

Diario Oficial

de la Unión Europea

L 315

Edición
en lengua española

Legislación

50° año
3 de diciembre de 2007

Sumario

I Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación es obligatoria

REGLAMENTOS

- ★ **Reglamento (CE) n° 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n° 1191/69 y (CEE) n° 1107/70 del Consejo** 1
- ★ **Reglamento (CE) n° 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril** 14
- ★ **Reglamento (CE) n° 1372/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 577/98 del Consejo, relativo a la organización de una encuesta muestral sobre la población activa en la Comunidad ⁽¹⁾** 42

DIRECTIVAS

- ★ **Directiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, por la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización** 44
- ★ **Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad** 51

(¹) Texto pertinente a efectos del EEE

Precio: 18 EUR

ES

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres finos son actos de gestión corriente, adoptados en el marco de la política agraria, y que tienen generalmente un período de validez limitado.

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres gruesos y precedidos de un asterisco son todos los demás actos.

I

(Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación es obligatoria)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO (CE) N° 1370/2007 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 23 de octubre de 2007

sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n° 1191/69 y (CEE) n° 1107/70 del Consejo

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, sus artículos 71 y 89,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

(1) El artículo 16 del Tratado confirma el lugar de los servicios de interés económico general entre los valores comunes de la Unión.

(2) El artículo 86, apartado 2, del Tratado dispone que las empresas responsables de la gestión de servicios de interés económico general quedan sometidas a las normas del Tratado, especialmente las de competencia, en la medida en que la aplicación de dichas normas no les impida, de hecho o de Derecho, el cumplimiento de su misión específica.

(3) El artículo 73 del Tratado constituye una *lex specialis* respecto del artículo 86, apartado 2, pues establece normas aplicables a las compensaciones de las obligaciones de servicio público en el sector de los transportes terrestres.

(4) Los objetivos principales del Libro Blanco de la Comisión, de 12 de septiembre de 2001, titulado «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad», son garantizar servicios de transportes de viajeros seguros, eficaces y de calidad mediante una competencia regulada que asegure asimismo la transparencia y las buenas prestaciones de los servicios públicos de transporte de viajeros, teniendo especialmente en cuenta los factores sociales y ambientales y la ordenación territorial o la necesidad de ofrecer determinadas condiciones tarifarias a ciertas categorías de viajeros, como los pensionistas, y de eliminar las disparidades entre empresas de transporte de los distintos Estados miembros que, por su naturaleza, puedan falsear considerablemente las condiciones de competencia.

(5) Actualmente, numerosos servicios de transporte terrestre de viajeros que constituyen una necesidad en términos de interés económico general no presentan posibilidades de explotación comercial. Las autoridades competentes de los Estados miembros deben tener la facultad de intervenir para asegurar la prestación de esos servicios. Entre los mecanismos que pueden utilizar para garantizar que se presten los servicios públicos de transporte de viajeros se encuentran: la adjudicación de derechos exclusivos a los operadores de servicio público, la concesión de una compensación financiera a los mismos y el establecimiento de reglas generales de explotación de los transportes públicos aplicables a todos los operadores. Si los Estados miembros, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Reglamento, optan por excluir determinadas normas generales de su ámbito de aplicación, se debe aplicar el régimen de ayudas estatales.

⁽¹⁾ DO C 195 de 18.8.2006, p. 20.

⁽²⁾ DO C 192 de 16.8.2006, p. 1.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 14 de noviembre de 2001 (DO C 140 E de 13.6.2002, p. 262), Posición Común del Consejo de 11 de diciembre de 2006 (DO C 70 E de 27.3.2007, p. 1) y Posición del Parlamento Europeo de 10 de mayo de 2007. Decisión del Consejo de 18 de septiembre de 2007.

- (6) Numerosos Estados miembros han promulgado leyes sobre la concesión de derechos exclusivos y la adjudicación de contratos de servicio público para al menos una parte de su mercado de transporte público, mediante procedimientos de licitación transparentes y equitativos. Ello ha incrementado considerablemente los intercambios entre Estados miembros y varios operadores de servicio público prestan hoy en día servicios públicos de transporte de viajeros en más de un Estado miembro. No obstante, la evolución de las legislaciones nacionales ha conducido a la aplicación de procedimientos dispares y ha creado una situación de inseguridad jurídica en lo que respecta a los derechos de los operadores de servicio público y las obligaciones de las autoridades competentes. El Reglamento (CEE) n° 1191/69 del Consejo, de 26 de junio de 1969, relativo a la acción de los Estados miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable ⁽¹⁾, no trata del modo en que deben adjudicarse en la Comunidad los contratos de servicio público ni, en particular, de las circunstancias en que estos deben someterse a licitación. Procede por lo tanto actualizar el marco jurídico comunitario.
- (7) Los estudios realizados y la experiencia adquirida por los Estados miembros cuyo sector de los transportes públicos está abierto desde hace ya varios años a la competencia muestran que, con las cláusulas de salvaguardia oportunas, la introducción de una competencia regulada entre operadores permite conseguir servicios más atractivos, innovadores y baratos, sin impedir a los operadores de servicio público la prosecución de las misiones específicas que les hayan sido confiadas. Esa línea de actuación contó con el apoyo del Consejo Europeo en el contexto del proceso de Lisboa, de 28 de marzo de 2000, en el que se solicitaba a la Comisión, al Consejo y a los Estados miembros que, dentro de los límites de sus competencias respectivas, «aceleren la liberalización en áreas como [...] el transporte».
- (8) Debe permitirse a los mercados del transporte de viajeros que están liberalizados y en los que no hay derechos exclusivos mantener sus características y su modo de funcionamiento en la medida en que sean compatibles con las exigencias del Tratado.
- (9) A fin de organizar sus servicios públicos de transporte de viajeros de la manera más adecuada a las necesidades de los ciudadanos, todas las autoridades competentes deben poder elegir libremente su operador de servicio público teniendo en cuenta los intereses de la pequeña y mediana empresa, en las condiciones previstas por el presente Reglamento. Para garantizar la aplicación de los principios de transparencia, igualdad de trato de los operadores en competencia, y proporcionalidad, es indispensable, cuando se otorguen compensaciones o derechos exclusivos, definir en un contrato de servicio público entre la autoridad competente y el operador de servicio público elegido tanto la naturaleza de las obligaciones de servicio público como la retribución acordada. La forma o la calificación de ese contrato pueden variar en función de los sistemas jurídicos de los Estados miembros.
- (10) Contrariamente al Reglamento (CEE) n° 1191/69, cuyo ámbito de aplicación se extiende a los servicios públicos de transporte de viajeros por vía navegable interior, no se considera oportuno regular en el presente Reglamento la adjudicación de los contratos de servicio público en ese sector específico. La organización de los servicios públicos de transporte de viajeros por vía navegable interior y, en la medida en que no estén regulados por el Derecho comunitario específico, por vía marítima nacional, queda por lo tanto sujeta al cumplimiento de los principios generales del Tratado, a no ser que los Estados miembros opten por aplicar el presente Reglamento a estos sectores específicos. Las disposiciones del presente Reglamento no deben suponer un impedimento a la integración de los servicios por vía navegable interior y vía marítima nacional dentro de una red ampliada de transportes públicos de viajeros urbana, suburbana o regional.
- (11) En contra del Reglamento (CEE) n° 1191/69, cuyo ámbito de aplicación abarcaba los servicios de transporte de mercancías, no se considera aconsejable que el presente Reglamento cubra la adjudicación de contratos de servicio público en ese sector concreto. A los tres años de la entrada en vigor del presente Reglamento, la organización de los servicios de transporte de mercancías debe ajustarse, por tanto, a los principios generales del Tratado.
- (12) Desde el punto de vista del Derecho comunitario, es irrelevante que los servicios públicos de transporte de viajeros sean explotados por empresas públicas o privadas. El presente Reglamento se fundamenta en los principios de neutralidad en lo que respecta al régimen de la propiedad indicado en el artículo 295 del Tratado, de libertad de los Estados miembros para definir los servicios de interés económico general recogido en el artículo 16 del Tratado y en los de subsidiariedad y proporcionalidad consagrados en el artículo 5 del Tratado.
- (13) Algunos servicios, a menudo vinculados a una infraestructura específica, se explotan esencialmente por su interés histórico o su finalidad turística. Habida cuenta de que esas operaciones tienen un objetivo ajeno a la prestación de servicios públicos de transporte de viajeros, no deben quedar sujetas a las reglas y procedimientos aplicables a las exigencias de servicio público.
- (14) Cuando las autoridades competentes sean responsables de la organización de la red de transporte público, esa organización puede incluir, además de la prestación efectiva del servicio de transporte, toda una serie de actividades y funciones que las autoridades competentes deben tener la libertad de realizar por sí mismas o de confiar, total o parcialmente, a un tercero.

(1) DO L 156 de 28.6.1969, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CEE) n° 1893/91 (DO L 169 de 29.6.1991, p. 1).

- (15) Los contratos de larga duración pueden conducir al cierre del mercado durante un período más largo de lo necesario, reduciendo de esa forma los efectos beneficiosos de la presión de la competencia. Con el fin de distorsionar lo menos posible el juego de la competencia y mantener al mismo tiempo la calidad de los servicios, los contratos de servicio público deben ser de duración limitada. La ampliación de dichos contratos podría estar sujeta a su confirmación positiva por parte de los usuarios. Es necesario, en este contexto, establecer la posibilidad de ampliar contratos de servicios públicos a un máximo de la mitad de su duración inicial cuando el operador de servicio público deba invertir en activos con un período de amortización excepcional y, debido a sus características y restricciones especiales, en el caso de regiones ultraperiféricas, tal y como se detalla en el artículo 299 del Tratado. Además, podría plantearse la posibilidad de una mayor ampliación del contrato en caso de que el operador de servicios públicos haya hecho inversiones en infraestructura o en material rodante y vehículos que se consideren excepcionales en el sentido de que, para ambos conceptos, se hayan empleado elevadas sumas para su financiación, y siempre que el contrato se haya adjudicado tras un procedimiento de licitación equitativo.
- (16) Cuando la celebración de un contrato de servicio público pueda suponer un cambio de operador de servicio público, las autoridades competentes deben estar facultadas para solicitar al operador de servicio público elegido que aplique las disposiciones de la Directiva 2001/23/CE del Consejo, de 12 de marzo de 2001, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de empresas o de centros de actividad ⁽¹⁾. Dicha Directiva no impide que los Estados miembros salvaguarden las condiciones de traspaso de otros derechos de sus empleados distintos de los cubiertos por la Directiva 2001/23/CE, teniendo para ello en cuenta, si procede, las normas sociales establecidas en la legislación, las normativas o las disposiciones administrativas nacionales o los convenios colectivos o acuerdos celebrados entre los interlocutores sociales.
- (17) De acuerdo con el principio de subsidiariedad, las autoridades competentes son libres de establecer criterios sociales y cualitativos para mantener e incrementar las normas de calidad para las obligaciones de servicio público, por ejemplo respecto de las condiciones mínimas de funcionamiento, los derechos de los viajeros, las necesidades de las personas con movilidad reducida, la protección medioambiental, la seguridad de los viajeros y de los empleados, así como las obligaciones derivadas de los convenios colectivos y otras normas y acuerdos relativos a los lugares de trabajo y a la protección social en el lugar de prestación del servicio. A fin de asegurar la transparencia y unos términos comparables de competencia entre los operadores, así como de advertir el riesgo de dumping social, las autoridades competentes deben ser libres de imponer normas de calidad específicas en materia social y de servicios.
- (18) Con sujeción a las disposiciones correspondientes de la legislación nacional, cualquier entidad local o, en ausencia de la misma, cualquier autoridad nacional puede optar por prestar ella misma servicios públicos de transporte de viajeros en su territorio, o bien por confiarlos sin licitación a un operador interno. No obstante, esta capacidad de autoprestación debe estar sujeta a un marco reglamentario estricto con el fin de garantizar la equidad en las condiciones de competencia. La autoridad competente o el grupo de autoridades que presten servicios públicos de transporte de viajeros colectivamente o mediante sus miembros, deben ejercer el control necesario. Además, debe estar prohibido que una autoridad competente que preste su propio servicio de transporte o su operador interno participen en procedimientos de licitación competitivos organizados fuera del territorio de esa autoridad. La autoridad que controle al operador interno debe también poder prohibir a ese operador tomar parte en licitaciones competitivas organizadas dentro de su territorio. Las restricciones aplicadas a las actividades de un operador interno no afectan a la posibilidad de adjudicar directamente contratos de servicio público cuando sean de transporte por ferrocarril, con excepción de otros modos ferroviarios como el metro o los tranvías. Además, la adjudicación directa de contratos de servicios públicos del ferrocarril convencional no excluye la posibilidad de las autoridades competentes de adjudicar al operador interno contratos de servicios públicos de transporte de viajeros en otros modos ferroviarios, como el metro y el tranvía.
- (19) La subcontratación puede contribuir a un transporte público de viajeros más eficaz y permite la participación de otras empresas distintas del operador de servicio público al que se otorgó el contrato de servicio público. No obstante, con miras a la mejor utilización de los recursos públicos, las autoridades competentes deben poder determinar las modalidades de la subcontratación de sus servicios públicos de transporte de viajeros, en particular en el caso de los servicios prestados por un operador interno. Además, no debe impedirse a un subcontratista participar en licitaciones en el territorio de ninguna autoridad competente. La selección de un subcontratista por parte de la autoridad competente o de su operador interno debe realizarse con arreglo al Derecho comunitario.
- (20) Cuando una autoridad pública decide confiar una misión de servicio de interés general a un tercero, debe elegir el operador de servicio público en cumplimiento del Derecho comunitario sobre contratación pública y concesiones, conforme a lo establecido en los artículos 43 a 49 del Tratado y a los principios de transparencia e igualdad de trato. En particular, las disposiciones del presente Reglamento deben aplicarse sin perjuicio de las obligaciones impuestas a las autoridades públicas con arreglo a las directivas de contratación pública cuando los contratos de servicio público entren en su ámbito de aplicación.

(1) DO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

- (21) Debe garantizarse una protección jurídica eficaz no solo para los contratos regulados por la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales ⁽¹⁾, y la Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios ⁽²⁾, sino también para otros contratos adjudicados con arreglo al presente Reglamento. Un procedimiento de revisión eficaz es necesario, y debe ser comparable con los procedimientos pertinentes establecidos en la Directiva 89/665/CEE del Consejo, de 21 de diciembre de 1989, relativa a la coordinación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas referentes a la aplicación de los procedimientos de recurso en materia de adjudicación de los contratos públicos de suministros y de obras ⁽³⁾, y la Directiva 92/13/CEE del Consejo, de 25 de febrero de 1992, relativa a la coordinación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas referentes a la aplicación de las normas comunitarias en los procedimientos de formalización de contratos de las entidades que operen en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de las telecomunicaciones ⁽⁴⁾, según proceda.
- (22) Algunas licitaciones obligan a las autoridades competentes a definir y describir sistemas complejos. Esas autoridades deben estar por lo tanto facultadas, cuando adjudiquen contratos en esos casos, para negociar los detalles con una parte o la totalidad de los operadores de servicio público potenciales tras la presentación de las ofertas.
- (23) Las licitaciones para la adjudicación de los contratos de servicio público no deben ser obligatorias cuando el contrato tenga por objeto módicos importes o distancias. A este respecto, cantidades o distancias superiores deben permitir a las autoridades competentes tener en cuenta el especial interés de las PYME. No debe permitirse a las autoridades competentes dividir los contratos ni las redes para evitar la presentación a las licitaciones.
- (24) Cuando haya algún riesgo de interrupción de la prestación de servicios, las autoridades competentes deben estar facultadas para establecer medidas de emergencia a corto plazo en espera de la adjudicación de un nuevo contrato de servicio público que esté en consonancia con todas las condiciones para la concesión que establece el presente Reglamento.
- (25) El transporte público de viajeros por ferrocarril presenta problemas específicos relacionados con la importancia de las inversiones y el coste de la infraestructura. En marzo de 2004, la Comisión presentó una propuesta de modificación de la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios ⁽⁵⁾, para garantizar a cualquier empresa ferroviaria comunitaria el acceso a la infraestructura de todos los Estados miembros a los fines de la explotación de servicios internacionales de viajeros. El objetivo del presente Reglamento es establecer un marco jurídico para la compensación o los derechos exclusivos para los contratos de servicio público, y no una mayor apertura del mercado para los servicios ferroviarios.
- (26) En el caso de los servicios públicos, el presente Reglamento permite que cada autoridad competente escoja, en el ámbito de un contrato de servicio público, su operador de servicio público de transporte de viajeros. Atendiendo a la diversidad de organización territorial de los Estados miembros en esta materia, se justifica permitir que las autoridades competentes adjudiquen directamente los contratos de servicio público de transporte por ferrocarril.
- (27) La compensación concedida por las autoridades competentes para cubrir los costes ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público debe calcularse de un modo tal que no sea excesiva. Cuando una autoridad competente proponga adjudicar un contrato de servicio público sin licitación, debe también respetar una serie de normas detalladas que aseguren que el importe de las compensaciones es adecuado y reflejen el afán de otorgar eficacia y calidad a los servicios.
- (28) Si tienen debidamente en cuenta en el esquema de cálculo recogido en el anexo cualquier incidencia del cumplimiento de las obligaciones de servicio público en la demanda de servicios públicos de transporte de viajeros, la autoridad competente y el operador del servicio público pueden demostrar que se ha evitado la compensación excesiva.
- (29) Con vistas a la adjudicación de los contratos de servicio público, a excepción de las medidas de emergencia y de los contratos relativos a la prestación de distancias reducidas, las autoridades competentes deben adoptar las medidas publicitarias necesarias y notificarlas, al menos con un año de antelación, del hecho de que se proponen adjudicar tales contratos para que los operadores potenciales dispongan del tiempo necesario para reaccionar.
- (30) Los contratos de servicio público adjudicados directamente deben estar sujetos a una mayor transparencia.

⁽¹⁾ DO L 134 de 30.4.2004, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/97/CE del Consejo (DO L 363 de 20.12.2006, p. 107).

⁽²⁾ DO L 134 de 30.4.2004, p. 114. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/97/CE del Consejo.

⁽³⁾ DO L 395 de 30.12.1989, p. 33. Directiva modificada por la Directiva 92/50/CEE (DO L 209 de 24.7.1992, p. 1).

⁽⁴⁾ DO L 76 de 23.3.1992, p. 14. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/97/CE.

⁽⁵⁾ DO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/103/CE (DO L 363 de 20.12.2006, p. 344).

- (31) Habida cuenta de que las autoridades competentes y los operadores necesitan un período de adaptación a las disposiciones del presente Reglamento, procede establecer regímenes transitorios. Con vistas a una adjudicación progresiva de los contratos de servicio público en consonancia con lo dispuesto en el presente Reglamento, los Estados miembros deben facilitar a la Comisión informes de evaluación a los seis meses a partir del final de la primera mitad del período transitorio. La Comisión puede proponer las medidas adecuadas sobre la base de dichos informes.
- (32) Durante el período transitorio, es posible que las autoridades competentes apliquen las disposiciones del presente Reglamento en distintos momentos. Es posible por lo tanto que, durante ese período, los operadores de servicios públicos procedentes de mercados aún no sujetos a dichas disposiciones liciten para la obtención de contratos de servicios públicos en los mercados que se abran con mayor rapidez a la competencia regulada. Para prevenir, mediante una actuación proporcionada, todo desequilibrio en la apertura del mercado de transportes públicos, las autoridades competentes deben tener la facultad de rechazar en la segunda mitad del período transitorio, las ofertas presentadas por aquellas empresas en las que más de la mitad del valor de los servicios de transporte público que presten no se adjudique de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento, a condición de que no se produzcan discriminaciones y de que la decisión oportuna se haya tomado de forma previa a la licitación.
- (33) En los apartados 87 a 95 de su sentencia de 24 de julio de 2003 en el asunto C-280/00, *Altmark Trans GmbH* ⁽¹⁾, el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas indicó que las compensaciones de servicio público no constituyen ventajas en el sentido del artículo 87 del Tratado, siempre y cuando se cumplan cuatro criterios cumulativos. Cuando no se cumplan esos criterios, pero se cumplan los criterios generales de aplicabilidad de artículo 87, apartado 1, del Tratado, las compensaciones de servicio público constituyen ayudas estatales y están sujetas a los artículos 73, 86, 87 y 88 del Tratado.
- (34) Pueden resultar necesarias compensaciones de servicio público en el sector del transporte terrestre de viajeros para que las empresas encargadas de los servicios públicos funcionen con arreglo a principios y en condiciones que les permitan llevar a cabo su misión. Dicha compensación podrá ser compatible con el Tratado, en aplicación de su artículo 73, en determinadas condiciones. Por una parte, deben otorgarse para asegurar la prestación de servicios que son de interés general con arreglo a lo establecido en el Tratado. Por otra, para evitar distorsiones injustificadas de la competencia, no deben superar el importe necesario para cubrir la totalidad o parte de los costes netos ocasionados por el cumplimiento de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos que generen y unos beneficios razonables.
- (35) Las compensaciones otorgadas por las autoridades competentes de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento pueden quedar por lo tanto exentas de la notificación previa exigida en el artículo 88, apartado 3, del Tratado.
- (36) El presente Reglamento sustituye al Reglamento (CEE) n° 1191/69; procede por tanto derogar dicho Reglamento. Un período transitorio de tres años facilitará en los servicios públicos de transporte de mercancías, la supresión gradual de compensaciones no autorizadas por la Comisión, de conformidad con los artículos 73, 86, 87 y 88 del Tratado. Toda compensación concedida en relación con la prestación de servicios públicos de transporte de viajeros distintos de los cubiertos por el presente nuevo Reglamento que pueda suponer el riesgo de ayudas estatales en el sentido del artículo 87, apartado 1, del Tratado, debe quedar sometida a las disposiciones de sus artículos 73, 86, 87 y 88, con inclusión de toda interpretación pertinente que haga el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas y, especialmente, la sentencia en el asunto C-280/00 *Altmark Trans GmbH*. Así, cuando estudie esos casos, la Comisión debe aplicar principios similares a los establecidos en el presente Reglamento o, según proceda, otra legislación en el ámbito de los servicios que obre en el interés económico general.
- (37) El ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) n° 1107/70 del Consejo, de 4 de junio de 1970, relativo a las ayudas concedidas en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable ⁽²⁾, queda cubierto por el presente Reglamento. El primero se considera obsoleto, al limitar la aplicación del artículo 73 del Tratado sin proporcionar una base jurídica adecuada para autorizar los planes actuales de inversión, en particular en relación con las inversiones en infraestructuras de transporte en una colaboración público-privada. Por ello, procede derogarlo para permitir la aplicación del artículo 73 del Tratado de forma acorde con la evolución permanente del sector sin perjuicio del presente Reglamento y del Reglamento (CEE) n° 1192/69 del Consejo, de 26 de junio de 1969, relativo a las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias ⁽³⁾. A fin de facilitar en mayor medida la aplicación de las normas comunitarias pertinentes, la Comisión propondrá en 2007 orientaciones de ayuda estatal para las inversiones en ferrocarril, con inclusión de las inversiones en infraestructura.
- (38) Con el fin de evaluar el grado de aplicación del presente Reglamento y la evolución de los servicios públicos de transporte de viajeros en la Comunidad, en particular la calidad de los servicios públicos y los efectos de adjudicar directamente contratos de servicio público, la Comisión debe elaborar un informe. De ser necesario, dicho informe irá acompañado por las adecuadas propuestas de modificación del presente Reglamento.

⁽²⁾ DO L 130 de 15.6.1970, p. 1. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 543/97 (DO L 84 de 26.3.1997, p. 6).

⁽³⁾ DO L 156 de 28.6.1969, p. 8. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento n° 1791/2006 (DO L 363 de 20.12.2006, p. 1).

⁽¹⁾ Rec. 2003, p. I-7747.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. El objetivo del presente Reglamento es definir las modalidades según las cuales, en cumplimiento de las disposiciones del Derecho comunitario, las autoridades competentes podrán intervenir en el sector del transporte público de viajeros para garantizar la prestación de servicios de interés general que sean más frecuentes, más seguros, de mayor calidad y más baratos que los que el simple juego del mercado hubiera permitido prestar.

Con ese fin, el presente Reglamento define las condiciones en las que las autoridades competentes, al imponer o contratar obligaciones de servicio público, compensan a los operadores de servicios públicos por los costes que se hayan derivado y conceden derechos exclusivos en contrapartida por la ejecución de obligaciones de servicio público.

2. El presente Reglamento se aplicará a la explotación nacional e internacional de servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y otros modos ferroviarios y por carretera, a excepción de los servicios que se exploten esencialmente por su interés histórico o su finalidad turística. Los Estados miembros podrán aplicar el presente Reglamento al transporte público de viajeros por vía navegable interior y, sin perjuicio del Reglamento (CEE) n° 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) ⁽¹⁾, a las vías marítimas nacionales.

3. El presente Reglamento no se aplicará a las concesiones de obras públicas en el sentido del artículo 1, apartado 3, letra a), de la Directiva 2004/17/CE, ni del artículo 1, apartado 3, de la Directiva 2004/18/CE.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) «transporte público de viajeros»: servicios de transporte de viajeros de interés económico general ofrecidos a los usuarios sin discriminación y de forma continua;
- b) «autoridad competente»: todo poder público o agrupación de poderes públicos de uno o más de un Estado miembro que esté habilitado para intervenir en el transporte público de viajeros en un área geográfica determinada, o todo órgano que reúna esas facultades;

- c) «autoridad local competente»: toda autoridad competente cuyo ámbito geográfico de competencia no sea el nacional;
- d) «operador de servicio público»: toda empresa o agrupación de empresas de derecho público o privado que explote servicios públicos de transporte de viajeros o todo organismo público que preste servicios públicos de transporte de viajeros;
- e) «obligación de servicio público»: exigencia definida o determinada por una autoridad competente a fin de garantizar los servicios públicos de transporte de viajeros de interés general que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones sin retribución;
- f) «derecho exclusivo»: derecho que reserva a un operador de servicio público determinado la posibilidad de explotar servicios públicos de transporte de viajeros en una línea, red o zona determinada, con exclusión de otros operadores;
- g) «compensación de servicio público»: toda ventaja, especialmente de carácter financiero, concedida directa o indirectamente por una autoridad pública mediante recursos públicos durante el período de ejecución de una obligación de servicio público o en relación con ese período;
- h) «adjudicación directa»: adjudicación de un contrato de servicio público a un operador de servicio público determinado en ausencia de todo procedimiento previo de licitación;
- i) «contrato de servicio público»: uno o varios actos jurídicamente vinculantes que plasmen el acuerdo entre una autoridad competente y un operador de servicio público determinado de confiar a este último la gestión y la explotación de los servicios públicos de transporte de viajeros sometidos a las obligaciones de servicio público; el contrato podrá, según el Derecho de los Estados miembros, consistir asimismo en una decisión adoptada por la autoridad competente:

- que revista la forma de acto legislativo o reglamentario independiente, o
- que contenga las condiciones con arreglo a las cuales la autoridad competente preste por sí misma o confíe la prestación de esos servicios a un operador interno;

- j) «operador interno»: una entidad jurídicamente independiente sobre la que una autoridad local competente, o en caso de una agrupación de autoridades, al menos una autoridad local competente, ejerce un control análogo al que ejerce sobre sus propios servicios;

⁽¹⁾ DO L 364 de 12.12.1992, p. 7.

- k) «valor»: el valor de un servicio, de una línea, de un contrato de servicio público, o de un régimen de compensación, para el transporte público de viajeros, correspondiente a la remuneración total, sin IVA, del operador o los operadores de servicio público, incluidos las compensaciones, cualquiera que sea su naturaleza, otorgadas por los poderes públicos y los ingresos procedentes de la venta de los títulos de transporte que no se reintegren a la autoridad competente correspondiente;
- l) «regla general»: medida que se aplica sin discriminación a todos los servicios públicos de transporte de viajeros de un mismo tipo en una zona geográfica determinada de la que es responsable una autoridad competente;
- m) «servicios públicos integrados de transporte de viajeros»: servicios de transporte interconectados dentro de un área geográfica determinada que cuenten con un servicio único de información, de expedición de billetes y un solo horario.
- b) establecer por anticipado, de modo objetivo y transparente :
- i) los parámetros sobre cuya base ha de calcularse la compensación, si procede, y
- ii) la naturaleza y el alcance de cualesquiera derechos exclusivos,

de manera tal que se evite una compensación excesiva. En el caso de los contratos de servicio público adjudicados con arreglo al artículo 5, apartados 2, 4, 5 y 6, esos parámetros se determinarán de forma que ninguna compensación pueda exceder en caso alguno del importe necesario para cubrir la incidencia financiera neta en los costes e ingresos derivados de la ejecución de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes conservados por el operador de servicio público y la existencia de unos beneficios razonables;

Artículo 3

Contratos de servicio público y reglas generales

1. Cuando una autoridad competente decida conceder al operador de su elección un derecho exclusivo o una compensación o ambas cosas, cualquiera que sea su naturaleza, en contrapartida por la ejecución de obligaciones de servicio público, deberá hacerlo en el marco de un contrato de servicio público.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, las obligaciones de servicio público dirigidas a fijar tarifas máximas para el conjunto o para determinadas categorías de viajeros podrán también ser objeto de reglas generales. Con arreglo a los principios definidos en los artículos 4 y 6 y en el anexo, la autoridad competente compensará a los operadores de servicio público por la incidencia financiera neta, positiva o negativa, en los costes e ingresos que para ellos se hayan derivado del cumplimiento de las obligaciones tarifarias establecidas mediante reglas generales, de manera tal que se evite una compensación excesiva. Ello se entiende sin perjuicio del derecho de las autoridades competentes a integrar obligaciones de servicio público mediante la fijación de tarifas máximas en los contratos de servicios públicos.

3. Sin perjuicio de las disposiciones de los artículos 73, 86, 87 y 88 del Tratado, los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación del presente Reglamento las normas generales sobre compensaciones económicas por las obligaciones de servicio público que establezcan tarifas máximas para alumnos, estudiantes, aprendices y personas con movilidad reducida. Estas normas generales deberán notificarse de conformidad con lo dispuesto en el artículo 88 del Tratado. Dichas notificaciones deberán contener información completa sobre la medida, en particular los detalles sobre el método de cálculo.

Artículo 4

Contenido obligatorio de los contratos de servicio público y de las reglas generales

1. En los contratos de servicio público y en las reglas generales se deberán:

- a) definir claramente las obligaciones de servicio público que el operador de servicio público debe ejecutar, y los territorios correspondientes;

- c) definir las modalidades de distribución de los costes derivados de la prestación de los servicios. Estos costes podrán incluir en particular los de personal, energía, gastos de infraestructura, mantenimiento y reparación de los vehículos de transporte público, del material rodante y de las instalaciones necesarias para el funcionamiento de los servicios de transporte de viajeros, y los costes fijos y una remuneración apropiada de los capitales propios.

2. Los contratos de servicio público y las reglas generales definirán asimismo las modalidades de distribución de los ingresos derivados de la venta de los títulos de transporte, ingresos que podrán ser conservados por el operador de servicio público, reintegrados a la autoridad competente o repartidos entre ambos.

3. La duración de los contratos de servicio público será limitada y no podrá superar diez años para los servicios de autobús o autocar y 15 años para los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril u otros modos ferroviarios. La duración de los contratos de servicio público relativos a diversos modos de transporte se limitará a 15 años si los transportes por ferrocarril u otros modos ferroviarios representan más del 50 % del valor de los servicios en cuestión.

4. En caso necesario y, habida cuenta de las condiciones de amortización de los activos, la duración del contrato de servicio público podrá prolongarse durante, como máximo, la mitad del período original si el operador de servicio público aporta elementos del activo que sean a la vez significativos en relación con la totalidad de los activos necesarios para prestar los servicios de transporte de viajeros objeto del contrato de servicio público y que estén relacionados predominantemente con estos.

Si estuviese justificado por los costes que se derivan de una situación geográfica particular, la duración de los contratos de servicio público especificados en el apartado 3 en las regiones ultraperiféricas podrá prorrogarse en un porcentaje máximo del 50 %.

Si estuviese justificado por la amortización de capital en relación con una inversión excepcional en infraestructuras, material rodante o vehículos y el contrato de servicio público se hubiese adjudicado merced a un procedimiento de licitación equitativo, un contrato de servicio público podrá tener una mayor duración. Para garantizar la transparencia en ese caso, la autoridad competente remitirá a la Comisión en el plazo de un año tras la celebración del contrato, el contrato de servicio público de que se trate y los elementos que justifiquen su mayor duración.

5. Sin perjuicio del Derecho nacional y comunitario, e incluidos los convenios colectivos entre los interlocutores sociales, las autoridades competentes podrán solicitar al operador de servicio público seleccionado que ofrezca al personal previamente contratado para prestar los servicios los derechos que este hubiera tenido si se hubiese producido un traspaso con arreglo a la Directiva 2001/23/CE. Cuando las autoridades competentes exijan a los operadores de servicio público cumplir determinadas normas sociales, los documentos de la licitación y los contratos de servicio público enumerarán el personal afectado y detallarán de modo transparente sus derechos contractuales y las condiciones en las cuales se considera a los empleados vinculados a los servicios.

6. Cuando las autoridades competentes, de acuerdo con la legislación nacional, exijan a los operadores de servicio público que cumplan determinadas normas de calidad, estas se incluirán en los documentos de licitación y en los contratos de servicio público.

7. Los documentos de licitación y los contratos de servicio público indicarán con toda claridad si es posible o no la subcontratación y, en tal caso, en qué medida. Si se subcontrata, el operador al que se haya encomendado la administración y la prestación de servicios públicos de transporte de viajeros estará obligado, con arreglo al presente Reglamento, a prestar por sí mismo una parte importante de los servicios públicos de transporte de viajeros. Un contrato de servicio público que cubra tanto la planificación como el establecimiento y la prestación de los servicios públicos de transporte de viajeros podrá autorizar la subcontratación total de la prestación de dichos servicios. El contrato de servicio público determinará, con arreglo al Derecho nacional y al Derecho comunitario, las condiciones aplicables a la subcontratación.

Artículo 5

Adjudicación de contratos de servicio público

1. Los contratos de servicio público se adjudicarán de acuerdo con las normas establecidas en el presente Reglamento. Sin embargo, los contratos de servicios o los contratos de servicio público, tal que definidos en las Directivas 2004/17/CE y 2004/18/CE, respecto de los servicios públicos de transporte de viajeros en autobús o tranvía, se adjudicarán con arreglo a los procedimientos establecidos en dichas Directivas cuando dichos contratos no adopten la forma de contratos de concesión de servicios en la acepción de esas Directivas. No se aplicarán las disposiciones de los apartados 2 a 6 del presente artículo a los contratos que hayan de adjudicarse con arreglo a las Directivas 2004/17/CE o 2004/18/CE.

2. Salvo que lo prohíba el Derecho nacional, cualquier autoridad local competente (independientemente de que sea una autoridad individual o una agrupación de autoridades que presten servicios públicos integrados de transporte de viajeros) podrá optar por prestar ella misma servicios públicos de transporte de viajeros o por adjudicar directamente contratos de servicio público a una entidad jurídicamente independiente sobre la que la autoridad local competente (o, en el caso de una agrupación de autoridades, al menos una autoridad local competente) ejerce un control análogo al que ejerce sobre sus propios servicios. Cuando una autoridad local competente adopte tal decisión se aplicará lo siguiente:

- a) para determinar la existencia de ese control por la autoridad local competente, habrán de tenerse en cuenta factores como el nivel de presencia en los órganos de administración, dirección o supervisión, las especificaciones correspondientes en los estatutos, la propiedad, la influencia y control efectivos de las decisiones estratégicas y las decisiones aisladas de gestión. De conformidad con la legislación comunitaria, la propiedad del 100 % por parte de la autoridad pública competente, en particular en el caso de colaboraciones público-privadas, no constituye un requisito obligatorio para determinar que existe un control en el sentido del presente apartado, siempre que exista un influencia pública dominante y que pueda determinarse el control sobre la base de otros criterios;
- b) la condición para aplicar el presente apartado será que el operador interno y cualquier entidad sobre la cual este operador ejerza una influencia, por mínima que sea, realicen sus actividades de transporte público de viajeros dentro del territorio de la autoridad local competente, no obstante las líneas salientes u otros elementos auxiliares de dicha actividad que entren en el territorio de autoridades locales competentes vecinas, y no participen en licitaciones relativas a la prestación de servicios públicos de transporte de viajeros organizadas fuera del territorio de la autoridad local competente;
- c) no obstante lo dispuesto en la letra b), un operador interno podrá participar en una licitación equitativa a partir de dos años antes de la conclusión de su contrato de servicio público adjudicado directamente, con la condición de que se haya adoptado una decisión definitiva de licitar equitativamente los servicios públicos de transporte de viajeros que abarque el contrato del operador interno y este no haya celebrado ningún otro contrato de servicio público adjudicado directamente;
- d) de no existir una autoridad local competente, las letras a), b) y c) se aplicarán a una autoridad nacional en beneficio de una zona geográfica que no sea nacional, siempre que el operador interno no participe en licitaciones relativas a la prestación de servicios públicos de transporte de viajeros organizados fuera de la zona para la cual se ha adjudicado el contrato de servicio público;

e) si se está considerando subcontratar de conformidad con el artículo 4, apartado 7, el operador interno estará obligado a prestar por sí mismo la mayor parte del servicio público de transporte de viajeros.

3. Toda autoridad competente que recurra a un tercero que no sea un operador interno deberá adjudicar los contratos de servicio público con arreglo a un procedimiento de licitación equitativo, salvo en los casos indicados en los apartados 4, 5 y 6. El procedimiento adoptado para la licitación estará abierto a cualquier operador, será equitativo y respetará los principios de transparencia y no discriminación. Tras la presentación de las ofertas y una posible preselección, podrán llevarse a cabo negociaciones, siempre en cumplimiento de los mencionados principios, con el fin de precisar los elementos que mejor permitan responder a la especificidad o la complejidad de las necesidades.

4. Salvo que lo prohíba el Derecho nacional, las autoridades competentes podrán optar por la adjudicación directa de los contratos de servicio público sea cuando su valor anual medio se haya estimado en menos de 1 000 000 EUR, sea cuando tengan por objeto la prestación anual de menos de 300 000 kilómetros de servicios públicos de transporte de viajeros.

En los casos de contratos de servicio público adjudicados directamente a pequeñas y medianas empresas que no utilicen más de 23 vehículos, estos umbrales podrán aumentarse a un valor anual estimado en menos de 2 000 000 EUR, o en el caso de la prestación anual de menos de 600 000 kilómetros de servicios públicos de transporte de viajeros.

5. En caso de interrupción de los servicios o de riesgo inminente de tal situación, la autoridad competente podrá adoptar una medida de emergencia en forma de adjudicación directa o de acuerdo formal de prórroga de un contrato de servicio público, o de exigencia de prestar determinadas obligaciones de servicio público. El operador de servicio público tendrá derecho a recurrir la decisión de imponer la prestación de determinadas obligaciones de servicio público. La adjudicación o prórroga de un contrato de servicio público como medida de emergencia, o la imposición de dicho contrato, no excederá de dos años.

6. 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.

7. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para asegurar que las decisiones adoptadas de conformidad con los apartados 2 a 6 puedan revisarse eficaz y rápidamente, a petición de una persona que tenga o haya tenido interés en obtener un contrato particular y que haya sido perjudicada o corra el riesgo de ser perjudicada por una supuesta infracción, cuando dichas decisiones han infringido el Derecho comunitario o normas nacionales de aplicación de dicho Derecho.

Cuando los organismos responsables de los procedimientos de revisión no tienen carácter judicial, sus decisiones habrán de motivarse siempre por escrito. Además, en este caso, deberán adoptarse medidas para que toda supuesta medida ilegal adoptada por el organismo responsable de la revisión o todo supuesto defecto en el ejercicio de las competencias que le han sido conferidas pueden ser objeto de revisión judicial o de revisión por otro organismo que sea un órgano jurisdiccional con arreglo al artículo 234 del Tratado e independiente de la autoridad contratante y del organismo responsable de la revisión.

Artículo 6

Compensaciones de servicio público

1. Toda compensación vinculada a una regla general o a un contrato de servicio público deberá cumplir lo dispuesto en el artículo 4, con independencia de las modalidades de adjudicación del contrato. Toda compensación, cualquiera que sea su naturaleza, vinculada a un contrato de servicio público adjudicado directamente conforme al artículo 5, apartados 2, 4, 5 o 6, o vinculada a una regla general deberá además ajustarse a lo dispuesto en el anexo.

2. A petición escrita de la Comisión, los Estados miembros le comunicarán en un plazo de tres meses u otro plazo más largo fijado en la mencionada petición todos los datos que la Comisión considere necesarios para determinar si las compensaciones otorgadas son compatibles con el presente Reglamento.

Artículo 7

Publicidad

1. Cada autoridad competente hará público una vez al año un informe global sobre las obligaciones de servicio público de su competencia, los operadores de servicio público seleccionados y las compensaciones y los derechos exclusivos otorgados a dichos operadores de servicio público en contrapartida. Ese informe distinguirá entre transporte en autobús y transporte ferroviario, permitirá el control y la evaluación de las prestaciones, la calidad y la financiación de la red de transporte público y, si procede, proporcionará información sobre la naturaleza y el alcance de todo derecho exclusivo concedido.

2. Cada autoridad competente adoptará las medidas necesarias para que, a más tardar un año antes del inicio del procedimiento de licitación o un año antes de la adjudicación directa se publiquen en el *Diario Oficial de la Unión Europea* los datos siguientes, como mínimo:

- a) nombre y datos de la autoridad competente;
- b) tipo de adjudicación considerado;
- c) servicios y territorios potencialmente afectados por la adjudicación.

Las autoridades competentes podrán optar por no publicar esta información cuando un contrato de servicio público tenga por objeto la prestación anual de menos de 50 000 kilómetros de servicios públicos de transporte de viajeros.

En caso de que la información sufriera cambios después de su publicación, la autoridad competente publicará una rectificación lo antes posible. Esta rectificación se entiende sin perjuicio de la fecha de inicio de la adjudicación directa o de la licitación.

Este apartado no se aplicará a lo dispuesto en el artículo 5, apartado 5.

3. En el caso de las adjudicaciones directas de contratos de servicio público de transporte ferroviario según se contempla en el artículo 5, apartado 6, la autoridad competente hará pública la siguiente información dentro del plazo de un año a partir de la fecha de la adjudicación:

- a) nombre de la entidad contratante, propietario y, si procede, el nombre de la parte o partes que ejercen el control jurídico;
- b) duración del contrato de servicio público;
- c) descripción de los servicios de transporte de viajeros que se deben realizar;
- d) descripción de los parámetros de la compensación económica;
- e) objetivos de calidad como puntualidad y fiabilidad, así como primas y sanciones aplicables;
- f) condiciones sobre los activos principales.

4. A petición de cualquier parte interesada, la autoridad competente le remitirá la motivación de la decisión por la que haya adjudicado directamente un contrato de servicio público.

Artículo 8

Disposiciones transitorias

1. Los contratos de servicio público se adjudicarán de acuerdo con las normas establecidas en el presente Reglamento. Sin embargo, los contratos de servicios o los contratos de servicios públicos, tal que definidos en las Directivas 2004/17/CE y 2004/18/CE, respecto de los servicios públicos de transporte de viajeros en autobús o tranvía, se adjudicarán con arreglo a los procedimientos establecidos en dichas Directivas cuando dichos contratos no adopten la forma de contratos de concesión de servicios en la acepción de esas Directivas. No se aplicarán las disposiciones de los apartados 2 a 4 del presente artículo a los contratos que hayan de adjudicarse de conformidad con las Directivas 2004/17/CE o 2004/18/CE.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, la adjudicación de contratos de servicio público por ferrocarril y por carretera cumplirá lo dispuesto en el artículo 5 a partir del 3 de diciembre de 2019. Durante ese período transitorio los Estados miembros tomarán medidas para cumplir progresivamente el artículo 5 con el fin de evitar problemas estructurales graves, en particular, en lo que respecta a la capacidad de transporte.

Dentro de un plazo de seis meses a partir del final de la primera mitad del período transitorio, los Estados miembros presentarán a la Comisión un informe de evaluación en el que se destacará la aplicación de la adjudicación progresiva de los contratos de servicio público de acuerdo con el artículo 5. Tomando como base los informes de evaluación de los Estados miembros, la Comisión podrá proponer las medidas adecuadas a la atención de los Estados miembros.

3. En lo que respecta a la aplicación del apartado 2, no se tendrán en cuenta los contratos de servicio público adjudicados con arreglo al Derecho comunitario y al Derecho nacional:

- a) antes del 26 de julio de 2000, con arreglo a un procedimiento de licitación equitativo;
- b) antes del 26 de julio de 2000, con arreglo a un procedimiento distinto del procedimiento de licitación equitativo;
- c) a partir del 26 de julio de 2000 y antes del 3 de diciembre de 2009, con arreglo a un procedimiento de licitación equitativo;
- d) a partir del 26 de julio de 2000 y antes del 3 de diciembre de 2009, con arreglo a un procedimiento distinto del procedimiento de licitación equitativo.

Los contratos a que se refiere la letra a) podrán continuar hasta su expiración. Los contratos a que se refieren las letras b) y c) podrán continuar asimismo hasta su expiración, pero no por un período superior a 30 años. Los contratos a que se refiere la letra d) también podrán continuar hasta su expiración, siempre que sean de duración limitada y comparable a las duraciones que se especifican en el artículo 4.

Los contratos de servicio público podrán continuar hasta su expiración en caso de que su rescisión pueda provocar consecuencias jurídicas o económicas indebidas y siempre que la Comisión haya dado su aprobación.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, durante la segunda mitad del período de transición indicado en el apartado 2, las autoridades competentes podrán excluir de la participación en los procedimientos de adjudicación de contratos de servicio público mediante licitación a los operadores que no puedan aportar la prueba de que el valor de los servicios de transporte público por los que disfruten de una compensación o derecho exclusivo otorgado con arreglo al presente Reglamento represente al menos la mitad del valor de todos los servicios de transporte público por los que disfruten de una compensación o derecho exclusivo. Esta exclusión no se aplicará a los operadores de servicio público que presten los servicios que hayan de ser objeto de licitación. A efectos de la aplicación de este criterio, no se tendrán en cuenta los contratos de servicio público adjudicados por medida de emergencia a que se refiere el artículo 5, apartado 5.

Cuando las autoridades competentes recurran a la opción mencionada en el primer párrafo, lo harán de forma no discriminatoria, excluirán a todos los operadores de servicio público potenciales que cumplan ese criterio e informarán a los operadores potenciales de su decisión al inicio del procedimiento de adjudicación de los contratos de servicio público.

Las autoridades competentes concernidas comunicarán a la Comisión su intención de aplicar esta disposición al menos dos meses antes de la publicación de la licitación.

Artículo 9

Compatibilidad con el Tratado

1. Las compensaciones de servicio público para la prestación de servicios públicos de transporte de viajeros o para cumplir las obligaciones tarifarias establecidas en virtud de normas generales, abonadas de conformidad con el presente Reglamento, serán compatibles con el mercado común y quedarán exentas de la obligación de notificación previa establecida en el artículo 88, apartado 3, del Tratado.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 73, 86, 87 y 88 del Tratado, los Estados miembros, de conformidad con el artículo 73 del Tratado, podrán seguir concediendo al sector de los transportes ayudas que respondan a las necesidades de coordinación de los transportes o que correspondan al reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público, distintas de las recogidas en el presente Reglamento, y en particular:

- a) hasta la entrada en vigor de las normas comunes sobre asignación de los costes de infraestructuras, cuando las ayudas se concedan a empresas que tengan que soportar un gasto relativo a las infraestructuras que utilicen, mientras que otras empresas no estén sometidas a una carga semejante. Al determinar el importe de la ayuda así concedida, se tendrán en cuenta los costes de infraestructuras que los modos de transporte competidores no soporten;
- b) cuando el fin de las ayudas sea fomentar o desarrollar la investigación de tecnologías y sistemas de transporte más económicos para la Comunidad en general.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Estrasburgo, el 23 de octubre de 2007.

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
H.-G. PÖTTERING

Las ayudas se limitarán a la fase de investigación y desarrollo y no podrán cubrir la explotación comercial de esas tecnologías y sistemas de transporte.

Artículo 10

Derogación

1. Queda derogado el Reglamento (CEE) n° 1191/69. No obstante, sus disposiciones seguirán aplicándose en relación con los servicios de transporte público de mercancías por un período de tres años tras la entrada en vigor del presente Reglamento.

2. Queda derogado el Reglamento (CEE) n° 1107/70.

Artículo 11

Informes

Una vez concluido el período de transición indicado en el artículo 8, apartado 2, la Comisión presentará un informe sobre la aplicación del presente Reglamento y la evolución de la prestación del transporte público de viajeros en la Comunidad, evaluando en particular la evolución de la calidad de los servicios públicos de transporte de viajeros y los efectos de las adjudicaciones directas, informe que irá acompañado, si fuera necesario, de las adecuadas propuestas de modificación del presente Reglamento.

Artículo 12

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el 3 de diciembre de 2009.

Por el Consejo
El Presidente
M. LOBO ANTUNES

ANEXO

Reglas aplicables a la compensación en los casos indicados en el artículo 6, apartado 1

1. Las compensaciones vinculadas a contratos de servicio público adjudicados directamente conforme al artículo 5, apartados 2, 4, 5 o 6, o las vinculadas a una regla general deberán calcularse conforme a las reglas fijadas en el presente anexo.
2. La compensación no podrá rebasar el importe correspondiente a la incidencia financiera neta, que equivale a la suma de las incidencias, positivas o negativas, del cumplimiento de la obligación de servicio público en los costes y los ingresos del operador de servicio público. Las incidencias se evaluarán comparando la situación de cumplimiento de la obligación de servicio público con la situación que se hubiera producido si la obligación no se hubiera cumplido. Para calcular la incidencia financiera neta, la autoridad competente se guiará por el siguiente esquema:
 - los costes derivados en relación con una obligación de servicio público o una serie de obligaciones impuestas por la autoridad o las autoridades competentes, que figuren en un contrato de servicio público o en una norma general,
 - menos cualquier incidencia financiera positiva surgida en la red explotada con arreglo a la obligación o las obligaciones de servicio público de que se trate,
 - menos los ingresos procedentes de tarifas o cualquier otro ingreso producido al cumplir la obligación o las obligaciones de servicio público de que se trate,
 - más un beneficio razonable,
 - igual a la incidencia financiera neta.
3. El cumplimiento de la obligación de servicio público podrá tener una incidencia en las posibles actividades de transporte de un operador más allá de la obligación o las obligaciones de servicio público de que se trate. Por consiguiente, para evitar una compensación excesiva o una falta de compensación, las incidencias financieras cuantificables en las redes del operador afectadas se tomarán en cuenta a la hora de calcular la incidencia financiera neta.
4. El cálculo de los costes y los ingresos deberá realizarse con arreglo a los principios contables y fiscales vigentes.
5. Para aumentar la transparencia y evitar subvenciones cruzadas, cuando un operador de servicio público explote a la vez servicios compensados sometidos a obligaciones de servicio de transporte público y otras actividades, la contabilidad de dichos servicios públicos deberá separarse de forma que se cumplan como mínimo las condiciones siguientes:
 - las cuentas correspondientes a cada una de esas actividades de explotación serán separadas y la parte de los activos correspondientes y los costes fijos se imputará con arreglo a las normas contables y fiscales vigentes,
 - ningún coste variable, ninguna contribución adecuada a los costes fijos ni ningún beneficio razonable que guarden relación con cualquier otra actividad del operador de servicio público podrán imputarse en ningún caso al servicio público en cuestión,
 - los costes del servicio público se equilibrarán mediante los ingresos de explotación y los pagos de las autoridades públicas, sin posibilidad de transferir los ingresos a otro sector de actividad del operador de servicio público.
6. Por «beneficio razonable» se entenderá una tasa de remuneración del capital que sea la habitual para el sector en un determinado Estado miembro y que tenga en cuenta el riesgo o la ausencia de riesgo que suponga para el operador de servicio público la intervención de la autoridad pública.

-
7. El método de compensación deberá impulsar el mantenimiento o el desarrollo:
- de una gestión eficaz por parte del operador de servicio público, que pueda apreciarse objetivamente, y
 - de una prestación de servicios de transporte de viajeros con un nivel suficiente de calidad.
-

REGLAMENTO (CE) N° 1371/2007 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 23 de octubre de 2007

sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 71, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado, a la vista del texto conjunto aprobado el 31 de julio de 2007 por el Comité de conciliación ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) En el contexto de la política común de transportes, es importante garantizar los derechos de los viajeros de ferrocarril, además de aumentar la calidad y la eficacia de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril con el fin de incrementar la cuota correspondiente al transporte ferroviario en relación con los demás medios de transporte.
- (2) La Comunicación de la Comisión «Estrategia en materia de política de los consumidores 2002-2006» ⁽⁴⁾ establece el objetivo de conseguir un elevado nivel de protección de los consumidores en el sector de los transportes de conformidad con el artículo 153, apartado 2, del Tratado.
- (3) El viajero de ferrocarril es la parte más débil del contrato de transporte, motivo por el que deben defenderse sus derechos en ese contexto.
- (4) Los derechos de los usuarios de servicios de ferrocarril incluyen la obtención de información sobre el servicio, antes y durante el viaje. Siempre que sea factible las empresas ferroviarias y los proveedores de billetes deben facilitar esta información con antelación y lo antes posible.
- (5) Se establecerán disposiciones más detalladas para la oferta de información sobre el viaje en las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) a que se refiere el capítulo II de la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del

Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario convencional ⁽⁵⁾.

- (6) La mejora de los derechos de los viajeros de ferrocarril debe basarse en el sistema existente de Derecho internacional sobre esta cuestión que figura en el apéndice A, «Reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de viajeros y equipajes por ferrocarril (CIV)» del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de 3 de junio de 1999 por el que se modifica el Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (Protocolo de 1999). Sin embargo, conviene ampliar el ámbito de aplicación del presente Reglamento y proteger no solo a los viajeros internacionales sino también a los viajeros nacionales.
- (7) Las empresas ferroviarias deben cooperar para facilitar la transferencia de los viajeros de ferrocarril de un operador a otro ofreciendo, cuando sea posible, billetes directos.
- (8) El suministro de la información y de billetes a los viajeros de ferrocarril debe facilitarse adaptando los sistemas informáticos a una especificación común.
- (9) La implantación de los sistemas de información y reserva de viajes debe realizarse de acuerdo con las ETI.
- (10) Los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril deben beneficiar a toda la ciudadanía. Por consiguiente, las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida provocada por la discapacidad, la edad o cualquier otro factor deben disponer al viajar por ferrocarril de oportunidades equivalentes a las de los demás ciudadanos. Las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida tienen el mismo derecho que todos los demás ciudadanos a la libertad de movimiento, a la libertad de elección y a la no discriminación. Entre otras cosas, debe prestarse especial atención a que se dé a las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida información sobre las posibilidades de acceso de los servicios ferroviarios, las condiciones de acceso al material rodante y las instalaciones a bordo del tren. Con el fin de informar lo mejor posible sobre los retrasos a los viajeros con discapacidad sensorial, deben utilizarse sistemas visuales y auditivos al efecto. Las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida deben poder comprar los billetes a bordo del tren sin recargo.

⁽¹⁾ DO C 221 de 8.9.2005, p. 8.

⁽²⁾ DO C 71 de 22.3.2005, p. 26.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 28 de septiembre de 2005 (DO C 227 E de 21.9.2006, p. 490), Posición Común del Consejo de 24 de julio de 2006 (DO C 289 E de 28.11.2006, p. 1), Posición del Parlamento Europeo de 18 de enero de 2007 (no publicada aún en el Diario Oficial), Resolución legislativa del Parlamento Europeo de 25 de septiembre de 2007 y Decisión del Consejo de 26 de septiembre de 2007.

⁽⁴⁾ DO C 137 de 8.6.2002, p. 2.

⁽⁵⁾ DO L 110 de 20.4.2001, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2007/32/CE (DO L 141 de 2.6.2007, p. 63).

- (11) Las empresas ferroviarias y los administradores de estaciones deben tener en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad y de las personas de movilidad reducida, mediante el cumplimiento de las ETI para las personas de movilidad reducida, con el fin de garantizar que, cuando se realizan adquisiciones de nuevo material o se llevan a cabo nuevas construcciones o renovaciones importantes, respetando la normativa comunitaria vigente en materia de contratación pública, todos los edificios y todo el material rodante es accesible gracias a la eliminación progresiva de los obstáculos físicos y funcionales.
- (12) Las empresas ferroviarias deben tener la obligación de suscribir un seguro o contar con un sistema equivalente de cobertura de su responsabilidad respecto de los viajeros de ferrocarril en caso de accidente. El importe mínimo del seguro por empresa ferroviaria debe ser revisado sucesivamente.
- (13) Unos mayores derechos de indemnización y asistencia en caso de retraso, pérdida de enlaces y supresión de un servicio deben aportar incentivos al mercado de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, en beneficio de los propios usuarios.
- (14) Es conveniente que el presente Reglamento instaure un sistema de indemnización para los viajeros en caso de retraso relacionado con la responsabilidad de la empresa ferroviaria, sobre la misma base que el sistema internacional creado por el COTIF y en particular su apéndice CIV sobre los derechos de los viajeros.
- (15) Cuando un Estado miembro conceda a las empresas ferroviarias una exención respecto de lo dispuesto en el presente Reglamento, debe alentarlas a que, en consulta con las organizaciones representantes de los viajeros, establezcan regímenes de indemnización y asistencia en caso de perturbación grave del servicio de transporte de viajeros por ferrocarril.
- (16) Procede liberar de inquietudes económicas a corto plazo, en el período inmediato al accidente, a las víctimas de los accidentes y a las personas de ellas dependientes.
- (17) Para los viajeros de ferrocarril es importante que, de acuerdo con las autoridades públicas, se adopten las medidas adecuadas para garantizar su seguridad personal tanto en las estaciones como a bordo de los trenes.
- (18) Los viajeros de ferrocarril deben poder presentar, a la empresa ferroviaria que proceda, reclamación sobre los derechos y obligaciones que el presente Reglamento determina y deben recibir respuesta en un período de tiempo razonable.
- (19) Las empresas ferroviarias deben definir, gestionar y controlar las normas de calidad del servicio de transporte de viajeros por ferrocarril.
- (20) El contenido del presente Reglamento debe revisarse para adaptar los importes a la inflación y adecuar los requisitos de calidad de la información y de los servicios a la evolución del mercado, así como a las consecuencias del presente Reglamento sobre la calidad del servicio.
- (21) El presente Reglamento debe entenderse sin perjuicio de la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos ⁽¹⁾.
- (22) Los Estados miembros deben establecer las sanciones aplicables a las infracciones del presente Reglamento y asegurarse de que las sanciones se apliquen. Las sanciones, que pueden incluir el pago de indemnizaciones a los interesados, deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.
- (23) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, el desarrollo de los ferrocarriles de la Comunidad y la introducción de derechos de los viajeros, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (24) El presente Reglamento pretende mejorar los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril dentro de la Comunidad. Para ello, los Estados miembros deben poder conceder exenciones temporales para servicios ofrecidos en regiones en las que una parte significativa de los mismos se explota fuera de la Comunidad.
- (25) Es posible que a las empresas ferroviarias de algunos Estados miembros les resulte difícil aplicar todas las disposiciones del presente Reglamento en su fecha de entrada en vigor. Por consiguiente, los Estados miembros deben poder conceder exenciones temporales respecto de la aplicación de lo dispuesto en el presente Reglamento a los servicios nacionales de transporte ferroviario de viajeros de largo recorrido. No obstante, las exenciones temporales no deben afectar a las disposiciones del presente Reglamento que conceden a las personas con discapacidad y a las personas de movilidad reducida acceso a los viajes en tren, ni al derecho de toda persona a adquirir sin dificultades indebidas un billete para viajar en tren, ni a las disposiciones relativas a la responsabilidad de las empresas ferroviarias para con los viajeros y su equipaje, al requisito de que las empresas cuenten con un seguro adecuado ni al requisito de que estas tomen las medidas adecuadas para garantizar la seguridad personal de los viajeros en las estaciones de tren y en los trenes y para gestionar los riesgos.

⁽¹⁾ DO L 281 de 23.11.1995, p. 31. Directiva modificada por el Reglamento (CE) n° 1882/2003 (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

- (26) La naturaleza de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril urbano, suburbano y regional es distinta de la de los servicios de largo recorrido. Por consiguiente, y con la salvedad de ciertas disposiciones que deban aplicarse a todos los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril en la Comunidad, los Estados miembros deben poder conceder exenciones respecto de la aplicación de lo dispuesto en el presente Reglamento a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril urbano, suburbano y regional.
- (27) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽¹⁾.
- (28) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que adopte medidas de ejecución. Dado que estas medidas son de alcance general, y están destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento o a completarlo añadiendo nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece normas aplicables:

- a) a la información que deben facilitar las empresas ferroviarias, a la celebración de contratos de transporte, a la expedición de billetes y a la instauración de un sistema informatizado de datos y reservas para el transporte ferroviario;
- b) a la responsabilidad de las empresas ferroviarias y a sus obligaciones en materia de seguros para los viajeros y sus equipajes;
- c) a las obligaciones de las empresas ferroviarias para con los viajeros en caso de retraso;
- d) a la protección y asistencia que debe ofrecerse a las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida que viajen en tren;
- e) a la definición y control de normas de calidad del servicio, la gestión del riesgo para la seguridad personal de los viajeros y la tramitación de las reclamaciones, y
- f) a normas generales en materia de ejecución.

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisión modificada por la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a todos los viajes y servicios de ferrocarril en toda la Comunidad prestados por una o varias empresas ferroviarias que dispongan de una licencia de conformidad con la Directiva 95/18/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre licencias de empresas ferroviarias ⁽²⁾.
2. El presente Reglamento no se aplicará a las empresas ferroviarias y a los servicios de transporte que no dispongan de una licencia de conformidad con la Directiva 95/18/CE.
3. A partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, los artículos 9, 11, 12, 19, el artículo 20, apartado 1, y el artículo 26 se aplicarán a todos los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril en toda la Comunidad.
4. Salvo en lo que concierne a las disposiciones establecidas en el apartado 3, un Estado miembro podrá conceder, sobre la base de la transparencia y la no discriminación, una exención por un período máximo de cinco años, que podrá renovarse dos veces por sendos períodos máximos de cinco años, respecto de la aplicación de las disposiciones del presente Reglamento a los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril.
5. Salvo en lo que concierne a las disposiciones establecidas en el apartado 3 del presente artículo, un Estado miembro podrá conceder una exención respecto de la aplicación de las disposiciones del presente Reglamento a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril suburbano, urbano y regional. Para distinguir entre los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril suburbano, urbano y regional, los Estados miembros utilizarán las definiciones que figuran en la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios ⁽³⁾. Al aplicar estas definiciones, los Estados miembros tendrán en cuenta los siguientes criterios: distancia, frecuencia de los servicios, número de paradas previstas, material rodante utilizado, sistemas de expedición de billetes, variaciones del número de viajeros entre los servicios en horas punta y en horas de baja frecuentación, códigos de trenes y horarios.
6. Durante un período máximo de cinco años, todo Estado miembro podrá conceder, con transparencia y carácter no discriminatorio, una exención prorrogable respecto de la aplicación de las disposiciones del presente Reglamento para servicios o trayectos específicos por efectuarse fuera de la Comunidad una parte significativa del servicio ferroviario de transporte de viajeros, que incluya al menos una parada programada en una estación.
7. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las exenciones concedidas de conformidad con los apartados 4, 5, y 6. La Comisión adoptará las medidas adecuadas cuando dicha exención no se considere conforme a lo dispuesto en el presente artículo. A más tardar el 3 de diciembre de 2014, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre las exenciones concedidas de conformidad con los apartados 4, 5 y 6.

⁽²⁾ DO L 143 de 27.6.1995, p. 70. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 164 de 30.4.2004, p. 44).

⁽³⁾ DO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/103/CE (DO L 363 de 20.12.2006, p. 344).

Artículo 3

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «empresa ferroviaria»: toda empresa ferroviaria tal como se define en el artículo 2 de la Directiva 2001/14/CE ⁽¹⁾ y cualquier empresa privada o pública cuya actividad consista en prestar servicios de transporte de mercancías y/o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa quien aporte la tracción; esta definición incluye asimismo las empresas que solo proporcionen la tracción;
- 2) «transportista»: la empresa ferroviaria contractual con quien el viajero ha celebrado el contrato de transporte, o una serie de empresas ferroviarias consecutivas que sean responsables sobre la base de dicho contrato;
- 3) «transportista sustituto»: una empresa ferroviaria que no ha celebrado un contrato de transporte con el viajero, pero a quien la empresa ferroviaria parte en el contrato ha confiado total o parcialmente la ejecución del transporte por ferrocarril;
- 4) «administrador de infraestructuras»: todo organismo o empresa encargado principalmente de la instalación y mantenimiento de infraestructuras ferroviarias, o de parte de las mismas, con arreglo a la definición del artículo 3 de la Directiva 91/440/CEE, lo que también podrá incluir la gestión de los sistemas de control y de seguridad de la infraestructura. Las funciones del administrador de infraestructuras de una red o de parte de una red podrán encomendarse a diferentes organismos o empresas;
- 5) «administrador de estaciones»: entidad organizativa a quien, en cada Estado miembro, se confía la responsabilidad de la gestión de las estaciones de ferrocarril y que puede ser el administrador de infraestructuras;
- 6) «operador turístico»: organizador o detallista, distinto de las empresas ferroviarias, según las definiciones de los puntos 2 y 3 del artículo 2 de la Directiva 90/314/CEE ⁽²⁾;
- 7) «proveedor de billetes»: cualquier detallista de servicios de transporte ferroviario que celebre contratos de transporte y venda billetes por cuenta de una empresa ferroviaria o por cuenta propia;
- 8) «contrato de transporte»: contrato de transporte, a título oneroso o gratuito, entre una empresa ferroviaria o un proveedor de billetes y un viajero, para la prestación de uno o más servicios de transporte;
- 9) «reserva»: autorización, en papel o en forma electrónica, que da derecho al transporte, siempre que se haya confirmado previamente el plan personalizado de transporte;
- 10) «billete directo»: billete o billetes que constituyen un contrato para servicios de transporte ferroviario sucesivos explotados por una o varias empresas ferroviarias;
- 11) «servicio nacional de transporte de viajeros por ferrocarril»: servicio de transporte de viajeros por ferrocarril que no cruza la frontera de ningún Estado miembro;
- 12) «retraso»: tiempo transcurrido entre la hora programada de llegada del viajero según el horario publicado y la hora real o prevista de llegada;
- 13) «contrato de transporte» o «abono de temporada»: billete para un número ilimitado de viajes que permite al titular autorizado viajar en tren en un trayecto o red determinados durante un período de tiempo especificado;
- 14) «sistema informatizado de datos y reservas para el transporte ferroviario (SIDRTF)»: sistema informatizado que contiene información sobre los servicios de ferrocarril ofrecidos por las empresas ferroviarias; la información sobre los servicios de viajeros archivada en el SIDRTF deberá incluir datos sobre:
 - a) programas y horarios de los servicios de viajeros;
 - b) disponibilidad de asientos en los servicios de viajeros;
 - c) tarifas y condiciones especiales;
 - d) accesibilidad de los trenes para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida;
 - e) dispositivos que permiten la realización de reservas o la expedición de billetes o billetes directos, en la medida en que algunos de esos dispositivos o todos ellos se pongan a disposición de los usuarios;
- 15) «persona con discapacidad» o «persona de movilidad reducida»: toda persona cuya movilidad a la hora de utilizar el transporte se halle reducida por motivos de discapacidad física (sensorial o locomotriz, permanente o temporal), discapacidad o deficiencia intelectual, o cualquier otra causa de discapacidad, o por la edad, y cuya situación requiera una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares del servicio puesto a disposición de los demás pasajeros;
- 16) «condiciones generales de transporte»: las condiciones del transportista, expresadas en forma de condiciones generales o de tarifas legalmente vigentes en cada Estado miembro y que se han convertido, mediante la celebración del contrato de transporte, en parte integrante de este;
- 17) «vehículo»: un vehículo automóvil o un remolque transportados con motivo de un transporte de viajeros.

⁽¹⁾ Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización (DO L 75 de 15.3.2001, p. 29). Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2004/49/CE.

⁽²⁾ Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados (DO L 158 de 23.6.1990, p. 59).

CAPÍTULO II

CONTRATO DE TRANSPORTE, INFORMACIÓN Y BILLETES*Artículo 4***Contrato de transporte**

Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente capítulo, la celebración y ejecución de un contrato de transporte y el suministro de información y billetes se regirán por las disposiciones de los títulos II y III del anexo I.

*Artículo 5***Bicicletas**

Las empresas ferroviarias posibilitarán que los viajeros lleven a bordo bicicletas, en su caso previo pago, siempre que sean fácilmente manejables, que ello no afecte de manera adversa al servicio ferroviario en cuestión y que el material rodante lo permita.

*Artículo 6***Prohibición de renunciaciones y estipulaciones de límites**

1. Las obligaciones para con los viajeros derivadas del presente Reglamento no podrán ser objeto de limitación o renuncia, en particular mediante la introducción de excepciones o cláusulas restrictivas en el contrato de transporte.

2. Las empresas ferroviarias podrán ofrecer a los viajeros condiciones contractuales más favorables que las establecidas en el presente Reglamento.

*Artículo 7***Obligación de informar sobre la interrupción de los servicios**

Las empresas ferroviarias o, en su caso, las autoridades competentes encargadas de los contratos ferroviarios de servicio público, deberán hacer pública por los medios apropiados toda decisión de interrumpir un servicio antes de llevarla a cabo.

*Artículo 8***Información sobre el viaje**

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, las empresas ferroviarias y los proveedores de billetes que ofrezcan contratos de transporte por cuenta de una o varias empresas ferroviarias deberán facilitar al viajero que lo solicite, como mínimo, la información indicada en el anexo II, parte I, relativa a los viajes para los cuales la empresa ferroviaria de que se trate ofrece un contrato de transporte. Los proveedores de billetes que ofrezcan contratos de transporte por cuenta propia y los operadores turísticos ofrecerán esta información si está disponible.

2. Las empresas ferroviarias facilitarán a los viajeros durante el viaje, como mínimo, la información que se indica en el anexo II, parte II.

3. La información mencionada en los apartados 1 y 2 se facilitará en el formato más apropiado. Se prestará especial atención en este sentido a las necesidades de las personas con discapacidad auditiva o visual.

*Artículo 9***Disponibilidad de billetes, billetes directos y reservas**

1. Las empresas ferroviarias y los proveedores de billetes deberán ofrecer, en caso de disponibilidad, billetes, billetes directos y reservas.

2. Sin perjuicio del apartado 4, las empresas ferroviarias deberán expedir billetes a los viajeros a través de al menos uno de los siguientes puntos de venta:

- a) taquillas o taquillas automáticas;
- b) teléfono, Internet o cualquier otra tecnología de la información de uso generalizado;
- c) a bordo de los trenes.

3. Sin perjuicio de los apartados 4 y 5, las empresas ferroviarias deberán expedir billetes para servicios prestados con arreglo a contratos de servicio público a través de al menos uno de los siguientes puntos de venta:

- a) taquillas o taquillas automáticas;
- b) a bordo de los trenes.

4. Las empresas ferroviarias deberán ofrecer la posibilidad de adquirir a bordo del tren billetes para el correspondiente servicio, a menos que esta opción esté limitada o prohibida por razones de seguridad, por medidas de lucha contra el fraude, por la obligación de reservar plaza o por otros motivos comerciales razonables.

5. Si no existe taquilla o taquilla automática en la estación de ferrocarril de salida, deberá informarse a los pasajeros en la estación:

- a) de la posibilidad de comprar un billete por teléfono o por Internet o a bordo del tren, así como del procedimiento que se ha de seguir;
- b) de la estación de ferrocarril o del lugar más próximos en que se disponga de taquillas o taquillas automáticas.

*Artículo 10***Sistemas de información sobre viajes y de reserva**

1. A fin de facilitar la información y de expedir los billetes a que se refiere el presente Reglamento, las empresas ferroviarias y los proveedores de billetes utilizarán el SIDRTF que se establecerá aplicando los procedimientos contemplados en el presente artículo.

2. A los efectos del presente Reglamento, serán de aplicación las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) a que se refiere la Directiva 2001/16/CE.

3. La Comisión, sobre la base de una propuesta que le presentará la Agencia Ferroviaria Europea, adoptará las ETI de las aplicaciones telemáticas destinadas a servicios de viajeros a más tardar el 3 de diciembre de 2010. Las ETI deberán permitir el suministro de la información indicada en el anexo II y la expedición de billetes, a tenor de las disposiciones del presente Reglamento.

4. Las empresas ferroviarias adecuarán sus SIDRTF a los requisitos estipulados en las ETI de conformidad con el plan de instalación indicado en las ETI.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 95/46/CE, ni la empresa ferroviaria ni el proveedor de billetes revelarán a otras empresas ferroviarias o proveedores de billetes información personal sobre reservas individuales.

CAPÍTULO III

RESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS RESPECTO DE LOS VIAJEROS Y DE SUS EQUIPAJES

Artículo 11

Responsabilidad respecto de los viajeros y de sus equipajes

Sin perjuicio de las disposiciones del presente capítulo y de la legislación nacional aplicable que conceda al viajero una indemnización suplementaria en concepto de daños, la responsabilidad de las empresas ferroviarias respecto de los viajeros y de sus equipajes se regirá por lo dispuesto en los capítulos I, III y IV del título IV y en los títulos VI y VII del anexo I.

Artículo 12

Seguros

1. La obligación establecida en el artículo 9 de la Directiva 95/18/CE, en lo que respecta a la responsabilidad respecto de los viajeros, se entenderá como la obligación de que las empresas ferroviarias estén convenientemente aseguradas o tomen disposiciones equivalentes para la cobertura de sus responsabilidades en virtud del presente Reglamento.

2. La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la fijación de un importe mínimo para el seguro de las empresas ferroviarias a más tardar el 3 de diciembre de 2010. El informe irá acompañado cuando proceda de las propuestas o recomendaciones pertinentes al respecto.

Artículo 13

Anticipos

1. En caso de que un viajero muera o resulte herido, la empresa ferroviaria, contemplada en el artículo 26, apartado 5, del anexo I, abonará sin demora, y en cualquier caso a más tardar 15 días después de que se haya identificado a la persona con derecho a indemnización, los anticipos necesarios para atender a las necesidades económicas inmediatas, de forma proporcional a los daños sufridos.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, el anticipo no será inferior a 21 000 EUR por viajero en caso de muerte.

3. El anticipo no constituirá reconocimiento de responsabilidad y podrá deducirse de cualquier suma que se abone posteriormente sobre la base del presente Reglamento, pero no dará lugar a reembolso, salvo en caso de que el daño sufrido haya sido causado por negligencia o falta del viajero o de que la persona que haya recibido el anticipo no sea la persona con derecho a indemnización.

Artículo 14

Contestación de la responsabilidad

Incluso en el caso de que la empresa ferroviaria conteste su responsabilidad en cuanto a los daños corporales causados a un viajero que haya transportado, hará todos los esfuerzos razonables para asistir al viajero que exija una indemnización por daños de terceros.

CAPÍTULO IV

RETRASOS, PÉRDIDA DE ENLACES Y CANCELACIONES

Artículo 15

Responsabilidad por retrasos, pérdida de enlaces y cancelaciones

Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente capítulo, la responsabilidad de la empresa ferroviaria respecto de los retrasos, pérdida de enlaces y cancelaciones se regirá por las disposiciones del capítulo II del título IV del anexo I.

Artículo 16

Reintegro y conducción por una vía alternativa

En caso de que sea razonable prever que la llegada al destino final previsto en el contrato de transporte sufra un retraso superior a 60 minutos, el viajero tendrá de inmediato la opción entre:

- el reintegro del importe total del billete —en las condiciones en que este haya sido abonado— correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas y a la parte o partes ya efectuadas si el viaje ha perdido razón de ser dentro del plan de viaje original del viajero, y, cuando así proceda, un servicio de regreso lo antes posible al punto de partida. El reintegro del importe correspondiente se realizará en las mismas condiciones que el pago de la indemnización contemplada en el artículo 17;
- la continuación del viaje o la conducción por una vía alternativa al punto de destino final, en condiciones de transporte comparables y lo antes posible;
- la continuación del viaje o la conducción por una vía alternativa al punto de destino final, en condiciones de transporte comparables, en la fecha posterior que convenga al viajero.

Artículo 17

Indemnización por el precio del billete

1. El viajero que vaya a sufrir un retraso entre los lugares de partida y de destino especificados en el billete por el cual no se le haya reintegrado el importe del billete con arreglo a lo dispuesto en el artículo 16 podrá solicitar a la empresa ferroviaria una indemnización por retraso sin por ello renunciar a su derecho al transporte. Las indemnizaciones mínimas por causa de retraso serán las siguientes:

- a) 25 % del precio del billete en caso de retraso de entre 60 y 119 minutos;
- b) 50 % del precio del billete en caso de retraso igual o superior a 120 minutos.

Los pasajeros titulares de un contrato de transporte o abono de temporada que sufran repetidamente retrasos o cancelaciones durante su período de validez podrán reclamar una indemnización adecuada de conformidad con las disposiciones de las empresas ferroviarias en materia de indemnización. Estas disposiciones fijarán los criterios aplicables a los retrasos y al cálculo de las indemnizaciones.

La indemnización por retrasos se calculará en relación con el precio que el viajero abonó realmente por el servicio que ha sufrido el retraso.

Si el contrato de transporte se refiere a un viaje de ida y vuelta, la indemnización por retraso ya sea en el trayecto de ida o en el de vuelta se calculará en relación con el 50 % del precio pagado por el billete. En el mismo sentido, la indemnización en caso de retraso de un servicio contemplado en cualquier otro tipo de contrato de transporte que permita recorrer varios trayectos sucesivos se calculará en proporción al precio total del billete.

En el cálculo de la duración del retraso no se contabilizará ningún retraso sobre el que la empresa ferroviaria pueda demostrar que ha ocurrido fuera de los territorios en los que se aplica el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea.

2. La indemnización por el precio del billete se abonará en el plazo de un mes a partir de la presentación de la solicitud correspondiente. La indemnización podrá pagarse en forma de vales u otros servicios, o de ambas cosas, si las condiciones del contrato son flexibles (en particular en términos de período de validez y destino). La indemnización se abonará en efectivo a petición del viajero.

3. No se deducirán de la indemnización por el precio del billete costes de transacción como tasas, gastos telefónicos o sellos. Las empresas ferroviarias podrán establecer un umbral mínimo por debajo del cual no se abonará indemnización alguna. Ese umbral no podrá ser superior a 4 EUR.

4. El viajero no tendrá derecho a indemnización si se le informa del retraso antes de que compre el billete o si el retraso debido a la continuación del viaje en otro servicio o a la conducción por una vía alternativa es inferior a 60 minutos.

Artículo 18

Asistencia

1. En caso de retraso de la salida o de la llegada, la empresa ferroviaria o el administrador de estación mantendrán informados a los viajeros de la situación y de la hora estimada de salida y de llegada en cuanto esa información esté disponible.

2. En caso de que el retraso a que se refiere el apartado 1 sea superior a 60 minutos, se ofrecerá además gratuitamente a los viajeros:

- a) comidas y refrigerios, en una medida adecuada al tiempo de espera, si están disponibles en el tren o en la estación o si pueden razonablemente suministrarse;
- b) alojamiento en un hotel u otro lugar, y transporte entre la estación de ferrocarril y el lugar de alojamiento, en los casos que requieran una estancia de una o más noches o una estancia adicional, siempre y cuando sea físicamente posible;
- c) si el tren se encuentra bloqueado en la vía, transporte del tren a la estación de ferrocarril, al lugar de partida alternativo o al destino final del servicio, siempre y cuando sea físicamente posible.

3. Si resulta imposible continuar el servicio ferroviario, las empresas ferroviarias organizarán lo antes posible servicios alternativos de transporte para los viajeros.

4. A petición de los viajeros, las empresas ferroviarias certificarán en el billete que el servicio ferroviario ha sufrido un retraso o un retraso que ha ocasionado la pérdida de un enlace o ha sido cancelado, según corresponda.

5. A la hora de aplicar lo dispuesto en los apartados 1, 2 y 3, la empresa ferroviaria correspondiente prestará una especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida y sus acompañantes.

CAPÍTULO V

PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y PERSONAS DE MOVILIDAD REDUCIDA

Artículo 19

Derecho al transporte

1. Las empresas ferroviarias y los administradores de estaciones establecerán o poseerán, con la participación activa de las organizaciones que representan a las personas con discapacidad y a las personas de movilidad reducida, unas normas de acceso no discriminatorias aplicables al transporte de personas con discapacidad y personas de movilidad reducida.

2. Las reservas y los billetes se ofrecerán a las personas con discapacidad y a las personas de movilidad reducida sin coste adicional. La empresa ferroviaria, el proveedor de billetes o el operador turístico no podrán negarse a aceptar una reserva de una persona con discapacidad o de una persona de movilidad reducida o a expedirle un billete, ni podrán pedirle que viaje acompañada por otra persona, a menos que sea estrictamente necesario para cumplir las normas de acceso a que se refiere el apartado 1.

Artículo 20

Información a las personas con discapacidad y a las personas de movilidad reducida

1. Las empresas ferroviarias, los proveedores de billetes o los operadores turísticos facilitarán a las personas con discapacidad y a las personas de movilidad reducida, previa solicitud, información acerca de la accesibilidad de los servicios ferroviarios y de las condiciones de acceso al material rodante, conforme a las normas de acceso a que se refiere el artículo 19, apartado 1, así como acerca de las instalaciones a bordo del tren.

2. Las empresas ferroviarias, los proveedores de billetes o los operadores turísticos que se acojan a la excepción prevista en el artículo 19, apartado 2, deberán, previa solicitud, informar por escrito a la persona con discapacidad o persona de movilidad reducida afectada de los motivos de tal decisión en un plazo de cinco días hábiles a partir de la fecha en la que se haya denegado la reserva o el billete o se haya exigido que la persona viaje acompañada.

Artículo 21

Accesibilidad

1. Las empresas ferroviarias y los administradores de estaciones garantizarán, mediante el respeto de las ETI referidas a las personas de movilidad reducida, que las estaciones, los andenes, el material rodante y otras instalaciones sean accesibles para las personas con discapacidad y personas de movilidad reducida.

2. Cuando no haya personal de acompañamiento a bordo del tren o no haya personal en la estación, las empresas ferroviarias y los administradores de estaciones harán todos los esfuerzos razonables para que las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida puedan tener acceso a viajar en tren.

Artículo 22

Asistencia en las estaciones de ferrocarril

1. A la salida de la persona con discapacidad o persona de movilidad reducida de una estación de ferrocarril dotada de personal, durante su tránsito por la misma o a su llegada a ella, el administrador de la estación ofrecerá asistencia gratuita de modo que dicha persona pueda embarcar en el tren saliente o desembarcar del tren entrante para el que haya adquirido un billete, sin perjuicio de las normas de acceso a las que se refiere el artículo 19, apartado 1.

2. Los Estados miembros podrán prever excepciones a lo dispuesto en el apartado 1 en lo que respecta a las personas que viajen en servicios que hayan sido objeto de un contrato de servicio público adjudicado de conformidad con la legislación comunitaria vigente, a condición de que la autoridad competente haya establecido facilidades o disposiciones alternativas que garanticen unas posibilidades de acceso a los servicios de transporte equivalentes o mayores.

3. En el caso de una estación no dotada de personal, la empresa ferroviaria y el administrador de la estación garantizarán que una información fácilmente disponible se exponga y se ofrezca de conformidad con las normas de acceso mencionadas en el artículo 19, apartado 1, en lo que respecta a las estaciones más cercanas dotadas de personal y la asistencia directamente disponible para las personas con discapacidad y para las personas con movilidad reducida.

Artículo 23

Asistencia a bordo del tren

Sin perjuicio de las normas de acceso a que se refiere el artículo 19, apartado 1, las empresas ferroviarias prestarán gratuitamente a las personas con discapacidad y a las personas de movilidad reducida asistencia a bordo del tren y en el momento de embarcar en un tren y desembarcar de él.

A los efectos del presente artículo, se entenderá por asistencia a bordo del tren cualquier esfuerzo razonable para ofrecer asistencia a la persona con discapacidad y a la persona de movilidad reducida a fin de que estas puedan acceder en el tren a los mismos servicios que los demás viajeros en caso de que sus problemas de movilidad no les permitan acceder a ellos de forma independiente y segura.

Artículo 24

Condiciones en las que se prestará asistencia

Las empresas ferroviarias, los administradores de estaciones, los proveedores de billetes y los operadores turísticos cooperarán para ofrecer asistencia a las personas con discapacidad y a las personas de movilidad reducida con arreglo a los artículos 22 y 23 de conformidad con lo dispuesto en las letras siguientes:

- a) la prestación de asistencia estará supeditada a la condición de que se notifique la necesidad de tal asistencia a la empresa ferroviaria, al administrador de la estación, al proveedor de billetes o al operador turístico al que se haya comprado el billete como mínimo 48 horas antes del momento en que se precise la asistencia. En caso de que el billete permita realizar varios viajes, bastará con una sola notificación siempre que se facilite suficiente información sobre los horarios en que se realizarán los sucesivos viajes;
- b) las empresas ferroviarias, los administradores de estaciones, los proveedores de billetes y los operadores turísticos adoptarán todas las medidas necesarias para poder recibir las notificaciones;
- c) si no se efectúa ninguna notificación de conformidad con la letra a), la empresa ferroviaria y el administrador de estación harán cuanto razonablemente esté en su mano para prestar la asistencia necesaria, de modo que la persona con discapacidad o la persona de movilidad reducida pueda realizar su viaje;

- d) sin perjuicio de las competencias de otras entidades en lo que respecta a las zonas situadas fuera de la propia estación de ferrocarril, el administrador de la estación o cualquier otra persona autorizada designará los lugares, dentro o fuera de la estación, en los que las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida puedan anunciar su llegada a la estación y, en caso necesario, solicitar asistencia;
- e) se facilitará asistencia a condición de que la persona con discapacidad o la persona de movilidad reducida se presente en el lugar designado a la hora estipulada por la empresa ferroviaria o por el administrador de la estación que prestan la asistencia. La hora estipulada no podrá anteceder en más de 60 minutos a la hora de salida publicada, o a la hora a la que se pide a todos los pasajeros que embarquen. Si no se ha estipulado ninguna hora límite a la que deba presentarse la persona con discapacidad o la persona de movilidad reducida, dicha persona se presentará en el lugar designado al menos 30 minutos antes de la hora de salida publicada o de la hora a que se pide a todos los pasajeros que embarquen.

Artículo 25

Indemnización en relación con el equipo de movilidad y otro material específico

Si la empresa ferroviaria es responsable del extravío de la totalidad o de una parte del equipo de movilidad u otro material específico utilizado por personas con discapacidad o personas de movilidad reducida, o de los daños sufridos por este, no se aplicará ninguna limitación económica.

CAPÍTULO VI

SEGURIDAD, RECLAMACIONES Y CALIDAD DEL SERVICIO

Artículo 26

Seguridad personal de los viajeros

Con el acuerdo de las autoridades públicas, las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y los administradores de estaciones adoptarán las medidas adecuadas en sus respectivos ámbitos de competencia, adaptándolas al nivel de seguridad que determinen las autoridades públicas, para garantizar la seguridad personal de los viajeros en las estaciones de ferrocarril y en los trenes y para gestionar los riesgos. Cooperarán entre sí e intercambiarán información sobre las prácticas idóneas en materia de prevención de actos que puedan deteriorar el nivel de seguridad.

Artículo 27

Reclamaciones

1. Las empresas ferroviarias establecerán un sistema de tramitación de reclamaciones relativas a los derechos y obligaciones contemplados en el presente Reglamento. La empresa ferroviaria ofrecerá a los viajeros amplia información sobre la forma de ponerse en contacto con la empresa ferroviaria y sobre su lengua o lenguas de trabajo.

2. Los viajeros podrán dirigir su reclamación a cualquiera de las empresas ferroviarias pertinentes. En un plazo de un mes, el destinatario de la reclamación dará una respuesta motivada o, cuando el caso lo justifique, informará al viajero de la fecha para la cual cabe esperar una respuesta, sin que pueda superarse un plazo de tres meses desde la fecha de presentación de la reclamación.

3. La empresa ferroviaria publicará, en el informe anual a que se refiere el artículo 28, el número y tipo de las reclamaciones recibidas y de las reclamaciones tramitadas, el tiempo de respuesta y las eventuales medidas de mejora adoptadas.

Artículo 28

Normas de calidad del servicio

1. Las empresas ferroviarias definirán normas de calidad del servicio e implantarán un sistema de gestión de la calidad para el mantenimiento de la calidad del servicio. Las normas de calidad del servicio cubrirán, como mínimo, los aspectos indicados en el anexo III.

2. Las empresas ferroviarias controlarán sus propios resultados en materia de calidad según las normas de calidad del servicio. Además, publicarán cada año, junto con su informe anual, un informe sobre sus resultados en materia de calidad del servicio. Los informes sobre sus resultados en materia de calidad del servicio se publicarán en la página de Internet de las empresas ferroviarias. Además, estos informes estarán disponibles en la página de Internet de la Agencia Ferroviaria Europea.

CAPÍTULO VII

INFORMACIÓN Y EJECUCIÓN

Artículo 29

Información de los viajeros sobre sus derechos

1. Las empresas ferroviarias, los administradores de estaciones y los operadores turísticos, cuando vendan billetes de transporte ferroviario, informarán a los viajeros sobre los derechos y las obligaciones que les incumben en virtud del presente Reglamento. Con objeto de cumplir con este requisito de información, las empresas ferroviarias, los administradores de estaciones y los operadores turísticos podrán usar un resumen de las disposiciones del presente Reglamento preparado por la Comisión en todas las lenguas oficiales de las instituciones de la Unión Europea y puesto a disposición de las empresas ferroviarias, los administradores de empresas y los operadores turísticos.

2. Las empresas ferroviarias y los administradores de estaciones informarán adecuadamente a los viajeros, en la estación y en el tren, sobre los datos para ponerse en contacto con el organismo designado por los Estados miembros conforme al artículo 30.

Artículo 30

Ejecución

1. Cada Estado miembro deberá designar uno o varios organismos responsables de la ejecución del presente Reglamento. Cada organismo adoptará las medidas necesarias para garantizar el respeto de los derechos de los viajeros.

En lo que respecta a su organización, decisiones de financiación, estructura jurídica y procedimiento de adopción de decisiones, el organismo será independiente de los administradores de la infraestructura, organismos de tarificación, organismos adjudicadores y empresas ferroviarias.

Los Estados miembros notificarán a la Comisión el organismo u organismos que designen conforme al presente apartado y le comunicarán sus responsabilidades o, si son varios, sus responsabilidades respectivas.

2. Todo viajero podrá presentar reclamaciones relacionadas con supuestas infracciones del presente Reglamento al organismo pertinente designado con arreglo al apartado 1, o a cualquier otro organismo pertinente designado por el Estado miembro correspondiente.

Artículo 31

Cooperación entre los organismos de ejecución

Los organismos de ejecución mencionados en el artículo 30 deberán intercambiar información sobre su actividad, sus principios de adopción de decisiones y sus prácticas en la materia con el fin de coordinar dichos principios en toda la Comunidad. Para esa tarea, contarán con la asistencia de la Comisión.

CAPÍTULO VIII

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 32

Sanciones

Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable en caso de infracción de las disposiciones del presente Reglamento y adoptarán cuantas medidas sean necesarias para garantizar su ejecución. Las sanciones deberán ser eficaces, proporcionales y disuasorias. Los Estados miembros notificarán esas disposiciones a la Comisión a más tardar el 3 de junio de 2010 y le comunicarán sin demora toda modificación posterior de las mismas.

Artículo 33

Anexos

Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, adaptando los anexos de mismo, con excepción del anexo I, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 35, apartado 2.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Estrasburgo, el 23 de octubre de 2007.

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
H.-G. PÖTTERING

Artículo 34

Disposiciones modificadoras

1. Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, completándolo, necesarias para la aplicación de los artículos 2, 10 y 12 se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 35, apartado 2.

2. Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, ajustando los importes indicados en el presente Reglamento, con excepción del anexo I, para tener en cuenta la inflación, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 35, apartado 2.

Artículo 35

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité establecido por el artículo 11 *bis* de la Directiva 91/440/CEE.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 *bis*, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

Artículo 36

Informe

La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación y los resultados del presente Reglamento a más tardar el 3 de diciembre de 2012, en particular en lo que se refiere a los normas de calidad del servicio.

El informe se basará en la información que ha de facilitarse en virtud del presente Reglamento y del artículo 10 *ter* de la Directiva 91/440/CEE. En caso necesario, el informe irá acompañado de las oportunas propuestas.

Artículo 37

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinticuatro meses de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Por el Consejo
El Presidente
M. LOBO ANTUNES

ANEXO I

Extracto de las reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de viajeros y equipajes por ferrocarril (CIV)*Apéndice A***del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo por el que se modifica el Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril de 3 de junio de 1999**

TÍTULO II

CONCLUSIÓN Y EJECUCIÓN DEL CONTRATO DE TRANSPORTE*Artículo 6***Contrato de transporte**

1. Por medio del contrato de transporte, el transportista se compromete a transportar al viajero, así como, en su caso, equipajes y vehículos, al lugar de destino y a entregar los equipajes y vehículos en el lugar de destino.
2. El contrato de transporte deberá hacerse constar por medio de uno o varios títulos de transporte entregados al viajero. No obstante, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 9, la falta, la irregularidad o la pérdida del título de transporte no afectarán ni a la existencia ni a la validez del contrato, que quedará sometido a las presentes Reglas uniformes.
3. El título de transporte hará fe, salvo prueba en contrario, de la conclusión y del contenido del contrato de transporte.

*Artículo 7***Título de transporte**

1. Las condiciones generales de transporte determinan la forma y el contenido de los títulos de transporte, así como la lengua y los caracteres en que deberán estar impresos y ser cumplimentados.
2. Deberá indicarse, como mínimo, en el título de transporte:
 - a) el transportista o los transportistas;
 - b) la observación de que el transporte queda sometido, pese a cualquier cláusula en contrario, a las presentes Reglas uniformes; ello podrá hacerse mediante la sigla CIV;
 - c) cualquier otra indicación necesaria para probar la conclusión y el contenido del contrato de transporte y que permita al viajero hacer valer los derechos que puedan resultar de este contrato.
3. El viajero deberá asegurarse, cuando reciba el título de transporte, de que este ha sido cumplimentado siguiendo sus indicaciones.
4. El título de transporte es transferible si no es nominativo y el viaje no ha comenzado.
5. El título de transporte podrá emitirse en forma de registro electrónico de datos, que puedan transformarse en signos de escritura legibles. Los procedimientos empleados para el registro y el tratamiento de datos deberán ser equivalentes desde el punto de vista funcional, en particular en lo que se refiere a la fuerza probatoria del título de transporte representado por dichos datos.

*Artículo 8***Pago y reembolso del precio del transporte**

1. Salvo convenio en contrario entre el viajero y el transportista, el precio del transporte será pagadero por adelantado.
2. Las condiciones generales de transporte determinarán las condiciones en que tendrá lugar un reembolso del precio del transporte.

*Artículo 9***Derecho al transporte. Exclusión del transporte**

1. Desde el comienzo del viaje, el viajero deberá ir provisto de un título válido de transporte y deberá presentarlo en el momento del control de los títulos de transporte. Las condiciones generales de transporte podrán prever:

- a) que un viajero que no presente un título válido de transporte deba pagar, además del precio del transporte, una sobretasa;
- b) que un viajero que se niegue al pago inmediato del precio del transporte o de la sobretasa pueda ser excluido del transporte;
- c) cuándo y en qué condiciones podrá tener lugar un reembolso de la sobretasa.

2. Las condiciones generales de transporte podrán prever que queden excluidos del transporte o que puedan ser excluidos del transporte durante el viaje, los viajeros que:

- a) representen un peligro para la seguridad y el buen funcionamiento de la explotación o para la seguridad de los demás viajeros;
- b) que incomoden de manera intolerable a los demás viajeros,

y que dichas personas no tendrán derecho al reembolso ni del precio del transporte ni del precio que hubieran pagado por el transporte de sus equipajes.

*Artículo 10***Cumplimiento de las formalidades administrativas**

El viajero deberá atenerse a las formalidades requeridas por las aduanas o por otras autoridades administrativas.

*Artículo 11***Supresión y retraso de un tren. Enlaces perdidos**

El transportista deberá certificar, cuando proceda, en el título de transporte, que el tren ha sido suprimido o el enlace perdido.

TÍTULO III

TRANSPORTE DE BULTOS DE MANO, ANIMALES, EQUIPAJE FACTURADO Y VEHÍCULOS

Capítulo I

Disposiciones comunes*Artículo 12***Objetos y animales admitidos**

1. El viajero podrá llevar consigo objetos fáciles de portar (bultos de mano), así como animales vivos, conforme a las condiciones generales de transporte. Por otra parte, el viajero podrá llevar consigo objetos voluminosos conforme a las disposiciones particulares contenidas en las condiciones generales de transporte. No podrán transportarse como bultos de mano los objetos o animales que puedan molestar o incomodar a los viajeros o que puedan causar un daño.

2. El viajero podrá expedir objetos y animales como equipaje facturado, conforme a las condiciones generales de transporte.

3. El transportista podrá admitir el transporte de vehículos cuando se efectúe un transporte de viajeros, conforme a las disposiciones particulares contenidas en las condiciones generales de transporte.

4. El transporte de mercancías peligrosas en bultos de mano, equipaje facturado, así como dentro o sobre vehículos que, conforme a este título, se transporten por ferrocarril, deberá ajustarse a lo dispuesto en el Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID).

*Artículo 13***Comprobación**

1. El transportista tendrá el derecho a comprobar, en caso de presunción grave de inobservancia de las condiciones del transporte, si los objetos (bultos de mano, equipaje facturado, vehículos, incluida su carga) y animales transportados responden a las condiciones de transporte, cuando no lo prohíban las leyes y reglamentos del Estado en que la comprobación deba tener lugar. El viajero deberá ser invitado a asistir a la comprobación. Si no se presenta o no puede ser esperado, el transportista deberá llamar a dos testigos independientes.
2. Cuando se compruebe que no han sido respetadas las condiciones de transporte, el transportista podrá exigir del viajero el pago de los gastos ocasionados por la comprobación.

*Artículo 14***Cumplimiento de las formalidades administrativas**

El viajero deberá atenerse a las disposiciones requeridas por las aduanas o por otras autoridades administrativas en materia de transporte cuando lleve objetos (bultos de mano, equipaje facturado, vehículos, incluida su carga) y animales. Deberá asistir a la inspección de dichos objetos, salvo excepción prevista por las leyes y reglamentos de cada Estado.

Capítulo II

Bultos de mano y animales*Artículo 15***Vigilancia**

La vigilancia de los bultos de mano y animales que lleve consigo incumbirá al viajero.

Capítulo III

Equipaje facturado*Artículo 16***Expedición de equipaje facturado**

1. Las obligaciones contractuales relativas al despacho de equipaje facturado deberán hacerse constar mediante un talón de equipajes entregado al viajero.
2. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 22, la falta, la irregularidad o la pérdida del talón de equipajes no afectarán ni a la existencia ni a la validez de los convenios relativos al despacho de equipaje facturado, que quedan sometidos a las presentes Reglas uniformes.
3. El talón de equipajes hará fe, salvo prueba en contrario, de la facturación de equipajes y de las condiciones de su transporte.
4. Salvo prueba en contrario, existe la presunción de que en el momento de hacerse cargo el transportista de los equipajes, estos se encontraban en buen estado aparente y el número y el peso de los bultos correspondía a las indicaciones efectuadas en el talón de equipajes.

*Artículo 17***Talón de equipajes**

1. Las Condiciones generales de transporte determinarán la forma y el contenido del talón de equipajes, así como la lengua y los caracteres en que deberá estar impreso y ser cumplimentado. Se aplicará el artículo 7, apartado 5, por analogía.
2. Deberá indicarse, como mínimo, en el talón de equipajes:
 - a) el transportista o los transportistas;
 - b) la observación de que el transporte queda sometido, pese a cualquier cláusula en contrario, a las presentes Reglas uniformes; ello podrá hacerse mediante la sigla CIV;

- c) cualquier otra indicación necesaria para la prueba de las obligaciones contractuales relativas al despacho de equipaje facturado y que permitan al viajero hacer valer los derechos que puedan resultar del contrato de transporte.
3. El viajero deberá asegurarse, cuando reciba el talón de equipajes, de que este ha sido cumplimentado siguiendo sus indicaciones.

Artículo 18

Facturación y transporte

1. Salvo excepción prevista en las condiciones generales de transporte, la facturación de equipajes solo se hará previa presentación de un título válido de transporte hasta el lugar de destino de los equipajes. Por lo demás, la facturación se efectuará según las disposiciones vigentes en el lugar de expedición.
2. Cuando en las condiciones generales de transporte esté previsto que puedan admitirse al transporte equipajes sin presentación de un título de transporte, las disposiciones de las presentes Reglas uniformes por las que se establecen los derechos y obligaciones del viajero relativos a sus equipajes facturados se aplicarán por analogía al expedidor de equipajes facturados.
3. El transportista podrá despachar los equipajes facturados en otro tren u otro medio de transporte y por otro itinerario distintos de los utilizados por el viajero.

Artículo 19

Pago del precio por el transporte de equipaje facturado

Salvo convenio en contrario entre el viajero y el transportista, el precio por el transporte de equipaje facturado será pagadero al efectuarse la facturación.

Artículo 20

Rotulación de equipajes

El viajero deberá indicar en cada bulto, en un lugar bien visible y de un modo suficientemente estable y claro:

- a) su nombre y dirección;
- b) el lugar de destino.

Artículo 21

Derecho a disponer del equipaje facturado

1. Cuando las circunstancias lo permitan y las disposiciones aduaneras o de otras autoridades administrativas no se opongan a ello, el viajero podrá solicitar la restitución de los equipajes al lugar de expedición, contra entrega del talón de equipajes y, cuando ello esté previsto en las condiciones generales de transporte, mediante la presentación del título de transporte.
2. Las condiciones generales de transporte podrán prever otras disposiciones relativas al derecho a disponer del equipaje facturado, en particular modificaciones acerca del lugar de destino y las posibles consecuencias económicas que deberá soportar el viajero.

Artículo 22

Entrega

1. La entrega de equipajes facturados tendrá lugar contra entrega del talón de equipajes y, en su caso, contra el pago de los gastos que graven el envío.

El transportista tendrá derecho a comprobar, sin estar obligado a ello, si el portador del talón está facultado para hacerse cargo de la entrega.

2. Se asimilan a la entrega al portador del talón de equipajes, cuando se efectúen conforme a las disposiciones vigentes en el lugar de destino:
- a) la entrega de equipajes a autoridades aduaneras o tributarias en sus locales de expedición o en sus almacenes, cuando aquellos no se encuentren bajo custodia del transportista;
- b) el hecho de confiar animales vivos a un tercero.

3. El portador de un talón de equipajes podrá solicitar la entrega de equipajes en el lugar de destino tan pronto haya transcurrido el tiempo convenido, así como en su caso, el tiempo necesario para las operaciones efectuadas por las aduanas o por otras autoridades administrativas.
4. En caso de falta de entrega del talón de equipajes, el transportista no estará obligado a entregar los equipajes más que a quien justifique su derecho; si dicha justificación no parece suficiente, el transportista podrá exigir una fianza.
5. Los equipajes serán entregados en el lugar de destino para el que hayan sido facturados.
6. El portador del talón de equipajes al que no se entreguen los equipajes podrá exigir que se deje constancia, en el talón de equipajes, del día y la hora en que haya pedido la entrega conforme al apartado 3.
7. El derechohabiente podrá negarse a recibir los equipajes si el transportista no atiende a su petición de que se proceda a la comprobación de los equipajes con el fin de dejar constancia de un daño alegado.
8. Por lo demás, la entrega de equipajes se efectuará conforme a las disposiciones vigentes en el lugar de destino.

Capítulo IV

Vehículos

Artículo 23

Condiciones de transporte

Las disposiciones particulares para el transporte de vehículos, contenidas en las condiciones generales de transporte, determinarán en especial las condiciones de admisión al transporte, facturación, carga y transporte, descarga y entrega, así como las obligaciones del viajero.

Artículo 24

Talón de transporte

1. Las obligaciones contractuales relativas al transporte de vehículos deberán hacerse constar mediante un talón de transporte remitido al viajero. El talón de transporte podrá estar integrado en el título de transporte del viajero.
2. Las disposiciones particulares para el transporte de vehículos contenidas en las condiciones generales de transporte determinarán la forma y el contenido del talón de transporte, así como la lengua y los caracteres en que deberá estar impreso y ser cumplimentado. El artículo 7, apartado 5, se aplicará por analogía.
3. Deberá indicarse, como mínimo, en el talón de transporte:
 - a) el transportista o los transportistas;
 - b) la observación de que el transporte queda sometido, pese a cualquier cláusula en contrario, a las presentes Reglas uniformes; ello podrá hacerse mediante la sigla CIV;
 - c) cualquier otra indicación necesaria para probar las obligaciones contractuales relativas a los transportes de vehículos y que permitan al viajero hacer valer los derechos que puedan resultar del contrato de transporte.
4. El viajero deberá asegurarse, cuando reciba el talón de transporte, de que este ha sido cumplimentado siguiendo sus indicaciones.

Artículo 25

Derecho aplicable

Con sujeción a lo dispuesto en el presente capítulo, las disposiciones del capítulo III relativas al transporte de equipajes se aplicarán a los vehículos.

TÍTULO IV

RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA

Capítulo I

Responsabilidad en caso de muerte y lesiones de los viajeros

Artículo 26

Fundamento de la responsabilidad

1. El transportista será responsable del daño resultante de la muerte, de las lesiones o de cualquier otro daño a la integridad física o mental del viajero, causado por un accidente en relación con la explotación ferroviaria ocurrido durante la estancia del viajero en los coches ferroviarios, su entrada o salida de ellos, cualquiera que fuere la infraestructura ferroviaria utilizada.
2. El transportista quedará exento de esta responsabilidad:
 - a) si el accidente hubiera sido causado por circunstancias ajenas a la explotación ferroviaria que el transportista, a pesar de la diligencia requerida por las particularidades del caso, no haya podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido obviar;
 - b) en la medida en que el accidente haya sido debido a culpa del viajero;
 - c) si el accidente se hubiera producido a causa del comportamiento de terceros que el transportista, a pesar de la diligencia requerida por las particularidades del caso, no haya podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido obviar; otra empresa que utilice la misma infraestructura ferroviaria no será considerada como tercero; el derecho de repetición no se verá afectado.
3. Si el accidente se hubiera producido a causa del comportamiento de terceros y, a pesar de ello, el transportista no estuviera totalmente exento de responsabilidad conforme al apartado 2, letra c), el transportista responderá por la totalidad de los daños dentro de los límites establecidos en las presentes Reglas uniformes y sin perjuicio de su eventual derecho a repetir contra terceros.
4. Las presentes Reglas uniformes no afectarán a la responsabilidad que pueda incumbir al transportista en los casos no previstos en el apartado 1.
5. Cuando un transporte, objeto de un contrato de transporte único, sea efectuado por transportistas subsiguientes, será responsable, en caso de muerte y lesiones de los viajeros, el transportista a quien incumbiera, según el contrato de transporte, la prestación del servicio de transporte en cuyo transcurso el accidente se hubiera producido. Cuando esta prestación no hubiere sido efectuada por el transportista, sino por un transportista sustituto, ambos transportistas serán responsables solidariamente, conforme a las presentes Reglas uniformes.

Artículo 27

Daños y perjuicios en caso de muerte

1. En caso de muerte del viajero, los daños y perjuicios comprenderán:
 - a) los gastos necesarios a consecuencia del fallecimiento, especialmente los de transporte del cadáver y los de las exequias;
 - b) si la muerte no hubiere sido instantánea, los daños y perjuicios previstos en el artículo 28.
2. Si, por muerte del viajero, personas con las que este tuviera o hubiera tenido en el futuro una obligación de alimentos en virtud de la ley, se vieran privadas de su sustento, también habrá lugar a indemnizarlas de dicha pérdida. La acción por daños y perjuicios de las personas cuyo mantenimiento corra a cargo del viajero sin estar obligado a ello por ley quedará sometida al Derecho nacional.

Artículo 28

Daños y perjuicios en caso de lesiones

En caso de lesiones o de cualquier otro daño a la integridad física o mental del viajero, los daños y perjuicios comprenderán:

- a) los gastos necesarios, especialmente los de tratamiento y los de transporte;
- b) la reparación del perjuicio económico causado, bien por la incapacidad total o parcial para el trabajo, bien por el aumento de las necesidades.

*Artículo 29***Reparación de otros daños corporales**

El Derecho nacional determinará cuándo y en qué medida el transportista deberá abonar daños y perjuicios por daños corporales distintos de los previstos en los artículos 27 y 28.

*Artículo 30***Forma y limitación de los daños y perjuicios en caso de muerte y de lesiones**

1. Los daños y perjuicios previstos en el artículo 27, apartado 2, y en el artículo 28, letra b), deberán satisfacerse en forma de capital. No obstante, si el Derecho nacional permite la asignación de una renta, se satisfarán de esta forma cuando el viajero perjudicado o los derechohabientes mencionados en el artículo 27, apartado 2, lo soliciten.

2. El importe que deba satisfacerse por daños y perjuicios en virtud del apartado 1 se determinará con arreglo al Derecho nacional. No obstante, para la aplicación de las presentes Reglas uniformes, se fijará un límite máximo de 175 000 unidades de cuenta en capital o en renta anual correspondiente a dicho capital por cada viajero, cuando el Derecho nacional prevea un límite máximo por un importe inferior.

*Artículo 31***Otros medios de transporte**

1. Con sujeción a lo dispuesto en el apartado 2, las disposiciones relativas a la responsabilidad en caso de muerte y de lesiones de viajeros no se aplicarán a los daños acaecidos durante el transporte que, conforme al contrato de transporte, no fuera un transporte ferroviario.

2. No obstante, cuando los vehículos ferroviarios se transporten por transbordador (*ferry*), las disposiciones relativas a la responsabilidad en caso de muerte y de lesiones de los viajeros se aplicarán a los daños contemplados en el artículo 26, apartado 1, y en el artículo 33, apartado 1, causados por un accidente en relación con la explotación ferroviaria, acaecido durante la estancia del viajero en el mencionado vehículo o a su entrada o salida del mismo.

3. Cuando, por circunstancias excepcionales, la explotación ferroviaria se vea provisionalmente interrumpida y los viajeros sean transportados por otro medio de transporte, el transportista será responsable en virtud de las presentes Reglas uniformes.

Capítulo II

Responsabilidad en caso de incumplimiento del horario*Artículo 32***Responsabilidad en caso de supresión, retraso o enlaces perdidos**

1. El transportista será responsable frente al viajero del daño resultante del hecho de que a causa de la supresión, del retraso o de un enlace perdido, el viaje no pueda continuar el mismo día, o que su continuación no sea razonablemente exigible el mismo día a causa de las circunstancias. Los daños y perjuicios comprenderán los gastos razonables de alojamiento, así como los gastos razonables en que pueda incurrirse para avisar a las personas que esperan al viajero.

2. El transportista quedará exento de dicha responsabilidad, cuando la supresión, el retraso o el enlace perdido sean imputables a una de las causas siguientes:

- a) circunstancias ajenas a la explotación ferroviaria que el transportista, a pesar de la diligencia requerida por las particularidades del caso, no haya podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido obviar;
- b) culpa del viajero, o
- c) el comportamiento de terceros que el transportista, a pesar de la diligencia requerida por las particularidades del caso, no haya podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido obviar; otra empresa que utilice la misma infraestructura ferroviaria no será considerada como tercero; el derecho a repetir no se verá afectado.

3. El Derecho nacional determinará cuándo y en qué medida el transportista deberá abonar daños y perjuicios por daños distintos de los previstos en el apartado 1. Esta disposición no afectará a lo dispuesto en el artículo 44.

Capítulo III

Responsabilidad por bultos de mano, animales, equipajes facturados y vehículos

SECCIÓN 1

Bultos de mano y animales

Artículo 33

Responsabilidad

1. En caso de muerte y de lesiones de viajeros, el transportista será responsable, además, del daño resultante de la pérdida total o parcial, o de la avería, de los objetos que el viajero llevara sobre sí o consigo como bultos de mano; lo mismo sucederá con respecto a los animales que el viajero lleve consigo. El artículo 26 se aplicará por analogía.
2. Por lo demás, el transportista solo será responsable del daño resultante de la pérdida total o parcial o de la avería o daños que pudieran sufrir los objetos, bultos de mano o animales cuya vigilancia incumba al viajero, conforme al artículo 15, cuando dicho daño haya sido causado por culpa del transportista. Los demás artículos del título IV, a excepción del artículo 51, y el título VI, no serán aplicables en este caso.

Artículo 34

Limitaciones de los daños y perjuicios en caso de pérdida o de avería de objetos

Cuando el transportista sea responsable en virtud del artículo 33, apartado 1, deberá reparar el daño hasta un límite de 1 400 unidades de cuenta por cada viajero.

Artículo 35

Exención de responsabilidad

El transportista no será responsable frente al viajero del daño resultante del hecho de que el viajero no se atenga a las disposiciones de las aduanas o de otras autoridades administrativas.

SECCIÓN 2

Equipaje facturado

Artículo 36

Fundamento de la responsabilidad

1. El transportista será responsable del daño resultante de la pérdida total o parcial y de la avería de los equipajes facturados que se produzcan desde el momento en que el transportista se hace cargo de los mismos hasta su entrega, así como del retraso en la entrega.
2. El transportista quedará exento de esta responsabilidad en la medida en que la pérdida, la avería o el retraso en la entrega hubiera tenido como causa una falta del viajero, una orden dada por este que no sea resultado de una falta del transportista, un vicio propio de los equipajes facturados o circunstancias que el transportista no haya podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido obviar.
3. El transportista quedará exento de esta responsabilidad en la medida en que la pérdida o la avería resulten de riesgos particulares inherentes a uno o varios de los siguientes hechos:
 - a) falta o defecto de embalaje;
 - b) naturaleza especial de los equipajes;
 - c) expedición como equipajes de objetos excluidos del transporte.

Artículo 37

Carga de la prueba

1. La prueba de que la pérdida, la avería o el retraso en la entrega hubieren sido motivados por uno de los hechos previstos en el artículo 36, apartado 2, incumbirá al transportista.

2. Cuando el transportista, teniendo en cuenta las circunstancias del caso, establezca que la pérdida o la avería haya podido resultar de uno o varios de los riesgos particulares previstos en el artículo 36, apartado 3, existirá la presunción de que se ha producido por dichas causas. No obstante, el derechohabiente seguirá teniendo derecho a probar que el daño no ha sido motivado, total o parcialmente, por uno de dichos riesgos.

Artículo 38

Transportistas subsiguientes

Cuando un transporte, objeto de un contrato de transporte único, sea efectuado por varios transportistas subsiguientes, cada transportista que tome a cargo los equipajes con el talón de equipajes o el vehículo con el talón de transporte, participará, en lo que respecta al despacho de equipajes o el transporte de vehículos, en el contrato de transporte conforme a las estipulaciones del talón de equipajes o del talón de transporte y asumirá las obligaciones que se deriven de los mismos. En este caso, cada transportista responderá de la ejecución del transporte por el trayecto total hasta la entrega.

Artículo 39

Transportista sustituto

1. El transportista que haya confiado, total o parcialmente, la ejecución de un transporte a un transportista sustituto, bien sea o no en el ejercicio de una facultad que le sea reconocida en el contrato de transporte, no dejará por ello de ser responsable de la totalidad del transporte.

2. Todas las disposiciones de las presentes Reglas uniformes que rigen la responsabilidad del transportista se aplicarán igualmente a la responsabilidad del transportista sustituto en lo que respecta al transporte efectuado por este último. Los artículos 48 y 52 se aplicarán cuando se entable una acción contra los agentes y cualesquiera otras personas a cuyos servicios recurra el transportista sustituto para la ejecución del transporte.

3. Cualquier convenio particular mediante el cual el transportista asuma obligaciones que no le incumban en virtud de las presentes Reglas uniformes, o renuncie a derechos que le sean conferidos por dichas Reglas uniformes, quedará sin efecto con respecto al transportista sustituto que no lo haya aceptado expresamente y por escrito. Con independencia de que el transportista sustituto haya aceptado o no dicho convenio, el transportista seguirá, no obstante, estando vinculado por las obligaciones o las renunciaciones que resulten del mencionado convenio particular.

4. En el caso y en la medida en que el transportista y el transportista sustituto sean responsables, su responsabilidad será solidaria.

5. El importe total de la indemnización debida por el transportista, el transportista sustituto y sus agentes, así como las demás personas a cuyos servicios recurran para la ejecución del transporte, no excederá de los límites previstos en las presentes Reglas uniformes.

6. El presente artículo no afectará a los derechos de repetición que puedan existir entre el transportista y el transportista sustituto.

Artículo 40

Presunción de pérdida

1. El derechohabiente podrá considerar perdido un bulto, sin tener que presentar otras pruebas, cuando no haya sido entregado o puesto a su disposición dentro de los catorce días siguientes a su petición de entrega, presentada conforme al artículo 22, apartado 3.

2. Si un bulto que se haya considerado perdido se hallase dentro del año siguiente a la petición de entrega, el transportista estará obligado a notificárselo al derechohabiente, cuando su domicilio sea conocido o pueda averiguarse.

3. Dentro de los 30 días siguientes a la recepción de la notificación a que se refiere el apartado 2, el derechohabiente podrá exigir que el bulto le sea entregado. En este caso, deberá pagar los gastos relacionados con el transporte del bulto desde el lugar de expedición hasta aquel en que deba tener lugar la entrega y restituir la indemnización recibida, una vez deducidos los gastos que, en su caso, hubieran sido comprendidos en dicha indemnización. No obstante, conservará sus derechos a la indemnización por retraso en la entrega previstos en el artículo 43.

4. Si el bulto encontrado no ha sido reclamado en el plazo previsto en el apartado 3, o si el bulto ha sido hallado transcurrido más de un año desde la petición de entrega, el transportista dispondrá del mismo conforme a las leyes y reglamentos vigentes en el lugar donde se encuentre el bulto.

*Artículo 41***Indemnización en caso de pérdida**

1. En caso de pérdida total o parcial de los equipajes facturados, el transportista deberá pagar, con exclusión de los demás daños y perjuicios:
 - a) si se ha probado el importe del daño, una indemnización igual a dicho importe, sin que exceda, no obstante, de 80 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto que falte o de 1 200 unidades de cuenta por bulto;
 - b) si no se ha probado el importe del daño, una indemnización calculada a tanto alzado de 20 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto que falte o de 300 unidades de cuenta por bulto.

La modalidad de la indemnización, por kilogramo que falte o por bulto, quedará determinada por las condiciones generales de transporte.

2. El transportista deberá reembolsar, además, el precio pagado por el transporte de los equipajes y las restantes cantidades desembolsadas con ocasión del transporte del bulto perdido, así como los derechos de aduana e impuestos sobre consumos específicos que ya se hubieran abonado.

*Artículo 42***Indemnización en caso de avería**

1. En caso de avería de equipaje facturado, el transportista deberá pagar, con exclusión de los demás daños y perjuicios, una indemnización equivalente a la depreciación sufrida por el equipaje.
2. La indemnización no podrá exceder de:
 - a) la cantidad a que habría ascendido en caso de pérdida total si la totalidad de los equipajes resultase depreciada por la avería;
 - b) la cantidad a que habría ascendido en caso de pérdida de la parte depreciada si solamente una parte de los equipajes resultase depreciada por la avería.

*Artículo 43***Indemnización por retraso en la entrega**

1. En caso de retraso en la entrega de los equipajes facturados, el transportista deberá pagar, por cada período indivisible de 24 horas a partir de la petición de entrega y hasta un máximo de catorce días:
 - a) si el derechohabiente prueba que se ha producido un perjuicio, comprendida una avería, una indemnización igual al importe del perjuicio hasta un máximo de 0,80 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de los equipajes o de 14 unidades de cuenta por bulto, entregados con retraso;
 - b) si el derechohabiente no prueba que por ello se ha producido un perjuicio, una indemnización a tanto alzado de 0,14 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de los equipajes o de 2,80 unidades de cuenta por bulto, entregados con retraso.

La modalidad de indemnización, por kilogramo o por bulto, quedará determinada por las condiciones generales de transporte.

2. En caso de pérdida total de los equipajes, la indemnización prevista en el apartado 1 no podrá acumularse a la del artículo 41.
3. En caso de pérdida parcial de los equipajes, la indemnización prevista en el apartado 1 será abonada por la parte no perdida.
4. En caso de avería de los equipajes no debida al retraso en la entrega, la indemnización prevista en el apartado 1 se acumulará, si ha lugar, a la del artículo 42.
5. En ningún caso la acumulación de la indemnización prevista en el apartado 1 a las previstas en los artículos 41 y 42 podrá dar lugar al pago de una indemnización superior a la que correspondería en caso de pérdida total de los equipajes.

SECCIÓN 3

Vehículos

Artículo 44

Indemnización en caso de retraso

1. En caso de retraso en la carga por causa imputable al transportista o de retraso en la entrega de un vehículo, el transportista deberá pagar, cuando el derechohabiente pruebe que de ello ha resultado un perjuicio, una indemnización cuyo importe no podrá exceder del precio del transporte.
2. Si el derechohabiente renuncia al contrato de transporte, en caso de retraso en la carga por causa imputable al transportista, el precio del transporte será reembolsado al derechohabiente. Además, este podrá reclamar, si prueba que ha resultado un perjuicio de ese retraso, una indemnización cuyo importe no podrá exceder del precio del transporte.

Artículo 45

Indemnización en caso de pérdida

En caso de pérdida total o parcial de un vehículo, la indemnización que deberá pagarse al derechohabiente por el daño probado será calculada de acuerdo con el valor usual del vehículo y no podrá exceder de 8 000 unidades de cuenta. Un remolque, con o sin carga, será considerado como un vehículo independiente.

Artículo 46

Responsabilidad en lo que se refiere a otros objetos

1. En lo referente a los objetos dejados en el vehículo, o que se hallen en cofres (por ejemplo, cofres portaequipajes o para esquís), sólidamente fijados al vehículo, el transportista solo será responsable del daño causado por su culpa. La indemnización total a pagar no podrá exceder de 1 400 unidades de cuenta.
2. En lo que se refiere a los objetos fijados en el exterior del vehículo, comprendidos los cofres mencionados en el apartado 1, el transportista solo será responsable en el caso de que se pruebe que el daño está motivado por un acto u por una omisión cometidos por el transportista, bien con intención de provocarlo o de modo temerario y sabiendo que de ello podría resultar dicho daño.

Artículo 47

Derecho aplicable

Con sujeción a lo dispuesto en la presente sección, las disposiciones de la sección 2 relativas a la responsabilidad respecto a los equipajes serán igualmente aplicables a los vehículos.

Capítulo IV

Disposiciones comunes

Artículo 48

Inaplicabilidad del derecho a invocar los límites de responsabilidad

Los límites de responsabilidad previstos en las presentes Reglas uniformes, así como las disposiciones del Derecho nacional que limiten las indemnizaciones a una cantidad determinada, no se aplicarán cuando se pruebe que el daño es resultado de un acto o de una omisión cometidos por el transportista, bien con intención de provocarlo, o de modo temerario y sabiendo que de ello podría resultar dicho daño.

Artículo 49

Conversión e intereses

1. Cuando el cálculo de la indemnización implique la conversión de cantidades expresadas en unidades monetarias extranjeras, la conversión se hará con arreglo al tipo de cambio del día y del lugar de pago de la indemnización.

2. El derechohabiente podrá pedir intereses sobre la indemnización, calculados a razón del 5 % anual, a partir del día de la reclamación prevista en el artículo 55 o, de no existir reclamación, desde la fecha de presentación de la demanda judicial.
3. No obstante, las indemnizaciones establecidas en virtud de los artículos 27 y 28 solo devengarán intereses a contar desde el día en que se produjeron los hechos que sirvieron de base para la determinación de su importe, si ese día fuese posterior al de la reclamación o al de presentación de la demanda judicial.
4. En lo que se refiere a los equipajes, solo se abonarán intereses si la indemnización excede de 16 unidades de cuenta por talón de equipajes.
5. En lo que se refiere a los equipajes, si el derechohabiente no entrega al transportista, dentro del plazo razonable que le haya sido fijado, los documentos justificativos necesarios para la liquidación definitiva de la reclamación, no se devengarán intereses entre la expiración del plazo fijado y la entrega efectiva de los documentos.

Artículo 50

Responsabilidad en caso de accidente nuclear

El transportista quedará liberado de la responsabilidad que le incumbe en virtud de las presentes Reglas uniformes cuando el daño haya sido causado por un accidente nuclear y cuando, en aplicación de las leyes y reglamentos de un Estado que regulen la responsabilidad en el ámbito de la energía nuclear, sea responsable de ese daño quien explote una instalación nuclear u otra persona que le sustituya.

Artículo 51

Personas de las que responde el transportista

El transportista será responsable de sus agentes y de las demás personas a cuyos servicios recurra para la ejecución del transporte, cuando dichos agentes o personas actúen en el ejercicio de sus funciones. Los gestores de la infraestructura ferroviaria en que se efectúe el transporte serán considerados como personas a cuyos servicios recurre el transportista para la ejecución del transporte.

Artículo 52

Otras acciones

1. En todos los casos en que sean aplicadas las presentes Reglas uniformes no se podrá ejercer contra el transportista ninguna acción de responsabilidad, por cualquier causa que sea, si no es bajo las condiciones y límites establecidos en estas Reglas uniformes.
2. Lo mismo sucederá con cualquier acción que se ejerza contra los agentes y demás personas de las que responda el transportista en virtud del artículo 51.

TÍTULO V

RESPONSABILIDAD DEL VIAJERO

Artículo 53

Principios particulares de responsabilidad

El viajero será responsable frente al transportista por cualquier daño o perjuicio:

- a) resultante del incumplimiento por el viajero de las obligaciones que le incumben en virtud:
 - 1) de los artículos 10, 14 y 20;
 - 2) de las disposiciones particulares para el transporte de vehículos, contenidas en las condiciones generales de transporte, o
 - 3) del Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID), o
- b) causado por los objetos o animales que lleve consigo el viajero,

a no ser que este pruebe que el daño o perjuicio ha sido motivado por circunstancias que no haya podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido obviar, a pesar de haber actuado con la diligencia requerida de un viajero cuidadoso. Esta disposición no afectará a la responsabilidad que pueda incumbir al transportista en virtud del artículo 26 y del artículo 33, apartado 1.

TÍTULO VI

EJERCICIO DE LOS DERECHOS

Artículo 54

Comprobación de la pérdida parcial o de la avería

1. Cuando el transportista descubra o presuma la existencia de una pérdida parcial o de una avería de un objeto transportado bajo su custodia (equipajes, vehículos), o el derechohabiente alegue su existencia, el transportista estará obligado a levantar sin demora, y a ser posible, en presencia del derechohabiente, un acta en la que se haga constar, según la naturaleza del daño, el estado del objeto y, en lo posible, la cuantía del daño, su causa y el momento en que se produjo.
2. Deberá entregarse gratuitamente una copia del acta al derechohabiente.
3. Si el derechohabiente no aceptase lo indicado en el acta, podrá pedir que el estado de los equipajes o del vehículo, así como la causa y el importe del daño sean comprobados por un perito designado por las partes en el contrato de transporte o por vía judicial. El procedimiento quedará sometido a las leyes y reglamentos del Estado en que tenga lugar la comprobación.

Artículo 55

Reclamaciones

1. Las reclamaciones relativas a la responsabilidad del transportista en caso de muerte o de lesiones de viajeros deberán dirigirse por escrito al transportista contra quien pueda ejercerse la acción judicial. En el caso de un transporte objeto de un contrato único y efectuado por transportistas subsiguientes, las reclamaciones podrán igualmente dirigirse al primero o al último transportista, así como al transportista que tenga su sede principal o la sucursal o el establecimiento que haya concluido el contrato de transporte en el Estado del domicilio o de residencia habitual del viajero.
2. Las demás reclamaciones relativas al contrato de transporte deberán dirigirse por escrito al transportista designado en el artículo 56, apartados 2 y 3.
3. Los documentos que el derechohabiente desee adjuntar a la reclamación por considerarlos de utilidad deberán ser presentados, bien en el original, bien en copia, debidamente legalizada si el transportista así lo solicita. Al producirse el pago de la reclamación, el transportista podrá exigir la restitución del título de transporte, el talón de equipajes y el talón de transporte.

Artículo 56

Transportistas que pueden ser demandados

1. La acción judicial fundada en la responsabilidad del transportista en caso de muerte y de lesiones de los viajeros solo podrá ejercerse contra un transportista responsable en el sentido del artículo 26, apartado 5.
2. A reserva de lo dispuesto en el apartado 4, las demás acciones judiciales de los viajeros fundadas en el contrato de transporte podrán ejercerse únicamente contra el primero o el último transportista o contra aquel que hubiera efectuado la parte del transporte durante la cual se hubiera producido el hecho generador de la acción.
3. Cuando, en el caso de transportes efectuados por transportistas subsiguientes, el transportista que deba hacer entrega del equipaje o del vehículo esté designado con su consentimiento en el talón de equipajes o en el talón de transporte, podrá entablarse una acción contra él conforme al apartado 2, aunque no hubiera recibido los equipajes o el vehículo.
4. La acción judicial para la restitución de una cantidad pagada en virtud del contrato de transporte podrá ejercitarse contra el transportista que haya percibido dicha cantidad o contra aquel a cuyo favor se hubiera cobrado.
5. La acción judicial podrá ejercitarse contra un transportista distinto de los indicados en los apartados 2 y 4 cuando se presente como demanda reconvenzional o como excepción en el procedimiento relativo a una demanda principal fundada en el mismo contrato de transporte.
6. En la medida en que las presentes Reglas uniformes sean aplicables al transportista sustituto, podrá igualmente entablarse una acción contra él.
7. Si el demandante pudiera elegir entre varios transportistas, su derecho de opción se extinguirá desde el momento en que entable la acción judicial contra uno de ellos; lo mismo sucederá si el demandante puede elegir entre uno o varios transportistas y un transportista sustituto.

*Artículo 58***Extinción del derecho de acción en caso de muerte o de lesiones**

1. Todo derecho de acción del derechohabiente fundado en la responsabilidad del transportista en caso de muerte o de lesiones de viajeros quedará extinguido si el derechohabiente no notifica el accidente ocurrido al viajero, dentro de los 12 meses a partir del conocimiento del daño, a uno de los transportistas a los que se pueda presentar una reclamación con arreglo al artículo 55, apartado 1. En caso de que el derechohabiente notifique el accidente verbalmente al transportista, este deberá entregarle una certificación de dicha notificación verbal.
2. No obstante, no se extinguirá el derecho de acción si:
 - a) dentro del plazo previsto en el apartado 1, el derechohabiente hubiera presentado una reclamación ante uno de los transportistas indicados en el artículo 55, apartado 1;
 - b) dentro del plazo previsto en el apartado 1, el transportista responsable hubiera tenido conocimiento por otro medio del accidente ocurrido al viajero;
 - c) el accidente no hubiera sido notificado o lo hubiera sido con retraso, por circunstancias que no sean imputables al derechohabiente;
 - d) el derechohabiente presenta la prueba de que el accidente ha sido causado por culpa del transportista.

*Artículo 59***Extinción del derecho de acción derivado del transporte de equipajes**

1. La recepción de los equipajes por parte del derechohabiente extinguirá todo derecho de acción contra el transportista, derivado del contrato de transporte, en caso de pérdida parcial, avería o retraso en la entrega.
2. No obstante, no se extinguirá el derecho de acción:
 - a) en caso de pérdida parcial o de avería,
 - 1) si la pérdida o la avería ha sido comprobada conforme al artículo 54 antes de la recepción de los equipajes por el derechohabiente;
 - 2) si la comprobación que hubiera debido hacerse conforme al artículo 54 no se ha efectuado por culpa únicamente del transportista;
 - b) en el caso de daño no aparente cuya existencia se comprueba después de la recepción de los equipajes por el derechohabiente, si este
 - 1) solicita la comprobación conforme al artículo 54 inmediatamente después del descubrimiento del daño y a más tardar en los tres días siguientes a la recepción de los equipajes, y
 - 2) prueba, además, que el daño se ha producido entre el momento de hacerse cargo el transportista del equipaje y la entrega;
 - c) en caso de retraso en la entrega, si el derechohabiente ha hecho valer sus derechos ante uno de los transportistas señalados en el artículo 56, apartado 3, en un plazo que no exceda de 21 días;
 - d) si el derechohabiente presenta pruebas de que el daño ha sido causado por culpa del transportista.

*Artículo 60***Prescripción**

1. Las acciones por daños y perjuicios basadas en la responsabilidad del transportista en caso de muerte o de lesiones de viajeros prescribirán:
 - a) en lo que respecta al viajero, a los tres años, que se contarán a partir del día siguiente al del accidente;
 - b) con respecto a los demás derechohabientes, a los tres años, que se contarán a partir del día siguiente al de fallecimiento del viajero, sin que, no obstante, este plazo pueda sobrepasar de cinco años a partir del día siguiente al del accidente.

2. Las demás acciones nacidas del contrato de transporte prescribirán al transcurrir un año. No obstante, prescribirán a los dos años si se trata de una acción fundada en un daño resultante de un acto o una omisión cometidos, bien con intención de provocar ese daño, o bien temerariamente y sabiendo que de ello podría resultar dicho daño.
3. El plazo de prescripción previsto en el apartado 2 correrá:
 - a) para la acción de indemnización por pérdida total: desde el decimocuarto día siguiente al de expiración del plazo previsto en el artículo 22, apartado 3;
 - b) para la acción de indemnización por pérdida parcial, avería o retraso en la entrega: desde el día en que haya tenido lugar la entrega;
 - c) para todas las demás acciones relativas al transporte de viajeros: desde el día de expiración de la validez del título de transporte.

El día indicado como punto de partida del plazo de prescripción nunca estará comprendido en el plazo.

4. [...]

5. [...]

6. A reserva de lo anteriormente dispuesto, la suspensión y la interrupción de la prescripción se regirán por el Derecho nacional.

TÍTULO VII

RELACIONES ENTRE TRANSPORTISTAS

Artículo 61

Repartición del precio del transporte

1. Todo transportista estará obligado a pagar a los transportistas interesados la parte que les corresponda del precio de transporte que haya percibido o que hubiera debido percibir. Las modalidades de pago quedarán fijadas por convenio entre los transportistas.
2. El artículo 6, apartado 3, el artículo 16, apartado 3, y el artículo 25 se aplicarán igualmente en las relaciones entre transportistas subsiguientes.

Artículo 62

Derecho de repetición

1. El transportista que haya pagado una indemnización en virtud de las presentes Reglas uniformes tendrá derecho a repetir contra los transportistas que hayan participado en el transporte conforme a las disposiciones siguientes:
 - a) el transportista causante del daño será el único responsable del mismo;
 - b) si son varios los transportistas causantes del daño, cada uno de ellos responderá del daño que hubiera causado; si la distinción es imposible, se repartirá entre ellos la carga de la indemnización, conforme los principios enunciados en la letra c);
 - c) si no puede probarse cuál de los transportistas ha causado el daño, se repartirá la carga de la indemnización entre todos los transportistas que hayan participado en el transporte, a excepción de aquellos que demuestren que no fueron causantes del daño acaecido; el reparto se hará proporcionalmente a la parte del precio del transporte que corresponda a cada uno de los transportistas.
2. En caso de insolvencia de uno de dichos transportistas, la parte que le corresponda y que no haya pagado se repartirá entre todos los demás transportistas que hubieren intervenido en el transporte, proporcionalmente a la parte del precio del transporte que corresponda a cada uno de ellos.

Artículo 63

Procedimiento en caso de repetición

1. El transportista contra el que se entable una acción de repetición no estará facultado para impugnar el fundamento de un pago efectuado por el transportista que la haya entablado en virtud del artículo 62 si la indemnización ha sido fijada judicialmente y el primer transportista ha recibido debidamente la notificación de las actuaciones y ha tenido oportunidad de intervenir en el proceso. El juez que entienda de la acción principal fijará los plazos concedidos para la notificación de la demanda y para la intervención.

2. El transportista que desee ejercer su derecho de repetición deberá formular la demanda en una sola y única instancia contra todos los transportistas con los cuales no hubiere transigido, so pena de perder su derecho de repetición contra aquellos a quienes no haya incluido en la demanda.
3. El juez deberá resolver en una misma sentencia todas las acciones de que sea competente sometidas a su decisión.
4. El transportista que desee hacer valer su derecho de repetición podrá entablar la correspondiente acción ante los tribunales del Estado en cuyo territorio alguno de los transportistas participantes en el transporte tenga su sede principal o la sucursal o el establecimiento que hubiera concluido el contrato de transporte.
5. Cuando la acción deba entablarse contra varios transportistas, el transportista que la ejercite podrá elegir para hacerlo uno cualquiera de los tribunales competentes en virtud del apartado 4.
6. No podrán acumularse los procedimientos de repetición a las acciones de indemnización ejercidas por el derechohabiente con arreglo al contrato de transporte.

Artículo 64

Acuerdos relativos a las acciones

Los transportistas gozan de libertad para convenir entre ellos disposiciones que dejen sin efecto lo dispuesto en los artículos 61 y 62.

ANEXO II

**INFORMACIÓN MÍNIMA QUE DEBEN FACILITAR LAS EMPRESAS FERROVIARIAS Y/O LOS
PROVEEDORES DE BILLETES****Parte I: Información previa al viaje**

Condiciones generales aplicables al contrato

Horarios y condiciones del viaje más rápido

Horarios y condiciones de las tarifas más baratas

Accesibilidad, condiciones de acceso y disponibilidad de instalaciones a bordo para personas con discapacidad y personas de movilidad reducida

Accesibilidad y condiciones de acceso para bicicletas

Asientos o plazas disponibles en los vagones de fumadores y de no fumadores, en primera y en segunda clase y en literas y coches-cama

Actividades que puedan perturbar o retrasar los servicios

Disponibilidad de servicios a bordo

Procedimientos para recuperar el equipaje extraviado

Procedimientos para presentar reclamaciones.

Parte II: Información durante el viaje

Servicios a bordo

Estación siguiente

Retrasos

Principales servicios de enlace

Cuestiones de seguridad.

ANEXO III

NORMAS MÍNIMAS DE CALIDAD DEL SERVICIO

Información y billetes

Puntualidad de los servicios y principios generales para hacer frente a las perturbaciones de los servicios

Cancelaciones de servicios

Limpieza del material rodante y de las instalaciones de las estaciones (calidad del aire en los vagones, higiene de las instalaciones sanitarias, etc.)

Estudios sobre satisfacción de los usuarios

Tramitación de reclamaciones, reembolsos e indemnizaciones por el incumplimiento de las normas de calidad del servicio

Prestación de asistencia a las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida.

REGLAMENTO (CE) N° 1372/2007 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 23 de octubre de 2007

por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 577/98 del Consejo, relativo a la organización de una encuesta muestral sobre la población activa en la Comunidad

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

del mercado de trabajo, debe ser un elemento estándar de esta encuesta a fin de permitir un análisis más completo de los mercados de trabajo.

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 285, apartado 1,

(5) Se ha consultado al Comité del programa estadístico, creado por la Decisión 89/382/CEE, Euratom del Consejo ⁽²⁾, de conformidad con el artículo 3 de dicha Decisión.

Vista la propuesta de la Comisión,

(6) Por consiguiente, el Reglamento (CE) n° 577/98 del Consejo ⁽³⁾ debe modificarse en consecuencia.

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽¹⁾,

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Considerando lo siguiente:

Artículo 1

(1) De conformidad con la Estrategia de Lisboa, y tal como se confirmó en su revisión intermedia en 2005, Europa debe centrar sus políticas en mayor medida en el crecimiento y el empleo para conseguir los objetivos de Lisboa.

El Reglamento (CE) n° 577/98 queda modificado como sigue:

(2) El desarrollo de la Comunidad y el funcionamiento del mercado interior refuerzan la necesidad de datos comparables que permitan examinar el impacto en el mercado de trabajo de la estructura y la distribución de los salarios, especialmente como medio para analizar el progreso de la cohesión económica y social.

1. En el artículo 4, apartado 1, el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) salario del empleo principal.»

(3) Para poder realizar las tareas que tiene asignadas, la Comisión necesita datos sobre la clasificación de los salarios por características socioeconómicas, así como en relación con diferentes formas de empleo remunerado, que son esenciales para analizar y comprender el mercado de trabajo y los cambios que se producen en la estructura de la población activa. A este respecto, existe un amplio consenso sobre las ventajas que presenta la posesión de datos sobre salarios por decilas en relación con otras características del empleo.

2. El artículo 6 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 6

Transmisión de resultados

Dentro de las 12 semanas siguientes al final del período de referencia, los Estados miembros notificarán a Eurostat los resultados de la encuesta, sin identificadores directos.

(4) La encuesta comunitaria de población activa es esencialmente la primera fuente de referencia, y la que tiene mayor autoridad, para información sobre el mercado de trabajo en la Unión Europea, y la información sobre los salarios, variable fundamental para explicar el comportamiento

Los datos correspondientes a la característica de la encuesta "salario del empleo principal" podrán transmitirse a Eurostat en un plazo de 21 meses a partir del final de período de referencia cuando se utilicen datos administrativos para proporcionar esta información.»

⁽¹⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 10 de julio de 2007 (no publicado aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 9 de octubre de 2007.

⁽²⁾ DO L 181 de 28.6.1989, p. 47.

⁽³⁾ DO L 77 de 14.3.1998, p. 3. Reglamento modificado en último lugar por el Reglamento (CE) n° 2257/2003 del Parlamento Europeo y el Consejo (DO L 336 de 23.12.2003, p. 6).

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Estrasburgo, el 23 de octubre de 2007.

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
H.-G. PÖTTERING

Por el Consejo
El Presidente
M. LOBO ANTUNES

DIRECTIVAS

DIRECTIVA 2007/58/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 23 de octubre de 2007

por la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 71,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado, a la vista del texto conjunto aprobado el 31 de julio de 2007 por el Comité de Conciliación ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

(1) El objetivo de la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios ⁽⁴⁾, era facilitar la adaptación de los ferrocarriles comunitarios a las exigencias del mercado único e incrementar su eficacia.

(2) La Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la

aplicación de cánones por su utilización ⁽⁵⁾, establece los principios y procedimientos para la fijación y percepción de cánones por utilización de infraestructuras ferroviarias y para la adjudicación de capacidad de las mismas.

(3) La Comisión anunció en su Libro Blanco sobre «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad» su intención de proseguir la realización del mercado interior de los servicios ferroviarios proponiendo una apertura del mercado para los servicios internacionales de transporte de viajeros.

(4) El objetivo de la presente Directiva es la apertura del mercado para los servicios ferroviarios internacionales de transporte de viajeros dentro de la Comunidad, y no para aquellos que unen un Estado miembro a un tercer país. Además, los Estados miembros deben poder excluir del ámbito de aplicación de la presente Directiva los servicios en régimen de tránsito por la Comunidad.

(5) La situación actual de los servicios ferroviarios internacionales presenta muchos contrastes. Por una parte, los servicios de larga distancia (por ejemplo, trenes nocturnos) registran dificultades y las empresas ferroviarias han suspendido en fecha reciente varios de estos servicios para limitar sus pérdidas. Por otra, el mercado de los servicios internacionales de alta velocidad ha registrado un fuerte aumento de tráfico y seguirá experimentando un desarrollo muy importante con la duplicación y la interconexión de la red transeuropea de alta velocidad de aquí al año 2010. No obstante, en ambos casos, la presión de la competencia de las compañías aéreas de bajo coste es muy fuerte, por lo que resulta imprescindible estimular nuevas iniciativas, fomentando la competencia entre empresas ferroviarias.

⁽¹⁾ DO C 221 de 8.9.2005, p. 56.

⁽²⁾ DO C 71 de 22.3.2005, p. 26.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 28 de septiembre de 2005 (DO C 227 E de 21.9.2006, p. 460), Posición Común del Consejo de 24 de julio de 2006 (DO C 289 E de 28.11.2006, p. 30), Posición del Parlamento Europeo de 18 de enero de 2007 (no publicada aún en el Diario Oficial), Resolución legislativa del Parlamento Europeo de 25 de septiembre de 2007 y Decisión del Consejo de 26 de septiembre de 2007.

⁽⁴⁾ DO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/103/CE (DO L 363 de 20.12.2006, p. 344).

⁽⁵⁾ DO L 75 de 15.3.2001, p. 29. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2004/49/CE (DO L 164 de 30.4.2004, p. 44; versión corregida en el DO L 220 de 21.6.2004, p. 16).

- (6) Una apertura del mercado de los servicios internacionales de transporte de viajeros no sería posible sin disposiciones detalladas sobre las modalidades del acceso a la infraestructura, sin avances importantes en el ámbito de la interoperabilidad y sin un marco estricto para la seguridad ferroviaria a escala nacional y europea. Todos estos elementos ya existen, merced a la transposición de la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE del Consejo, la Directiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾, de 29 de abril de 2004, por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE del Consejo, la Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, la Directiva 2001/14/CE y la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios ⁽⁴⁾. Es necesario que una práctica establecida y consolidada apoye este nuevo marco normativo en la fecha propuesta para la apertura del mercado de los servicios internacionales de transporte de viajeros. Ello exige un cierto tiempo. Por consiguiente, se propone como objetivo para la apertura del mercado el 1 de enero de 2010.
- (7) El número de servicios ferroviarios sin paradas intermedias es muy limitado. Para los trayectos con paradas intermedias, es imprescindible autorizar a los nuevos operadores en el mercado a que recojan y dejen viajeros durante el recorrido, con el fin de garantizar una posibilidad realista para que estas operaciones sean económicamente viables y no colocar a los competidores potenciales en una situación desfavorable con respecto a los servicios existentes que pueden dejar y recoger viajeros durante el recorrido. Este derecho se entiende sin perjuicio de las normativas comunitaria y nacional relativas a la política de la competencia.
- (8) La introducción de estos nuevos servicios internacionales de libre acceso con estas paradas no supone la apertura del mercado para los servicios interiores de transporte de viajeros, sino que se debe concentrar exclusivamente en paradas auxiliares para los trayectos internacionales. Sobre esta base, su introducción debe referirse a servicios cuyo objetivo principal sea el transporte de pasajeros que viajen en un trayecto internacional. Para determinar si este es el objetivo principal del servicio, se deben tener en cuenta criterios tales como el porcentaje del volumen de negocios, y del volumen, procedente del transporte de viajeros del tráfico nacional o internacional, y la distancia cubierta por el servicio. Esta tarea la debe realizar el respectivo organismo regulador nacional, a petición de una parte interesada.
- (9) El Reglamento (CE) n° 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera ⁽⁵⁾, establece la posibilidad de que los Estados miembros y los entes locales adjudiquen contratos de servicio público. Estos contratos pueden implicar derechos exclusivos para la explotación de algunos servicios. Por consiguiente, es necesario garantizar la coherencia entre las disposiciones de dicho Reglamento y el principio de la apertura a la competencia de los servicios internacionales de transporte de viajeros.
- (10) Abrir a la competencia los servicios internacionales de transporte de viajeros, lo que incluye el derecho a recoger viajeros en cualquier estación situada en el trayecto de un servicio internacional y a dejarlos en otra, incluso cuando se trate de estaciones situadas en un mismo Estado miembro, puede tener repercusiones en la organización y la financiación de los servicios ferroviarios de transporte de viajeros prestados en el marco de un contrato de servicio público. Los Estados miembros deben tener la posibilidad de restringir el derecho de acceso al mercado cuando dicho derecho pueda comprometer el equilibrio económico de esos contratos de servicio público y cuando el organismo regulador competente a que se refiere el artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE dé su aprobación basándose en un análisis económico objetivo, a petición de las autoridades competentes que adjudicaron el contrato de servicio público.
- (11) Algunos Estados miembros han iniciado ya la apertura del mercado para los servicios ferroviarios de transporte de viajeros a través de procedimientos de licitación transparentes, abiertos y competitivos para la prestación de algunos de dichos servicios. Estos Estados miembros no tienen por qué proporcionar un acceso ilimitado a los servicios internacionales de transporte de viajeros, ya que esta competición por el derecho a utilizar determinados ejes ferroviarios es de por sí prueba del valor comercial de la explotación de dichos servicios.
- (12) La evaluación para determinar si el equilibrio económico del contrato de servicio público puede verse comprometido ha de tener en cuenta unos criterios predefinidos tales como el impacto en la rentabilidad de cualquiera de los servicios incluidos en un contrato de servicio público, incluidas las repercusiones en el coste neto que resulten para la autoridad pública competente que adjudicó el contrato, la demanda de los viajeros, las tarifas, las modalidades de venta de billetes, la situación y cantidad de paradas a ambos lados de la frontera y los horarios y frecuencias del nuevo servicio propuesto. Dentro del respeto de dicha evaluación y de la decisión del organismo regulador, los Estados miembros pueden autorizar, modificar o denegar el derecho de acceso al servicio internacional de transporte de viajeros de que se trate, e incluso aplicar cánones al operador de un nuevo servicio internacional de transporte de viajeros, conforme al análisis económico y de acuerdo con el Derecho comunitario y los principios de igualdad y no discriminación.

(1) DO L 75 de 15.3.2001, p. 1.

(2) DO L 164 de 30.4.2004, p. 164; versión corregida en el DO L 220 de 21.6.2004, p. 58.

(3) DO L 75 de 15.3.2001, p. 26.

(4) DO L 164 de 30.4.2004, p. 44; versión corregida en el DO L 220 de 21.6.2004, p. 16.

(5) Véase la página 1 del presente Diario Oficial.

- (13) Para contribuir a la explotación de los servicios de transporte de viajeros por líneas con obligación de servicio público, los Estados miembros deben poder permitir que las autoridades competentes para estos servicios, perciban cánones por los servicios de transporte de viajeros que sean de la competencia de estas. Estos cánones deben contribuir a financiar las obligaciones de servicio público establecidas por los contratos de servicio público adjudicados de acuerdo con el Derecho comunitario. Los cánones deben ser establecidos de conformidad con el Derecho comunitario, y en particular con los principios de equidad, transparencia, no discriminación y proporcionalidad.
- (14) El organismo regulador debe funcionar de tal modo que se evite todo conflicto de intereses y toda posible intervención en el proceso de adjudicación del contrato de servicio público de que se trate. En particular, si por motivos organizativos o legales está estrechamente relacionado con la autoridad competente que participe en la adjudicación del contrato de servicio público de que se trate, debe garantizarse su independencia funcional. La competencia del organismo regulador debe ampliarse para permitir la evaluación de la finalidad de un servicio internacional y, en su caso, el impacto económico potencial en los contratos de servicio público en vigor.
- (15) La presente Directiva constituye una fase más en la apertura del mercado del transporte ferroviario. Algunos Estados miembros han abierto ya en sus países respectivos el mercado a los servicios internacionales de transporte de viajeros. En este contexto, no se debe interpretar que la presente Directiva crea, para dichos Estados miembros, la obligación de conceder, antes del 1 de enero de 2010, el derecho de acceso a empresas ferroviarias cuya licencia provenga de un Estado miembro que no conceda derechos similares.
- (16) A fin de fomentar las inversiones en servicios que utilicen infraestructuras especializadas —por ejemplo, los enlaces en la red de alta velocidad—, es necesario que los solicitantes puedan prever y exigir una seguridad jurídica que refleje la importancia y el volumen de las inversiones a largo plazo. Por tanto, debe permitirse a dichas empresas la conclusión de acuerdos marco de hasta 15 años.
- (17) De conformidad con el artículo 31 de la Directiva 2001/14/CE, los organismos reguladores nacionales deben intercambiar información y, cuando así proceda en casos concretos, coordinarse en cuanto a los principios y la práctica que seguirán para evaluar si peligra el equilibrio económico de un contrato de servicio público. Dichos organismos deben ir elaborando directrices gradualmente, a partir de la experiencia que vayan adquiriendo.
- (18) La aplicación de la presente Directiva debe evaluarse sobre la base de un informe que la Comisión debe presentar dos años después de la fecha de apertura del mercado de los servicios internacionales de transporte de viajeros. Este informe debe evaluar asimismo la evolución del mercado, incluido el estado de preparación para una mayor apertura del mercado del transporte ferroviario de viajeros. En ese informe, la Comisión debe también analizar los distintos modelos de organización de dicho mercado y el impacto de la presente Directiva en los contratos de servicio público y en su financiación. Para ello, la Comisión debe tener en cuenta la aplicación del Reglamento (CE) n° 1370/2007 y las diferencias intrínsecas entre Estados miembros (densidad de las redes, número de viajeros, distancias medias de viaje). En su informe, la Comisión debe proponer, en su caso, medidas complementarias a fin de facilitar dicha apertura y debe evaluar el impacto de esas medidas.
- (19) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución de las Directivas 91/440/CEE y 2001/14/CE con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽¹⁾.
- (20) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que adapte los anexos. Dado que estas medidas son de alcance general, y están destinadas a modificar elementos no esenciales de dichas Directivas, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.
- (21) El Estado miembro que no posea un sistema ferroviario, ni tenga planes inmediatos de poseerlo, se vería obligado a hacer frente a unas obligaciones desproporcionadas y sin sentido para adaptar su legislación a las disposiciones de las Directivas 91/440/CEE y 2001/14/CE y aplicarlas. Por consiguiente, y en tanto no posean un sistema ferroviario, tales Estados miembros deben quedar exentos de la obligación de adaptar su legislación para dar cumplimiento a dichas Directivas.
- (22) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, dada la necesidad de garantizar condiciones equitativas y no discriminatorias de acceso a las infraestructuras y de tener en cuenta la dimensión manifiestamente internacional del funcionamiento de elementos importantes de las redes ferroviarias, y, por consiguiente, debido a la necesidad de una actuación transnacional coordinada, puede lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (23) De conformidad con el punto 34 del Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor» ⁽²⁾, se alienta a los Estados miembros a establecer, en su propio interés y en el de la Comunidad, sus propios cuadros, que muestren, en la medida de lo posible, la concordancia entre la presente Directiva y las medidas de transposición, y a hacerlos públicos.

(1) DO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisión modificada por la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

(2) DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

- (24) Por consiguiente, procede modificar las Directivas 91/440/CEE y 2001/14/CE como corresponde.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 91/440/CEE se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 2, se añade el apartado siguiente:

«4. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de la presente Directiva los servicios ferroviarios prestados en régimen de tránsito a través de la Comunidad y cuyo trayecto se inicia y finaliza fuera del territorio de la Comunidad.».
- 2) En el artículo 3, se suprime el cuarto guión.
- 3) En el artículo 3, después del quinto guión, se inserta el guión siguiente:

«— “servicio internacional de transporte de viajeros”: el servicio de transporte de viajeros en el que el tren cruce al menos una vez la frontera de un Estado miembro y cuyo principal objeto sea transportar viajeros entre estaciones situadas en Estados miembros distintos; el tren podrá formarse y/o dividirse, y las distintas partes que lo constituyan podrán tener procedencias y destinos diferentes, siempre que todos los coches crucen al menos una frontera.».
- 4) En el artículo 3, después del sexto guión, se inserta el guión siguiente:

«— “tránsito”: el paso a través del territorio comunitario que se efectúa sin que haya carga o descarga de mercancías y/o sin que se recojan o dejen viajeros en dicho territorio.».
- 5) En el artículo 5, apartado 3, se suprime el primer guión.
- 6) En el artículo 8, párrafo primero, se suprimen los términos «y las agrupaciones internacionales».
- 7) En el artículo 10, se suprime el apartado 1.
- 8) En el artículo 10, se insertan los apartados siguientes:

«3 bis. Se concederá a las empresas ferroviarias incluidas en el ámbito de aplicación del artículo 2, a más tardar el 1 de enero de 2010, un derecho de acceso a la infraestructura de todos los Estados miembros para la explotación de servicios internacionales de transporte de viajeros. En el transcurso de un servicio internacional de transporte de viajeros, las empresas ferroviarias podrán recoger y dejar viajeros en cualquiera de las estaciones situadas en el trayecto internacional, incluso en estaciones situadas dentro de un mismo Estado miembro.

Aquellos Estados miembros en que el transporte internacional de viajeros por tren represente más de la mitad del volumen de negocios de las empresas ferroviarias deberán conceder el acceso a sus infraestructuras de transporte a más tardar el 1 de enero de 2012.

A petición de las autoridades competentes pertinentes o de las empresas ferroviarias interesadas, el organismo u organismos reguladores a que se refiere el artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE se encargarán de determinar si el principal objeto del servicio es transportar viajeros entre estaciones situadas en Estados miembros distintos.

3 ter. Los Estados miembros podrán limitar el derecho de acceso definido en el apartado 3 bis en las conexiones origen-destino que sean objeto de uno o más contratos de servicio público de conformidad con lo dispuesto en la legislación comunitaria vigente. Esta limitación no podrá tener por efecto una restricción del derecho de recoger y dejar viajeros en cualquiera de las estaciones situadas en el trayecto internacional, incluso en estaciones situadas dentro de un mismo Estado miembro, salvo cuando el ejercicio de ese derecho comprometa el equilibrio económico de un contrato de servicio público.

El organismo u organismos reguladores a que se refiere el artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE determinarán si el equilibrio económico puede verse comprometido sobre la base de un análisis económico objetivo y de criterios predefinidos, y previa petición de:

- la autoridad o autoridades competentes que hayan adjudicado el contrato de servicio público,
- cualquier otra autoridad competente interesada, que tenga derecho a limitar el acceso en virtud del presente artículo,
- el administrador de la infraestructura, o
- la empresa ferroviaria que ejecute el contrato de servicio público.

Las autoridades competentes y las empresas ferroviarias que presten los servicios públicos facilitarán al organismo u organismos reguladores información suficiente para tomar una decisión. El organismo regulador estudiará la información facilitada, consultará a todas las partes interesadas según corresponda, y comunicará a las partes interesadas su decisión motivada en un plazo de tiempo prudencial previamente fijado, y, en cualquier caso, en un plazo de dos meses a partir de la recepción de toda la información pertinente. El organismo regulador expondrá los motivos de su decisión y precisará dentro de qué plazo y bajo qué condiciones:

- la autoridad o autoridades competentes pertinentes,
- el administrador de la infraestructura,

- la empresa ferroviaria que ejecute el contrato de servicio público, o
- la empresa ferroviaria que solicite el acceso

podrán solicitar una revisión de la decisión.

3 quater. Los Estados miembros podrán asimismo limitar el derecho a recoger y dejar viajeros en estaciones dentro de un mismo Estado miembro durante el trayecto de un servicio de transporte internacional de viajeros cuando se haya adjudicado un contrato de concesión antes del 4 de diciembre de 2007 mediante un procedimiento de licitación pública equitativo y de conformidad con los principios pertinentes del Derecho comunitario, en virtud del cual se conceda el derecho exclusivo al transporte de viajeros entre dichas estaciones. Esta limitación podrá mantenerse durante la duración original del contrato o durante un máximo de 15 años, pre- valeciendo el período más corto.

3 quinquies. Las disposiciones de la presente Directiva no obligarán a los Estados miembros a conceder, antes del 1 de enero de 2010, el derecho de acceso a que se refiere el apartado 3 bis a las empresas ferroviarias, y a las filiales que controlen directa o indirectamente, con licencia concedida en un Estado miembro en el que no se otorguen derechos de acceso de índole similar.

3 sexies. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que las decisiones previstas en los apartados 3 ter, 3 quater y 3 quinquies estén sujetas a un control jurisdiccional.

3 septies. No obstante lo dispuesto en el apartado 3 ter y siempre que satisfagan las condiciones establecidas en el presente artículo, los Estados miembros podrán autorizar a la autoridad competente para los transportes ferroviarios a percibir, de las empresas ferroviarias que prestan servicios de transporte de viajeros, cánones por la explotación de las conexiones sujetas a la competencia de dicha autoridad y que se realicen entre dos estaciones del Estado miembro en cuestión.

En ese caso, las empresas ferroviarias que prestan servicios ferroviarios nacionales o internacionales de transporte de viajeros quedarán sujetas al mismo canon para la explotación de esas conexiones sujetas a la competencia de dicha autoridad.

Los cánones se destinarán a compensar a dicha autoridad por las obligaciones de servicio público en el marco de los contratos de servicio público adjudicados de acuerdo con el Derecho comunitario. Los ingresos procedentes de dichos cánones y abonados a modo de compensación no podrán superar el nivel necesario para cubrir la totalidad o parte de los gastos ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público correspondientes, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de estas obligaciones.

Los cánones se establecerán de conformidad con el Derecho comunitario, y respetarán en particular los principios de equidad, transparencia, no discriminación y proporcionalidad, concretamente entre la media del precio de los servicios para viajeros y el nivel de los cánones. La totalidad de los cánones percibidos de conformidad con el presente apartado

no deberá poner en peligro la viabilidad económica del servicio ferroviario de transporte de viajeros que soporta los cánones.

Las autoridades competentes conservarán la información necesaria que permita determinar tanto el origen de los cánones como el empleo que se les ha dado. Los Estados miembros proporcionarán esta información a la Comisión.»

- 9) En el artículo 10, el apartado 8 se sustituye por el texto siguiente:

«8. A más tardar el 1 de enero de 2009, la Comisión presentará al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones un informe sobre la aplicación de la presente Directiva.

Dicho informe tratará los siguientes aspectos:

- la aplicación de la presente Directiva en los Estados miembros, especialmente su impacto en los Estados miembros a que se refiere el artículo 3 bis, párrafo segundo, y el funcionamiento efectivo de los distintos organismos interesados,
- el desarrollo del mercado y, en particular, las tendencias del tráfico internacional, las actividades y la participación en el mercado de todos los agentes, incluidos los nuevos operadores.»

- 10) En el artículo 10 se añade el apartado siguiente:

«9. A más tardar el 31 de diciembre de 2012, la Comisión presentará al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones un informe sobre la aplicación de las disposiciones previstas en los apartados 3 bis a 3 septies.

La aplicación de la presente Directiva se evaluará sobre la base de un informe que presentará la Comisión dos años después de la fecha de apertura del mercado en los servicios internacionales de transporte de viajeros.

Este informe evaluará asimismo la evolución del mercado, incluido el estado de preparación para una mayor apertura del mercado ferroviario. En su informe, la Comisión analizará también los distintos modelos de organización de dicho mercado y el impacto de la presente Directiva en los contratos de servicio público y en su financiación. Para ello, la Comisión tendrá en cuenta la aplicación del Reglamento (CE) n° 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera (*), y las diferencias intrínsecas entre Estados miembros (densidad de las redes, número de viajeros, distancias medias de viaje). En su informe, la Comisión propondrá, en su caso, medidas complementarias a fin de facilitar dicha apertura y evaluará el impacto de dichas medidas.

(*) DO L 315 de 3.12.2007, p. 1.

11) El artículo 11, apartado 2, se sustituye por el texto siguiente:

«2. Las medidas destinadas a modificar los elementos no esenciales de la presente Directiva relativas a la adaptación de los anexos se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 11 bis, apartado 3.».

12) El artículo 11 bis, apartado 3, se sustituye por el texto siguiente:

«3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.».

13) En el artículo 15 se añade el párrafo siguiente:

«Chipre y Malta quedarán exentos de la obligación de adaptar su legislación para dar cumplimiento a la presente Directiva mientras no dispongan de un sistema ferroviario en sus respectivos territorios.».

Artículo 2

La Directiva 2001/14/CE se modifica como sigue:

1) En el artículo 1, apartado 3, se añade la letra siguiente:

«e) las operaciones de transporte en forma de servicios ferroviarios prestados en régimen de tránsito por la Comunidad.».

2) En el artículo 2 se añade la letra siguiente:

«n) "tránsito": el paso a través del territorio comunitario que se efectúa sin que haya carga ni descarga de mercancías y sin que se recojan ni dejen viajeros en dicho territorio.».

3) En el artículo 13, se añade el apartado siguiente:

«4. El candidato que se proponga solicitar una capacidad de infraestructura con el fin de explotar un servicio internacional de transporte de viajeros según se define en el artículo 3 de la Directiva 91/440/CEE, informará a los administradores de infraestructuras y a los organismos reguladores interesados. Con el fin de permitir la evaluación de la finalidad del servicio internacional de transporte de viajeros entre estaciones situadas en distintos Estados miembros, así como el impacto económico potencial en los contratos de servicio público en vigor, los organismos reguladores velarán por que se informe a la autoridad competente que haya adjudicado un servicio de transporte de viajeros por ferrocarril definido en un contrato de servicio público, a cualquier otra autoridad competente interesada que tenga derecho a limitar el acceso de acuerdo con el artículo 10, apartado 3 ter, de la Directiva 91/440/CEE y a las empresas ferroviarias que ejecuten el contrato de servicio público en el trayecto del citado servicio internacional de transporte de viajeros.».

4) El artículo 17, apartado 5, se sustituye por el texto siguiente:

«5. En principio, los acuerdos marco tendrán una vigencia de cinco años, renovable por períodos iguales a la vigencia inicial. En casos concretos, el administrador de

infraestructuras podrá acordar un período mayor o más breve. Todo período superior a cinco años estará justificado por la existencia de contratos comerciales, inversiones especializadas o riesgos.

5 bis. En el caso de los servicios que utilicen una infraestructura especializada, según se define en el artículo 24, que requiera inversiones de gran magnitud y a largo plazo, debidamente justificadas por el candidato, los acuerdos marco podrán tener un período de vigencia de 15 años. Solo será posible un período de vigencia superior a 15 años en casos excepcionales y, en concreto, en caso de inversiones de gran magnitud y a largo plazo, y especialmente cuando estas sean objeto de compromisos contractuales que incluyan un plan de amortización plurianual.

En este caso, las necesidades del candidato podrán requerir que se definan con precisión las características de la capacidad —con inclusión de las frecuencias, el volumen y la calidad de las franjas ferroviarias— que se adjudicarán al candidato durante la vigencia del contrato marco. El administrador de infraestructuras podrá reducir la capacidad reservada cuando, en un período de al menos un mes, esta haya sido utilizada por debajo de la cuota asignada prevista en el artículo 27.

A partir del 1 de enero de 2010, se podrá elaborar un contrato marco inicial con una vigencia de cinco años, renovable una vez, en función de las características de capacidad que utilicen los candidatos que exploten los servicios antes del 1 de enero de 2010, a fin de tener en cuenta las inversiones particulares o la existencia de contratos comerciales. El organismo regulador a que se refiere el artículo 30 será responsable de autorizar la entrada en vigor de dicho acuerdo.».

5) En el artículo 30, apartado 1, delante de la última frase se inserta el texto siguiente:

«Además, deberá ser funcionalmente independiente de toda autoridad competente que participe en la adjudicación de un contrato de servicio público.».

6) El artículo 34, apartado 3, se sustituye por el texto siguiente:

«3. Las medidas destinadas a modificar los elementos no esenciales de la presente Directiva relativas a la adaptación de los anexos se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 35, apartado 3.».

7) El artículo 35, apartado 3, se sustituye por el texto siguiente:

«3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.».

8) En el artículo 38 se añade el párrafo siguiente:

«Chipre y Malta quedarán exentos de la obligación de adaptar su legislación para dar cumplimiento a la presente Directiva mientras no dispongan de un sistema ferroviario en sus respectivos territorios.».

Artículo 3

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 4 de junio de 2009. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

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

3. Las disposiciones previstas en el artículo 1, puntos 2, 5, 6 y 7, se aplicarán a partir del 1 de enero de 2010.

Artículo 4

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

Artículo 5

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 23 de octubre de 2007.

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
H.-G. PÖTTERING

Por el Consejo
El Presidente
M. LOBO ANTUNES

DIRECTIVA 2007/59/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 23 de octubre de 2007****sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 71,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado, a la vista del texto conjunto aprobado el 31 de julio de 2007 por el Comité de Conciliación ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias deben establecer sistemas de gestión de la seguridad de modo que el sistema ferroviario satisfaga al menos los objetivos comunes de seguridad y se ajuste a las normas de seguridad nacionales y a los requisitos de seguridad marcados por las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI), y que se apliquen los elementos pertinentes de los métodos comunes de seguridad. Dichos sistemas prevén, entre otras cosas, programas de formación del personal y mecanismos para garantizar que se mantengan las competencias del personal y este desempeñe sus cometidos profesionales en consonancia.
- (2) La Directiva 2004/49/CE dispone que, para poder acceder a la infraestructura ferroviaria, la empresa ferroviaria debe estar en posesión de un certificado de seguridad.
- (3) De conformidad con la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios ⁽⁵⁾, a partir del 15 de marzo de 2003 las empresas ferroviarias titulares de una licencia tendrán derecho de acceso a la red transeuropea de transporte ferroviario de mercancías y, no más tarde de 2007, a toda

la red para los servicios de transporte ferroviario nacional e internacional de mercancías. Esta progresiva ampliación de los derechos de acceso impulsará inevitablemente el crecimiento del transporte ferroviario transfronterizo. Como resultado, crecerá la demanda de maquinistas formados y certificados para la prestación de servicios en más de un Estado miembro.

- (4) Un estudio realizado en 2002 por la Comisión reveló la gran diversidad existente entre las legislaciones nacionales en cuanto a las condiciones de certificación de los maquinistas. Para afrontar ese fenómeno, preservando al mismo tiempo el alto nivel de seguridad característico del sistema ferroviario comunitario, procede adoptar normas comunitarias para la certificación de maquinistas.
- (5) Dichas normas comunitarias deben contribuir además a la realización de las políticas comunitarias de libre circulación de trabajadores, libertad de establecimiento y libre prestación de servicios en el contexto de la política común de transportes, evitando al mismo tiempo eventuales falseamientos de la competencia.
- (6) Estas disposiciones comunes deben tener primordialmente por finalidad facilitar la movilidad de los maquinistas entre los Estados miembros, aunque también entre las empresas ferroviarias y, de forma general, el reconocimiento de las licencias y certificados complementarios armonizados por parte de todos los actores del sector ferroviario. A tal efecto es necesario fijar requisitos mínimos que el solicitante debe cumplir para obtener la licencia básica y el certificado complementario armonizado.
- (7) La presente Directiva resulta, inspirándose en él en gran medida, del Acuerdo paritario histórico celebrado entre la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) y la Comunidad Europea del Ferrocarril (CER) y sobre determinados aspectos de las condiciones de trabajo de trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza ⁽⁶⁾.
- (8) El hecho de que un Estado miembro excluya del ámbito de aplicación de la presente Directiva a los maquinistas que realizan labores de conducción exclusivamente en determinadas categorías de sistemas ferroviarios, redes e infraestructuras, no limitará en modo alguno su obligación de respetar la validez de la licencia en todo el territorio de la Unión Europea o del certificado complementario armonizado en las infraestructuras pertinentes.

⁽¹⁾ DO C 221 de 8.9.2005, p. 64.

⁽²⁾ DO C 71 de 22.3.2005, p. 26.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 28 de septiembre de 2005 (DO C 227 E de 21.9.2006, p. 464), Posición Común del Consejo de 14 de septiembre de 2006 (DO C 289 E de 28.11.2006, p. 42), Posición del Parlamento Europeo de 18 de enero de 2007 (no publicada aún en el Diario Oficial), Resolución legislativa del Parlamento Europeo de 25 de septiembre de 2007 y Decisión del Consejo de 26 de septiembre de 2007.

⁽⁴⁾ DO L 164 de 30.4.2004, p. 44; versión corregida en el DO L 220 de 21.6.2004, p. 16.

⁽⁵⁾ DO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/103/CE (DO L 363 de 20.12.2006, p. 344).

⁽⁶⁾ DO L 195 de 27.7.2005, p. 18.

- (9) Tales requisitos deben hacer referencia al menos a la edad mínima necesaria para la conducción de trenes, la aptitud física del candidato y su aptitud psicológica laboral, su experiencia profesional y sus conocimientos de determinadas materias relacionadas con la conducción de trenes, así como de las infraestructuras que deberá recorrer y de las lenguas utilizadas.
- (10) Para un mejor aprovechamiento de la inversión, la formación que reciban los maquinistas para obtener el certificado complementario armonizado tendría que estar enfocada, en la medida en que ello sea posible y conveniente para la seguridad, al tipo de servicios que el maquinista vaya a desempeñar, como, por ejemplo, servicio de maniobras, servicios de mantenimiento, transporte de viajeros o de mercancías. Al evaluar la ejecución de la presente Directiva, la Agencia Ferroviaria Europea (en lo sucesivo, «la Agencia») debe plantearse la necesidad de modificar los requisitos en materia de formación que se especifican en el anexo a fin de adecuarlos mejor a la nueva estructura que está adoptando el mercado.
- (11) La empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras que expidan el certificado complementario armonizado pueden impartir ellos mismos formación sobre conocimientos profesionales generales, conocimientos lingüísticos, conocimientos profesionales sobre el material rodante y sobre las infraestructuras. No obstante, debe evitarse cualquier conflicto de intereses en relación con los exámenes, sin excluir la posibilidad de que un examinador pertenezca a la empresa ferroviaria o al administrador de infraestructuras que expida el certificado complementario armonizado.
- (12) De conformidad con el artículo 13, apartado 4, de la Directiva 2004/49/CE, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras serán responsables del nivel de formación de los maquinistas a los que empleen. A este fin, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras deben tener en cuenta la formación y competencias ya adquiridas por dichos maquinistas, de conformidad con el artículo 13, apartado 3, de la mencionada Directiva. Es importante asimismo garantizar que se forma a un número suficiente de maquinistas. En este contexto, sin embargo, es necesario tomar medidas para garantizar que, en el caso de que un maquinista deje voluntariamente una empresa ferroviaria o a un administrador de infraestructuras por otra empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras, la inversión realizada por aquellos para su formación beneficie de forma indebida a esta otra empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras. Estas medidas podrán ser de cualquier índole, como por ejemplo legislación nacional, convenios colectivos de trabajo, cláusulas contractuales que vinculan a maquinistas y empleadores, e incluso acuerdos que regulan las condiciones de contratación de maquinistas de una empresa por otra cuando los maquinistas participan en dichos acuerdos.
- (13) Los aspectos relacionados con las competencias del personal y las condiciones de seguridad e higiene en el trabajo están siendo desarrollados en el contexto de las directivas en materia de interoperabilidad, y en particular dentro de las ETI sobre gestión y funcionamiento del tráfico. Conviene garantizar la coherencia entre estas ETI y los anexos de la presente Directiva. La Comisión alcanzará este objetivo modificando o adaptando las ETI pertinentes a la presente Directiva y sus anexos, utilizando los procedimientos previstos en la Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad ⁽¹⁾, y la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario convencional ⁽²⁾.
- (14) A fin de aumentar la libre circulación de los trabajadores y la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, se debe otorgar especial atención a los otros miembros de la tripulación que desempeñan tareas de importancia crucial para la seguridad en locomotoras y trenes. Los Estados miembros deben por tanto garantizar que los otros miembros de la tripulación que desempeñan tareas de importancia crucial para la seguridad cumplen los requisitos mínimos establecidos en las ETI sobre gestión y funcionamiento del tráfico. Teniendo en cuenta los planes nacionales que deben notificar los Estados miembros en relación con la aplicación de dichas ETI, la Agencia debe determinar las posibles opciones para la certificación de los otros miembros de la tripulación que desempeñan tareas de importancia crucial para la seguridad y evaluar el impacto de esas distintas opciones. Sobre la base de dicho informe, la Comisión debe presentar, en su caso, una propuesta sobre las condiciones y los procedimientos de certificación de los otros miembros de la tripulación que desempeñan tareas de importancia crucial para la seguridad en locomotoras y trenes.
- (15) Los requisitos relativos a la licencia y el certificado complementario armonizado que se enumeran en la presente Directiva deben referirse únicamente a las condiciones legales para que un maquinista esté autorizado a conducir un tren. Para que el maquinista pueda conducir un tren en una infraestructura dada, deben también cumplirse previamente todas las demás obligaciones legales que sean compatibles con la legislación de la Comunidad y se apliquen de modo no discriminatorio, relativas a la empresa ferroviaria, al administrador de infraestructuras, a la infraestructura y al material rodante.
- (16) La presente Directiva debe entenderse sin perjuicio de las disposiciones de la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos ⁽³⁾, y del Reglamento (CE) n° 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos ⁽⁴⁾.

(1) DO L 235 de 17.9.1996, p. 6. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2007/32/CE de la Comisión (DO L 141 de 2.6.2007, p. 63).

(2) DO L 110 de 20.4.2001, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2007/32/CE.

(3) DO L 281 de 23.11.1995, p. 31. Directiva modificada por el Reglamento (CE) n° 1882/2003 (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

(4) DO L 8 de 12.1.2001, p. 1.

- (17) Para garantizar la uniformidad y transparencia necesarias, la Comunidad ha de definir un modelo único de certificación que acredite el cumplimiento de determinadas condiciones mínimas por parte de los maquinistas, así como sus cualificaciones profesionales y conocimientos lingüísticos, modelo que ha de ser objeto de reconocimiento mutuo entre los Estados miembros, encomendándose a las autoridades competentes de estos la responsabilidad de la expedición de la licencia básica, y a las empresas ferroviarias, la emisión de un certificado complementario armonizado.
- (18) La Agencia debe estudiar también la utilización de una tarjeta inteligente en lugar de la licencia y de los certificados complementarios armonizados. Dicha tarjeta tendría la ventaja de combinar ambos elementos en uno y de poder utilizarse para otros fines, tanto en el ámbito de la seguridad como en la gestión de maquinistas.
- (19) Todos los datos contenidos en las licencias, certificados complementarios armonizados y los registros de licencias y certificados complementarios armonizados deben ser utilizados por las autoridades nacionales de seguridad para facilitar la evaluación de la certificación del personal regulada en los artículos 10 y 11 de la Directiva 2004/49/CE, y acelerar la concesión de los certificados de seguridad previstos en esos artículos.
- (20) El empleo de maquinistas certificados de conformidad con la presente Directiva no solo no exime a las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras de la obligación de aplicar un sistema de vigilancia y control interno de la competencia y el comportamiento de sus maquinistas con arreglo al artículo 9 y al anexo III de la Directiva 2004/49/CE, sino que formará parte de ese sistema. El certificado complementario armonizado no exonera a la empresa ferroviaria ni al administrador de infraestructuras de su responsabilidad en relación con la seguridad y, en particular, con la formación de su personal.
- (21) Determinadas empresas prestan servicios de maquinistas a empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras. En esos casos, la responsabilidad de garantizar que un maquinista posee la licencia o el certificado con arreglo a la presente Directiva recae sobre la empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras que le haya contratado.
- (22) Para el buen funcionamiento del transporte ferroviario, es necesario que los maquinistas que ejerzan su profesión antes de entrar en vigor la presente Directiva puedan conservar sus derechos adquiridos durante un período transitorio.
- (23) Habría que evitar crear cargas administrativas y financieras innecesarias al sustituir las autorizaciones de conducción expedidas a los maquinistas antes de la aplicación de las disposiciones pertinentes de la presente Directiva por los certificados complementarios armonizados y licencias conformes con ella. Por consiguiente, en la medida de lo posible se deben salvaguardar los permisos de conducción concedidos previamente a los maquinistas. El organismo emisor debe tener en cuenta las cualificaciones y experiencia de cada maquinista o grupo de maquinistas cuando esas autorizaciones vayan a ser sustituidas. Según las cualificaciones o experiencia, el organismo emisor debe decidir si es necesario que el maquinista o grupo de maquinistas superen un examen o formación complementarios para poder obtener sus licencias sustitutivas y certificados complementarios armonizados. Por lo tanto, el organismo emisor debe poder decidir si las cualificaciones o la experiencia son suficientes para expedir las licencias y certificados complementarios armonizados requeridos sin que sea necesario superar un examen o una formación adicionales.
- (24) Habría que evitar también crear cargas administrativas y financieras innecesarias cuando los maquinistas cambien de empresa. La empresa ferroviaria que contrate al maquinista debe tener en cuenta las competencias previamente adquiridas y evitar en la medida de lo posible la necesidad de superar un examen o una formación adicional.
- (25) La presente Directiva no concede derechos de reconocimiento mutuo sobre permisos de conducción obtenidos antes de la aplicación de la presente Directiva, sin perjuicio del sistema general de reconocimiento mutuo aplicado en cumplimiento de la Directiva 2005/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, sobre reconocimiento de cualificaciones profesionales ⁽¹⁾, que seguirá aplicándose hasta la conclusión del período transitorio.
- (26) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽²⁾.
- (27) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que establezca las condiciones y los criterios necesarios para la aplicación de la presente Directiva. Dado que estas medidas son de alcance general, y están destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva o a completarla añadiendo nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.

⁽¹⁾ DO L 255 de 30.9.2005, p. 22. Directiva modificada por la Directiva 2006/100/CE del Consejo (DO L 363 de 20.12.2006, p. 141).

⁽²⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisión modificada por la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

- (28) Cuando, por imperiosas razones de urgencia, los plazos normalmente aplicables en el marco del procedimiento de reglamentación con control no puedan respetarse, la Comisión debe poder aplicar el procedimiento de urgencia previsto en el artículo 5 *bis*, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE, para la fijación de criterios comunitarios para la designación de examinadores y el establecimiento de exámenes tal como se establece en la presente Directiva y para la adaptación de los anexos de la presente Directiva al progreso técnico y científico tal y como se dispone en la misma.
- (29) De conformidad con el punto 34 del Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor» ⁽¹⁾, se debe alentar a los Estados miembros a establecer, en su propio interés y en el de la Comunidad, sus propios cuadros, que muestren, en la medida de lo posible, la correspondencia entre la presente Directiva y las medidas de transposición, y a hacerlos públicos.
- (30) Los Estados miembros deben establecer los controles para el cumplimiento de la presente Directiva y medidas adecuadas en caso de que un maquinista infrinja las disposiciones de la misma.
- (31) Los Estados miembros deben establecer las sanciones adecuadas para las infracciones a las disposiciones nacionales de aplicación de la presente Directiva.
- (32) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, el establecimiento de un marco reglamentario común en cuanto a las condiciones de certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes para transporte de viajeros y mercancías, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a las dimensiones o los efectos de la Directiva, puede lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (33) Podría resultar conveniente, por razones de coste-eficacia, eximir, por un período de tiempo limitado, a los maquinistas que operen exclusivamente en el territorio de un Estado miembro de la aplicación de las disposiciones contenidas en la presente Directiva relativas a la obligación de disponer de licencias y certificados complementarios armonizados conformes a ella. Deben definirse claramente las condiciones para conceder estas exenciones.
- (34) El Estado miembro que no posea un sistema ferroviario, ni tenga planes inmediatos de poseerlo, se vería obligado a hacer frente a unas obligaciones desproporcionadas y sin sentido para adaptar su legislación a la presente Directiva y aplicarla. Por consiguiente y en tanto no posean un sistema ferroviario, tales Estados miembros deben quedar exentos de la obligación de adaptar su legislación para dar cumplimiento a la presente Directiva.

⁽¹⁾ DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

Artículo 1

Objeto

La presente Directiva establece las condiciones y procedimientos para la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes que circulan por el sistema ferroviario de la Comunidad. Fija también las tareas que incumben a las autoridades competentes de los Estados miembros, los maquinistas y otras partes del sector, en particular las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y los centros de formación.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplica a los maquinistas que conducen locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad por cuenta de una empresa ferroviaria que esté obligada a poseer un certificado de seguridad, o de un administrador de infraestructuras que deba poseer una autorización de seguridad.
2. Los Estados miembros no impedirán, sobre la base de disposiciones nacionales relativas a otro tipo de personal a bordo de los trenes de mercancías, la circulación transfronteriza de trenes de mercancías ni que estos trenes efectúen transportes nacionales en su territorio.
3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7, los Estados miembros podrán excluir de las medidas que adopten en aplicación de la presente Directiva a los maquinistas que únicamente conduzcan:
 - a) metros, tranvías y otros sistemas ferroviarios urbanos;
 - b) las redes separadas funcionalmente del resto del sistema ferroviario y que se destinen con carácter exclusivo a la explotación de servicios de viajeros y de transporte de mercancías locales, urbanos o suburbanos;
 - c) la infraestructura ferroviaria de propiedad privada utilizada exclusivamente por su propietario para sus propias operaciones de transporte de mercancías;
 - d) los tramos de vía cerrados temporalmente al tráfico normal para la realización de trabajos de mantenimiento, renovación o mejora del sistema ferroviario.

Artículo 3

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- a) «autoridad competente»: la autoridad responsable de la seguridad a que se refiere el artículo 16 de la Directiva 2004/49/CE;

- b) «maquinista»: la persona capacitada y autorizada para conducir trenes de manera autónoma, responsable y segura, en especial locomotoras, locomotoras de maniobra, trenes de trabajo, vehículos ferroviarios de mantenimiento o trenes para el transporte ferroviario de viajeros o mercancías;
- c) «otros miembros de la tripulación que desempeñan tareas de importancia crucial para la seguridad»: los miembros del personal a bordo del tren que no son maquinistas, pero que contribuyen a la seguridad del tren y de los viajeros y mercancías transportadas;
- d) «sistema ferroviario»: el conjunto constituido por las infraestructuras ferroviarias que comprende las líneas e instalaciones fijas de la red ferroviaria existente y el material rodante existente de todas las categorías y orígenes que recorran dichas infraestructuras, según se define en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE;
- e) «administrador de infraestructuras»: todo organismo o empresa encargada del establecimiento y mantenimiento de infraestructuras ferroviarias, o de parte de las mismas, con arreglo a la definición del artículo 3 de la Directiva 91/440/CEE, lo que también podrá incluir la gestión de sistemas de control y de seguridad de las infraestructuras. Las funciones del administrador de infraestructuras de una red o de parte de una red podrán encomendarse a diferentes organismos o empresas;
- f) «empresa ferroviaria»: toda empresa ferroviaria tal como se define en la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad ⁽¹⁾, así como cualquier empresa privada o pública cuya actividad consista en prestar servicios de transporte de mercancías y/o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa quien aporte la tracción; esta definición abarca asimismo a las empresas que solo proporcionan la tracción;
- g) «especificaciones técnicas de interoperabilidad» o «ETI»: las especificaciones de las que es objeto cada subsistema o parte de subsistema, con vistas a satisfacer los requisitos esenciales y garantizar la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios convencional y de alta velocidad transeuropeos, según se define en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE;
- h) «Agencia»: la Agencia Ferroviaria Europea, creada en virtud del Reglamento (CE) n° 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾;
- i) «certificado de seguridad»: el certificado expedido a una empresa ferroviaria por una autoridad competente conforme al artículo 10 de la Directiva 2004/49/CE;
- j) «certificado»: el certificado complementario armonizado en el que se indica las infraestructuras por las que el titular está autorizado a conducir y el material rodante que el titular está autorizado a conducir;
- k) «autorización de seguridad»: la autorización expedida a un administrador de infraestructuras por una autoridad competente conforme al artículo 11 de la Directiva 2004/49/CE;
- l) «centro de formación»: una entidad acreditada o reconocida por la autoridad competente para impartir cursos de formación.

CAPÍTULO II

CERTIFICACIÓN DE MAQUINISTAS

Artículo 4

Modelo comunitario de certificación

1. Todo maquinista poseerá la aptitud y cualificaciones necesarias para conducir trenes, siendo titular de la siguiente documentación:
 - a) una licencia que demuestre que el maquinista reúne las condiciones mínimas establecidas en cuanto a requisitos médicos, escolaridad básica y competencias profesionales generales. La licencia identificará al maquinista y a la autoridad emisora, y en ella figurará su periodo de validez. La licencia se ajustará a lo prescrito en el anexo I hasta que se adopte el modelo comunitario de certificación previsto en el apartado 4;
 - b) uno o más certificados en los que se consignarán las infraestructuras por las que el titular está autorizado a conducir y se indicará el material rodante que tiene permitido utilizar; cada uno de los certificados se ajustará a lo prescrito en el anexo I.
2. No obstante, no se aplicará el requisito de ser titular de un certificado para una parte determinada de la infraestructura en los casos excepcionales enumerados a continuación, siempre que un maquinista que posea el certificado válido requerido para la infraestructura de que se trate se encuentre situado junto al maquinista durante la conducción:
 - a) alteración del servicio ferroviario que exija el desvío de trenes o el mantenimiento de tramos, especificados por el administrador de infraestructuras;
 - b) servicios excepcionales de carácter único que utilicen trenes históricos;
 - c) servicios de mercancía excepcionales de carácter único, siempre que haya sido autorizado por el administrador de infraestructuras;
 - d) para la entrega o demostración de un tren o una locomotora nuevos;
 - e) a efectos de formación y examen de los maquinistas.

⁽¹⁾ DO L 75 de 15.3.2001, p. 29. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2004/49/CE.

⁽²⁾ DO L 164 de 30.4.2004, p. 1; versión corregida en el DO L 220 de 21.6.2004, p. 3.

El recurso a esta posibilidad será decidido por la empresa ferroviaria y no podrán imponerlo ni el administrador de la infraestructura de que se trate ni la autoridad competente.

Cuando se recurra a un maquinista adicional como se prevé más arriba, se informará previamente al administrador de infraestructuras.

3. El certificado autorizará la conducción de una o varias de las siguientes categorías de vehículos:

- a) categoría A: locomotoras de maniobra, trenes de trabajo, vehículos de mantenimiento ferroviario y cualesquiera otras locomotoras, cuando se empleen para maniobras;
- b) categoría B: transporte de personas o de mercancías.

El certificado podrá incluir una autorización para todas las categorías, que cubra todos los códigos que figuran en el apartado 4.

4. A más tardar el 4 de diciembre de 2008, sobre la base de un proyecto elaborado por la Agencia, la Comisión adoptará un modelo comunitario de licencia, de certificado y de copia autenticada del certificado, y decidirá además sus características físicas, teniendo en cuenta las medidas de lucha contra la falsificación. Estas medidas, destinadas a modificar los elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 32, apartado 3.

A más tardar el 4 de diciembre de 2008, con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 32, apartado 3, y sobre la base de una recomendación de la Agencia, la Comisión adoptará las medidas destinadas a modificar los elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, que afecten a los códigos comunitarios para los diferentes tipos de categoría A y B, tal como figuran en el apartado 3 del presente artículo.

Artículo 5

Medidas de lucha contra el fraude

Las autoridades competentes y los organismos emisores adoptarán todas las disposiciones necesarias para evitar los riesgos de falsificación de licencias y certificados y de manipulación no autorizada del registro mencionado en el artículo 22.

Artículo 6

Propiedad, lengua y organismos emisores

1. La licencia será propiedad de su titular y será expedida por la autoridad competente definida en el artículo 3, letra a). Cuando una autoridad competente o su agente expida licencias en una lengua nacional que no sea una de las lenguas comunitarias, redactará una versión bilingüe de las licencias, que incluya una de las lenguas comunitarias.

2. El certificado será expedido por la empresa ferroviaria o por el administrador de infraestructuras que emplee o contrate al maquinista. El certificado será propiedad de la empresa o administrador que lo expida. No obstante, de conformidad con el artículo 13, apartado 3, de la Directiva 2004/49/CE, los maquinistas podrán obtener una copia autenticada del mismo. Cuando

una empresa ferroviaria o un gestor de infraestructuras expida certificados en una lengua nacional que no sea una de las lenguas comunitarias, redactará una versión bilingüe de los certificados, que incluya una de las lenguas comunitarias.

Artículo 7

Validez geográfica

1. La licencia será válida en todo el territorio de la Comunidad.
2. El certificado será válido solamente en aquellas infraestructuras y material rodante que se indiquen en el mismo.

Artículo 8

Reconocimiento de los documentos de certificación de los maquinistas de terceros países

Los documentos de certificación de los maquinistas de un tercer país que operen exclusivamente en los tramos de cruce de fronteras del sistema ferroviario de un Estado miembro podrán ser reconocidos por dicho Estado miembro en virtud de acuerdos bilaterales con el tercer país de que se trate.

CAPÍTULO III

CONDICIONES PARA LA OBTENCIÓN DE LA LICENCIA Y EL CERTIFICADO

Artículo 9

Requisitos mínimos

1. Para obtener la licencia, el solicitante deberá satisfacer los requisitos mínimos prescritos en los artículos 10 y 11. Para obtener el certificado y para mantenerlo en vigor, el solicitante deberá estar en posesión de una licencia y satisfacer los requisitos mínimos establecidos en los artículos 12 y 13.
2. Un Estado miembro podrá establecer requisitos más exigentes en lo que respecta a la expedición de licencias para su propio territorio. No obstante, deberá reconocer las licencias expedidas por otros Estados miembros de conformidad con el artículo 7.

Sección I

Licencia

Artículo 10

Edad mínima

Los Estados miembros establecerán la edad mínima que ha de tener el solicitante de una licencia, la cual será, al menos, de 20 años. No obstante, un Estado miembro podrá expedir licencias a solicitantes de, como mínimo, 18 años de edad, aunque en este caso la validez de las mismas quedará circunscrita al territorio del Estado miembro emisor.

*Artículo 11***Requisitos básicos**

1. El solicitante deberá haber superado con éxito una educación (primaria y secundaria) de nueve años como mínimo y tener una formación básica equivalente al nivel 3 de la Decisión 85/368/CEE del Consejo, de 16 de julio de 1985, relativa a la correspondencia de las calificaciones de formación profesional entre los Estados miembros de las Comunidades Europeas ⁽¹⁾.
2. El solicitante deberá demostrar su aptitud física superando un reconocimiento médico que será efectuado o supervisado por un médico, según decida el Estado miembro, acreditado o reconocido de conformidad con el artículo 20. Dicho reconocimiento abarcará al menos los criterios indicados en los puntos 1.1, 1.2, 1.3 y 2.1 del anexo II.
3. El solicitante deberá demostrar su aptitud psicológica laboral superando un examen que será efectuado o supervisado por un psicólogo o por un médico, según decida el Estado miembro, acreditado o reconocido de conformidad con el artículo 20. Dicho examen abarcará al menos los criterios indicados en el punto 2.2 del anexo II.
4. El solicitante deberá demostrar sus conocimientos profesionales generales superando un examen que incluya al menos las materias generales indicadas en el anexo IV.

Sección II

Certificado*Artículo 12***Conocimientos lingüísticos**

Deberá cumplirse el criterio sobre los conocimientos lingüísticos contemplado en el anexo VI para la infraestructura a la que se aplique el certificado.

*Artículo 13***Cualificaciones profesionales**

1. El solicitante deberá superar un examen de sus conocimientos y competencias profesionales sobre el material rodante para el que esté previsto el certificado. Dicho examen abarcará al menos las materias generales indicadas en el anexo V.
2. El solicitante deberá superar un examen de sus conocimientos y competencias profesionales sobre las infraestructuras para las que esté previsto el certificado. Dicho examen abarcará al menos las materias generales indicadas en el anexo VI. Ese examen comprenderá también, si procede, los conocimientos lingüísticos conforme al punto 8 del anexo VI.

⁽¹⁾ DO L 199 de 31.7.1985, p. 56.

3. La empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras darán al solicitante formación sobre su sistema de gestión de la seguridad establecido por la Directiva 2004/49/CE.

CAPÍTULO IV

PROCEDIMIENTO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LICENCIA Y EL CERTIFICADO*Artículo 14***Obtención de la licencia**

1. La autoridad competente publicará el procedimiento que deberá seguirse para la obtención de una licencia.
2. Toda solicitud de licencia deberá ser dirigida a la autoridad competente por el maquinista que la solicita, o bien por cualquier entidad en su nombre.
3. Las solicitudes dirigidas a la autoridad competente podrán referirse a la concesión de una nueva licencia, una actualización de los datos consignados en la licencia o una renovación o duplicado.
4. La autoridad competente expedirá la licencia lo antes posible y, a más tardar, un mes después de la recepción de todos los documentos necesarios.
5. La licencia tendrá una validez de 10 años, a reserva de lo dispuesto en el artículo 16, apartado 1.
6. La licencia se expedirá en un solo ejemplar. Queda prohibida toda duplicación de una licencia, excepto si la efectúa la autoridad competente a la que se solicita el duplicado.

*Artículo 15***Obtención de un certificado**

Toda empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras establecerá los procedimientos de expedición y actualización de certificados con arreglo a la presente Directiva como parte de su sistema de gestión de la seguridad, así como los procedimientos de recurso que permitan a los maquinistas solicitar la revisión de una decisión relativa a la expedición, actualización, suspensión o retirada de un certificado.

En caso de desacuerdo, las partes podrán recurrir a la autoridad competente o a cualquier órgano de recurso independiente.

La empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras actualizarán inmediatamente el certificado siempre que el titular del certificado haya obtenido nuevas autorizaciones para el material rodante o la infraestructura.

*Artículo 16***Verificaciones periódicas**

1. Para que la licencia siga siendo válida, el titular deberá someterse a exámenes o controles periódicos sobre los requisitos establecidos en el artículo 11, apartados 2 y 3. Por lo que se refiere a los requisitos médicos, la periodicidad mínima se observará de conformidad con lo dispuesto en el punto 3.1 del anexo II. Los citados reconocimientos médicos serán efectuados o supervisados por un médico, acreditado o reconocido de conformidad con el artículo 20. Por lo que se refiere a los conocimientos profesionales generales, se aplicará lo dispuesto en el artículo 23, apartado 8.

Al renovar la licencia, la autoridad competente comprobará en el registro contemplado en el artículo 22, apartado 1, letra a), que el maquinista cumple los requisitos a que se refiere el primer párrafo del presente apartado.

2. Para que el certificado siga siendo válido, el titular deberá someterse a exámenes o controles periódicos sobre los requisitos establecidos en los artículos 12 y 13. La empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras que emplee al maquinista establecerá la frecuencia de dichos exámenes y controles con arreglo a su propio sistema de gestión de la seguridad, respetando las frecuencias mínimas establecidas en el anexo VII.

En cada uno de estos controles, la empresa emisora confirmará mediante mención en dicho certificado y en el registro contemplado en el artículo 22, apartado 2, letra a), que el maquinista cumple los requisitos a que se refiere el primer párrafo del presente apartado.

3. En caso de no presentación a un control periódico o de obtener un resultado negativo, se aplicará el procedimiento establecido en el artículo 18.

*Artículo 17***Cesación de empleo**

Cuando un maquinista deje de trabajar para una empresa ferroviaria o un administrador de infraestructuras, informará sin demora de tal extremo a la autoridad competente.

La licencia conservará su validez, en la medida en que se sigan cumpliendo las condiciones establecidas en el artículo 16, apartado 1.

El certificado perderá su validez cuando el titular deje de estar empleado como maquinista. No obstante, el titular recibirá una copia certificada del mismo y de todos los documentos que acreditan su formación, cualificaciones, experiencia y competencias profesionales. Al expedir un certificado a un maquinista, la empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras tendrá en cuenta todos estos documentos.

*Artículo 18***Supervisión de maquinistas por las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras**

1. Se exigirá a las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras que garanticen y controlen la validez de las licencias y certificados de los maquinistas que tengan empleados o que contraten.

Establecerán un sistema de supervisión de sus maquinistas. Si los resultados del mismo hacen dudar de la aptitud de un maquinista para realizar su trabajo y del mantenimiento de la validez de su licencia o certificado, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructura tomarán inmediatamente las medidas necesarias.

2. Si un maquinista considera que su estado de salud pone en riesgo su aptitud para el trabajo, informará inmediatamente de ello a la empresa ferroviaria o al administrador de infraestructuras, según proceda.

Cuando la empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras tengan conocimiento, por sí mismos o por un médico, de que el estado de salud de un maquinista se ha deteriorado hasta el punto de poner en riesgo su aptitud para el trabajo, adoptarán inmediatamente las medidas necesarias, incluido el examen descrito en el punto 3.1 del anexo II y, si fuera necesario, procederán a la retirada del certificado y a la actualización del registro previsto en el artículo 22, apartado 2. Además, garantizarán que en ningún momento durante el servicio los maquinistas estén bajo influencia de cualquier sustancia que pueda afectar a su concentración, atención o conducta. Se informará sin demora a la autoridad competente en casos de incapacidad laboral de más de tres meses.

CAPÍTULO V

TAREAS Y DECISIONES DE LA AUTORIDAD COMPETENTE*Artículo 19***Tareas de la autoridad competente**

1. La autoridad competente desempeñará las siguientes tareas de forma transparente y no discriminatoria:

- a) expedir y actualizar licencias, así como suministrar duplicados, tal como se establece en los artículos 6 y 14;
- b) garantizar la realización de exámenes y/o controles periódicos, tal como se establece en el artículo 16, apartado 1;
- c) suspender y retirar licencias y notificar al organismo emisor las peticiones razonadas de suspensión de certificados, tal como se establece en el artículo 29;
- d) cuando estén designados por el Estado miembro, reconocer a personas y organismos, tal como se establece en los artículos 23 y 25;

- e) garantizar la publicación y actualización de un registro de profesionales y organismos acreditados o reconocidos, tal como se establece en el artículo 20;
- f) mantener y actualizar un registro de licencias, tal como se establece en el artículo 16, apartado 1, y en el artículo 22, apartado 1;
- g) controlar el proceso de certificación de maquinistas, tal como se establece en el artículo 26;
- h) realizar inspecciones, tal como se establece en el artículo 29;
- i) establecer criterios nacionales para los examinadores, tal como se establece en el artículo 25, apartado 5.

La autoridad competente responderá rápidamente a las solicitudes de información y, en su caso, comunicará sin demora sus peticiones de información complementaria durante el proceso de elaboración de las licencias.

2. La autoridad competente no podrá delegar a terceros las tareas a que se refiere el apartado 1, letras c), g) e i).

3. Toda delegación de tareas se realizará de manera transparente y no discriminatoria, y no dará lugar a conflictos de intereses.

4. Cuando la autoridad competente delegue o contrate las tareas a que se refiere el apartado 1, letras a) o b), a una empresa ferroviaria, se deberá dar al menos una de las condiciones siguientes:

- a) la empresa ferroviaria solo expide licencias a sus propios maquinistas;
- b) la empresa ferroviaria no goza de exclusividad en el territorio de que se trate sobre ninguna de las tareas delegadas o contratadas.

5. Cuando la autoridad competente delegue o contrate sus tareas, los mandatarios o contratistas deberán observar, en el ejercicio de las mismas, las obligaciones que la presente Directiva impone a las autoridades competentes.

6. Cuando la autoridad competente delegue o contrate sus tareas, aplicará un sistema de control de la ejecución de las mismas y garantizará que se satisfacen las condiciones establecidas en los apartados 2, 4 y 5.

Artículo 20

Acreditación y reconocimiento

1. Una persona o entidad acreditada en virtud de la presente Directiva deberá serlo por un organismo de acreditación designado por el Estado miembro en cuestión. La acreditación se fundamentará en criterios de independencia, competencia e imparcialidad, como las normas europeas pertinentes de la serie

EN 45 000, así como en la evaluación de un expediente presentado por el candidato en el que este justifique sus oportunas competencias.

2. Como opción distinta a la prevista en el apartado 1, un Estado miembro podrá disponer que una persona o entidad reconocida en virtud de la presente Directiva sea reconocida por la autoridad competente o por un organismo designado por el Estado miembro en cuestión. El reconocimiento se fundamentará en criterios de independencia, competencia e imparcialidad. No obstante, en casos en que se trate de una competencia especial muy infrecuente, se admitirá una excepción a esta norma previo dictamen positivo de la Comisión con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 32, apartado 2.

Los criterios de independencia no se aplicarán a los casos de formación contemplados en el artículo 23, apartados 5 y 6.

3. La autoridad competente garantizará la publicación y actualización de un registro de las personas y entidades que hayan sido acreditados o reconocidos con arreglo a la presente Directiva.

Artículo 21

Decisiones de la autoridad competente

1. La autoridad competente motivará sus decisiones.

2. La autoridad competente garantizará el establecimiento de un procedimiento de recurso administrativo que permita a la empresa y al maquinista pedir que se revise toda decisión con arreglo a la aplicación de la presente Directiva.

3. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que las decisiones adoptadas por la autoridad competente se sometan a control judicial.

Artículo 22

Registros e intercambio de información

1. Las autoridades competentes se atenderán a las siguientes disposiciones:

a) llevarán un registro de todas las licencias concedidas, actualizadas, renovadas, modificadas, expiradas, suspendidas, retiradas o declaradas extraviadas, robadas o destruidas. Dicho registro contendrá los datos de cada licencia exigidos en el punto 4 del anexo I, localizables mediante el número nacional atribuido a cada maquinista. El registro deberá ser actualizado periódicamente;

b) facilitarán, previa solicitud razonada, información sobre la situación de dichas licencias a las autoridades competentes de los demás Estados miembros, la Agencia o la empresa de cualquier maquinista.

2. Las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras se atenderán a las siguientes disposiciones:

- a) llevarán un registro, o garantizarán que se lleva un registro, de todos los certificados expedidos, actualizados, renovados, modificados, expirados, suspendidos, anulados o declarados extraviados, robados o destruidos. Dicho registro contendrá los datos de cada certificado exigidos en el punto 4 del anexo I, así como los relativos a las verificaciones periódicas previstas en el artículo 16. El registro deberá ser actualizado periódicamente;
- b) colaborarán con la autoridad competente del Estado miembro en que estén domiciliadas para intercambiar información con la autoridad competente y proporcionar a esta última acceso a los datos necesarios;
- c) facilitarán información sobre el contenido de los certificados a las autoridades competentes de los demás Estados miembros cuando así se lo requieran estos como consecuencia de sus actividades transnacionales.

3. El maquinista podrá acceder a sus propios datos conservados en los registros de la autoridad competente y de la empresa ferroviaria, así como obtener una copia previa solicitud.

4. Las autoridades competentes colaborarán con la Agencia para garantizar la interoperabilidad entre los registros establecidos en los apartados 1 y 2.

A tal fin, la Comisión aprobará, a más tardar el 4 de diciembre de 2008, sobre la base de un proyecto elaborado por la Agencia, los parámetros básicos de los registros, tales como los datos que deben consignarse, formato y protocolo de intercambio, derechos de acceso, duración de la retención de datos y procedimientos que deben seguirse en caso de quiebra. Estas medidas, destinadas a modificar los elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 32, apartado 3.

5. Las autoridades competentes, los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias se asegurarán de que los registros establecidos en los apartados 1 y 2, así como los modos de utilización de los mismos, se atienen a lo estipulado en la Directiva 95/46/CE.

6. La Agencia garantizará que el sistema introducido en virtud del apartado 2, letras a) y b), cumple lo estipulado en el Reglamento (CE) n° 45/2001.

CAPÍTULO VI

FORMACIÓN Y EXAMEN DE MAQUINISTAS

Artículo 23

Formación

1. La formación de los maquinistas constará de una parte relativa a la licencia que reflejará los conocimientos profesionales generales según se describen en el anexo IV, y de una parte relativa al certificado que reflejará los conocimientos profesionales específicos según se describen en los anexos V y VI.

2. El método de formación se ajustará a los criterios enunciados en el anexo III.

3. Los objetivos detallados de la formación se definen en el anexo IV para la licencia, y en los anexos V y VI para el certificado. Dichos objetivos detallados de formación podrán completarse mediante:

- a) las ETI pertinentes adoptadas de acuerdo con la Directiva 96/48/CE o la Directiva 2001/16/CE. En este caso, la Comisión velará por la coherencia entre las ETI y los anexos IV, V y VI, o
- b) los criterios propuestos por la Agencia en virtud del artículo 17 del Reglamento (CE) n° 881/2004. Estos criterios, destinados a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 32, apartado 3.

4. Con arreglo al artículo 13 de la Directiva 2004/49/CE, los Estados miembros velarán por que los aspirantes a maquinistas dispongan de un acceso equitativo y no discriminatorio a la formación necesaria para reunir las condiciones de obtención de la licencia y el certificado.

5. Las tareas de formación relacionadas con los conocimientos profesionales generales a que se refiere el artículo 11, apartado 4, los conocimientos lingüísticos a que se refiere el artículo 12 y los conocimientos profesionales sobre el material rodante a que se refiere el artículo 13, apartado 1, serán ejecutadas por personas u organismos acreditados o reconocidos con arreglo al artículo 20.

6. La formación relativa al conocimiento de la infraestructura a que se refiere el artículo 13, apartado 2, incluido el conocimiento de las líneas y el funcionamiento de las normas y procedimientos de explotación, será impartida por personas u organismos acreditados o reconocidos por el Estado miembro donde esté situada la infraestructura.

7. Por lo que respecta a la licencia, seguirá aplicándose el sistema general de reconocimiento de las cualificaciones profesionales establecido por la Directiva 2005/36/CE, para el reconocimiento de las cualificaciones profesionales de los maquinistas nacionales de un Estado miembro que hayan obtenido su título de formación en un tercer país.

8. Se establecerá un proceso de formación continua para garantizar el mantenimiento de las competencias del personal de conformidad con el punto 2, letra e), del anexo III de la Directiva 2004/49/CE.

Artículo 24

Gastos de formación

1. Los Estados miembros velarán por que se adopten las medidas necesarias para evitar que, en el caso de que un maquinista deje voluntariamente una empresa ferroviaria o a un administrador de infraestructuras por otra empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras, la inversión realizada por aquellos para su formación beneficie de forma indebida a esta otra empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras.

2. La aplicación del presente artículo será objeto de especial atención en el informe previsto en el artículo 33, en especial en lo que se refiere a la letra f).

Artículo 25

Exámenes

1. Los exámenes y examinadores destinados a comprobar las cualificaciones requeridas los establecerá:

- a) para la parte relativa a la licencia, la autoridad competente, al establecer el procedimiento para la obtención de la licencia con arreglo al artículo 14, apartado 1;
- b) para la parte relativa al certificado, la empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras, al establecer el procedimiento para la obtención del certificado con arreglo al artículo 15.

2. Los exámenes a que se refiere el apartado 1 serán efectuados por examinadores idóneos, acreditados o reconocidos de conformidad con el artículo 20, y se organizarán de manera que no puedan plantearse conflictos de intereses.

3. La evaluación del conocimiento de la infraestructura, incluido el conocimiento de las líneas y de las normas de explotación, será efectuada por personas u organismos acreditados o reconocidos por el Estado miembro en el que se halle la infraestructura de que se trate.

4. Los exámenes a que se refiere el apartado 1 se organizarán de manera que se evite cualquier conflicto de intereses, sin perjuicio de la posibilidad de que el examinador pueda pertenecer a la empresa ferroviaria o a la del administrador de infraestructuras que expida el certificado.

5. La designación de examinadores y el establecimiento de exámenes podrá realizarse con arreglo a criterios comunitarios fijados sobre la base de un proyecto elaborado por la Agencia. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 32, apartado 3. Por imperiosas razones de urgencia, la Comisión podrá recurrir al procedimiento de urgencia contemplado en el artículo 32, apartado 4.

En ausencia de dichos criterios comunitarios, las autoridades competentes definirán criterios nacionales.

6. Se fijarán exámenes teóricos y prácticos al término del curso de formación. La evaluación de la aptitud para la conducción se efectuará mediante pruebas de conducción en la red. Se podrán utilizar simuladores para comprobar la aplicación de las normas de explotación y el comportamiento del maquinista en situaciones particularmente difíciles.

CAPÍTULO VII

EVALUACIÓN

Artículo 26

Normas de calidad

Las autoridades competentes se asegurarán de que todas las actividades de formación, evaluación de competencias y actualización

de licencias y certificados son objeto de control permanente en el marco de un sistema de normas de calidad. La presente disposición no se aplicará a las actividades ya contempladas en los sistemas de gestión de la calidad establecidos por las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras con arreglo a la Directiva 2004/49/CE.

Artículo 27

Evaluación independiente

1. En todos los Estados miembros se efectuará, a intervalos no superiores a cinco años, una evaluación independiente de los procedimientos de adquisición y evaluación de los conocimientos y competencias profesionales, así como del sistema de concesión de licencias y certificados. Esto no se aplicará a las actividades ya contempladas en los sistemas de gestión de la calidad establecidos por las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras con arreglo a la Directiva 2004/49/CE. La evaluación será realizada por personas cualificadas, las cuales no podrán estar dedicadas a las actividades en cuestión.

2. Los resultados de dicha evaluación independiente irán acompañados de documentos justificativos, y se comunicarán a la autoridad competente interesada. En su caso, los Estados miembros adoptarán las medidas oportunas para remediar las deficiencias reveladas.

CAPÍTULO VIII

OTROS MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN

Artículo 28

Informe relativo a otros miembros de la tripulación

1. La Agencia determinará, en un informe que presentará a más tardar el 4 de junio de 2009, y teniendo en cuenta las ETI sobre gestión y funcionamiento del tráfico desarrolladas por las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, el perfil y los cometidos de los otros miembros de la tripulación que desempeñan tareas de importancia crucial para la seguridad y cuyas cualificaciones profesionales contribuyen consiguientemente a la seguridad ferroviaria, que deberían regularse a escala comunitaria mediante un sistema de licencias o certificados que podrá asemejarse al sistema establecido por la presente Directiva.

2. Sobre la base de dicho informe, la Comisión presentará, a más tardar el 4 de junio de 2010, un informe y, en su caso, una propuesta legislativa sobre un sistema de certificación para los otros miembros de la tripulación mencionados en el apartado 1.

CAPÍTULO IX

CONTROLES Y SANCIONES

Artículo 29

Controles realizados por la autoridad competente

1. La autoridad competente podrá verificar en todo momento a bordo de los trenes que circulen por el territorio sometido a su jurisdicción, que el maquinista está provisto de los documentos expedidos de conformidad con la presente Directiva.

2. No obstante las verificaciones a que se refiere el apartado 1, en caso de falta cometida en el lugar de trabajo, la autoridad competente podrá verificar si el maquinista en cuestión cumple los requisitos formulados en el artículo 13.

3. La autoridad competente podrá efectuar investigaciones sobre el cumplimiento de las disposiciones de la presente Directiva por parte de los maquinistas, empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras, examinadores y centros de formación que desarrollen sus actividades en el territorio sometido a su jurisdicción.

4. Si una autoridad competente observa que el maquinista ha dejado de cumplir alguno de los requisitos exigidos, adoptará las siguientes medidas:

- a) si se trata de una licencia expedida por la autoridad competente: la autoridad competente suspenderá la licencia. La suspensión será temporal o permanente, en función de la gravedad de los problemas creados para la seguridad ferroviaria. La autoridad competente comunicará inmediatamente su decisión motivada al maquinista y a la empresa para la que trabaje, sin perjuicio del derecho de recurso establecido en el artículo 21. Indicará el procedimiento que deba seguirse para recuperar la licencia;
- b) si se trata de una licencia expedida por la autoridad competente de otro Estado miembro: la autoridad competente se pondrá en contacto con dicha autoridad para presentarle una solicitud motivada, bien de inspección suplementaria, bien de suspensión de licencia. La autoridad competente que presente la solicitud informará de ello a la Comisión y demás autoridades competentes. La autoridad que expidió la licencia de que se trate examinará la solicitud en un plazo de cuatro semanas y notificará su decisión al respecto a la otra autoridad. La autoridad que expidió la licencia comunicará también su decisión a la Comisión y demás autoridades competentes. La autoridad competente podrá prohibir a un maquinista que opere en el territorio sometido a su jurisdicción a la espera de la notificación de la decisión de la autoridad emisora;
- c) si se trata del certificado: la autoridad competente se pondrá en contacto con el organismo emisor para solicitarle, bien que lleve a cabo una inspección suplementaria, bien que proceda a la suspensión del certificado. El organismo emisor adoptará las medidas adecuadas y se las comunicará a la autoridad competente en un plazo de cuatro semanas. La autoridad competente podrá prohibir a un maquinista que opere en el territorio sometido a su jurisdicción a la espera del informe del organismo emisor e informará sobre este particular a la Comisión y demás autoridades competentes.

En cualquier caso, si la autoridad competente considera que un maquinista supone una amenaza grave para la seguridad ferroviaria, adoptará inmediatamente las medidas necesarias, como, por ejemplo, pedir al administrador de infraestructuras que detenga el tren y prohibir al maquinista operar en el territorio sometido a su jurisdicción tanto tiempo como sea necesario. Comunicará esta decisión a la Comisión y demás autoridades competentes.

En todos los casos, la autoridad competente o el organismo designado al respecto actualizará el registro contemplado en el artículo 22.

5. Si una autoridad competente considera que una decisión adoptada por una autoridad competente de otro Estado miembro al amparo del apartado 4 incumple los criterios pertinentes, someterá el asunto a la Comisión, la cual emitirá un dictamen en el plazo de tres meses. De ser necesario, se propondrán medidas correctoras al Estado miembro interesado. En caso de desacuerdo o litigio se someterá la cuestión al Comité a que se refiere el artículo 32, apartado 1, y la Comisión adoptará las medidas necesarias con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 32, apartado 2. Un Estado miembro podrá mantener la prohibición de que circule en su territorio el maquinista con arreglo al apartado 4 hasta que haya concluido el asunto de conformidad con el presente apartado.

Artículo 30

Sanciones

Sin perjuicio de otras sanciones o procedimientos establecidos por la presente Directiva, los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva, y adoptarán todas las medidas necesarias para asegurar su aplicación. Estas sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas, no discriminatorias y disuasorias. Los Estados miembros notificarán esas disposiciones a la Comisión a más tardar en la fecha mencionada en el artículo 36, apartado 1, párrafo primero, así como, a la mayor brevedad, toda ulterior modificación de las mismas.

CAPÍTULO X

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 31

Adaptación de los anexos

1. Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, adaptando los anexos al progreso técnico y científico, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 32, apartado 3. Por imperiosas razones de urgencia, la Comisión podrá aplicar el procedimiento de urgencia contemplado en el artículo 32, apartado 4.

2. Cuando las adaptaciones afecten a la salud y a las condiciones de seguridad, o a las competencias profesionales, la Comisión garantizará que se consulta a los interlocutores sociales antes de la preparación de dichas adaptaciones.

Artículo 32

Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité establecido por el artículo 21 de la Directiva 96/48/CE.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

4. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1, 2, 4 y 6, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

Artículo 33

Informe

La Agencia llevará a cabo una evaluación del desarrollo de la certificación de los maquinistas en virtud de la presente Directiva. En un plazo que finalizará cuatro años a partir de la fecha de adopción de los parámetros básicos de los registros, según lo previsto en el artículo 22, apartado 4, presentará a la Comisión un informe en el que, si procede, propondrá mejoras del sistema en lo que respecta a:

- a) los procedimientos de concesión de licencias y certificados;
- b) la acreditación de centros de formación y examinadores;
- c) los sistemas de calidad aplicados por las autoridades competentes;
- d) el reconocimiento mutuo de certificados;
- e) la adecuación de los requisitos especificados en los anexos IV, V, y VI en relación con la estructura de mercado y con las categorías mencionadas en el artículo 4, apartado 2, letra a);
- f) la interconexión de los registros y la movilidad en el mercado de trabajo.

Además, en su informe la Agencia podrá, si procede, recomendar medidas sobre el examen teórico y práctico de los conocimientos profesionales de los solicitantes del certificado armonizado para el material rodante y la infraestructura correspondiente.

La Comisión tomará las medidas pertinentes atendiendo a esas recomendaciones; en su caso, propondrá modificaciones de la presente Directiva.

Artículo 34

Utilización de tarjetas inteligentes

La Agencia evaluará a más tardar el 4 de diciembre de 2012 la posibilidad de utilizar una tarjeta inteligente que combine la licencia y los certificados previstos en el artículo 4 e incluirá un análisis de coste y beneficio.

Las medidas destinadas a modificar los elementos no esenciales de la presente Directiva relativas a las especificaciones técnicas y funcionales de la tarjeta inteligente se adoptarán sobre la base de un proyecto elaborado por la Agencia y con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 32, apartado 3.

Si la introducción de la tarjeta inteligente no lleva consigo ningún cambio de la presente Directiva o de sus anexos, las especificaciones de dicha tarjeta se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 32, apartado 2.

Artículo 35

Cooperación

Los Estados miembros se prestarán asistencia mutua en la aplicación del presente Directiva. Las autoridades competentes cooperarán durante esta fase de aplicación.

La Agencia apoyará esta cooperación y organizará las reuniones pertinentes con los representantes de las autoridades competentes.

Artículo 36

Aplicación

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva antes del 4 de diciembre de 2009. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de dicha referencia.

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

3. Chipre y Malta quedarán exentos de la obligación de adaptar su legislación para dar cumplimiento a la presente Directiva, mientras no dispongan de un sistema ferroviario en sus respectivos territorios.

Artículo 37

Aplicación progresiva y períodos transitorios

La presente Directiva se aplicará progresivamente como se indica a continuación:

- 1) los registros establecidos en el artículo 22 se crearán en los dos años posteriores a la adopción de los parámetros básicos establecidos en el artículo 22, apartado 4;
- 2) a) en el plazo de dos años a partir de la adopción de los parámetros básicos de los registros contemplados en el artículo 22, apartado 4, se expedirán, con arreglo a la presente Directiva, certificados o licencias a los maquinistas que realicen servicios transfronterizos, servicios de cabotaje o servicios de transporte de mercancías en otro Estado miembro, o que trabajen en al menos dos Estados miembros, sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 3.

A partir de esa misma fecha, todos los maquinistas que realicen los servicios arriba mencionados, incluidos aquellos que no hayan recibido todavía licencia o certificación de conformidad con la presente Directiva, cumplirán las verificaciones periódicas contempladas en el artículo 16;

- b) en el plazo de dos años a partir de la creación de los registros contemplados en el punto 1, todas las nuevas licencias y certificados se expedirán de conformidad con la presente Directiva, sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 3;
- c) en el plazo de siete años a partir de la creación de los registros contemplados en el punto 1, todos los maquinistas estarán en posesión de licencias y certificados de conformidad con la presente Directiva. Los organismos emisores tendrán en cuenta todas las competencias profesionales ya adquiridas por cada maquinista de modo que este requisito no genere cargas administrativas y financieras innecesarias. En la medida de lo posible, se deberán mantener los derechos de conducción concedidos anteriormente al maquinista. No obstante, los organismos emisores podrán decidir, respecto de determinados maquinistas o grupos de maquinistas, según proceda, que son necesarios exámenes y/o formación adicionales para obtener licencias y/o certificados con arreglo a lo dispuesto en la presente Directiva;
- 3) los maquinistas que estuvieran autorizados a conducir de conformidad con las disposiciones aplicables con anterioridad a la aplicación del punto 2, letras a) o b), podrán seguir realizando sus actividades profesionales en virtud de sus derechos y sin aplicar la presente Directiva durante un plazo de hasta siete años después de la creación de los registros previstos en el punto 1.

Los aprendices que, con anterioridad a la aplicación del punto 2, letras a) o b), hubieran iniciado un programa de educación y formación aprobado, o un curso de formación aprobado, podrán obtener certificación de los Estados miembros de conformidad con las disposiciones nacionales existentes.

Respecto de los maquinistas y aprendices a que se refiere el presente párrafo, la autoridad o autoridades competentes interesadas podrán conceder, en casos excepcionales, excepciones a los requisitos médicos establecidos en el anexo II. La validez de una licencia expedida con tal excepción estará limitada al territorio del Estado miembro de que se trate;

- 4) las autoridades competentes, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras garantizarán que las verificaciones periódicas correspondientes a las previstas en el artículo 16 se apliquen gradualmente a los maquinistas que no estén en posesión de licencias o certificados de conformidad con la presente Directiva;
- 5) cuando un Estado miembro lo solicite, la Comisión pedirá a la Agencia, en consulta con ese Estado miembro, que lleve a cabo un análisis de coste y beneficio de la aplicación de las disposiciones de la presente Directiva a los maquinistas que realicen sus actividades exclusivamente en el territorio de dicho Estado miembro. El análisis de coste y beneficio se referirá a un período de diez años. Dicho análisis de coste y beneficio se remitirá a la Comisión en los dos años posteriores a la creación de los registros previstos en el punto 1.

Si dicho análisis de coste y beneficio revela que los costes de la aplicación de las disposiciones recogidas en la presente Directiva a dichos maquinistas superan los beneficios, la Comisión, de acuerdo con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 32, apartado 2, tomará, en un plazo de seis meses tras la presentación de los resultados del análisis de coste y beneficio, una decisión por la cual lo dispuesto en el punto 2, letras b) y c), del presente artículo no se aplicará a dichos maquinistas durante un período de al menos diez años en el territorio del Estado miembro de que se trate.

Como mínimo 24 meses antes de que expire dicho período de exención temporal, la Comisión, teniendo en cuenta los aspectos pertinentes de la evolución del sector ferroviario en el Estado miembro de que se trate, solicitará a la Agencia, de acuerdo con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 32, apartado 2, que lleve a cabo otro análisis de coste y beneficio, que habrá de remitirse a la Comisión como mínimo 12 meses antes de que expire dicho período de exención temporal. La Comisión tomará una decisión de acuerdo con el procedimiento descrito en el segundo párrafo del presente punto.

Artículo 38

Entrada en vigor

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

Artículo 39

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 23 de octubre de 2007.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

H.-G. PÖTTERING

Por el Consejo

El Presidente

M. LOBO ANTUNES

ANEXO I

MODELO COMUNITARIO DE LICENCIA Y CERTIFICADO ARMONIZADO COMPLEMENTARIO

1. CARACTERÍSTICAS DE LA LICENCIA

Las características físicas de la licencia de maquinista se atenderán a las normas ISO 7810 e ISO 7816-1.

La tarjeta deberá ser de policarbonato.

Los métodos de verificación de las características del permiso de conducción que permitan garantizar su conformidad con las normas internacionales se ajustarán a la norma ISO 10373.

2. CONTENIDO DE LA LICENCIA

La cara anterior de la licencia contendrá los siguientes elementos:

- a) la mención «licencia de maquinista» impresa en caracteres gruesos en la lengua o lenguas del Estado miembro emisor;
- b) el nombre del Estado miembro emisor;
- c) el signo distintivo del Estado miembro emisor según el código ISO 3166, impreso en negativo en rectángulo azul y rodeado de 12 estrellas amarillas;
- d) los datos específicos de la licencia expedida, numerados del siguiente modo:
 - i) apellidos del titular,
 - ii) nombre del titular,
 - iii) fecha y lugar de nacimiento del titular,
 - iv) — fecha de expedición de la licencia,
— fecha de expiración de la validez administrativa de la licencia,
— designación de la autoridad emisora,
— número de referencia asignado por el empleador al empleado (opcional),
 - v) número de la licencia que da acceso a los datos del registro nacional,
 - vi) fotografía del titular,
 - vii) firma del titular,
 - viii) residencia permanente o dirección postal del titular (facultativo);
- e) la mención «Modelo de las Comunidades Europeas» en la lengua o lenguas del Estado miembro emisor y la mención «Licencia de conducción de trenes» en las demás lenguas de la Comunidad, impresas en amarillo para constituir el fondo del permiso;
- f) colores de referencia:
 - azul: Pantone Reflex Blue,
 - amarillo: Pantone Yellow;

- g) información complementaria, o restricciones médicas de uso impuestas por una autoridad competente conforme al anexo II, en código.

Los códigos los determinará la Comisión con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 32, apartado 2, y basándose en una recomendación de la Agencia.

3. CERTIFICADO

El certificado contendrá los siguientes elementos:

- a) apellidos del titular;
- b) nombre del titular;
- c) fecha y lugar de nacimiento del titular;
- d) — fecha de expedición del certificado,
— fecha de expiración de la validez administrativa del certificado,
— designación de la autoridad emisora,
— número de referencia asignado por el empleador al empleado (opcional);
- e) número del certificado que da acceso a los datos del registro nacional;
- f) fotografía del titular;
- g) firma del titular;
- h) residencia permanente o dirección postal del titular (facultativo);
- i) nombre y dirección de la empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras por cuenta del cual el maquinista está autorizado a conducir;
- j) categoría en que el titular tiene derecho a conducir;
- k) tipo o tipos de material rodante que el titular está autorizado a conducir;
- l) infraestructuras por las que el titular está autorizado a conducir;
- m) eventuales menciones adicionales o restrictivas;
- n) conocimientos lingüísticos.

4. DATOS MÍNIMOS QUE FIGURARÁN EN LOS REGISTROS NACIONALES

- a) Datos relativos a la licencia:

todos los datos que figuran en la licencia más los relativos a la comprobación de los requisitos establecidos en los artículos 11 y 16.

- b) Datos relativos al certificado:

todos los datos que figuran en la licencia más los relativos a la comprobación de los requisitos establecidos en los artículos 12, 13 y 16.

ANEXO II

REQUISITOS MÉDICOS

1. REQUISITOS GENERALES

1.1. Los maquinistas no deberán padecer enfermedad ni tomar medicación, drogas o sustancias que puedan provocar los siguientes efectos:

- pérdida repentina de conciencia,
- disminución de la atención o concentración,
- incapacidad repentina,
- pérdida de equilibrio o coordinación,
- limitación significativa de la movilidad.

1.2. Visión

Los maquinistas cumplirán los siguientes requisitos en relación con su capacidad visual:

- agudeza visual lejana, con o sin corrección: 1,0; mínimo 0,5 para el ojo de menor visión,
- lentillas correctoras máximas: hipermetropía + 5, miopía - 8. Se autorizarán excepciones en casos especiales y tras dictamen de un oftalmólogo. La decisión última corresponderá al médico,
- visión próxima e intermedia: suficiente, con o sin corrección,
- se autorizan las lentes de contacto y las gafas siempre que sean sometidas al control periódico de un especialista,
- visión de colores normal: utilización de una prueba reconocida, como la de Ishihara, complementada con otra prueba reconocida, en caso necesario,
- campo de visión: completo,
- visión por los dos ojos: efectiva. No es necesaria en personas con adaptación adecuada y una experiencia de compensación suficiente. Únicamente en caso de pérdida de la visión binocular una vez iniciado el trabajo,
- visión binocular: efectiva,
- reconocimiento de señales de los colores: la prueba deberá basarse en el reconocimiento de colores por separado y no de diferencias relativas,
- sensibilidad al contraste: buena,
- ausencia de enfermedades degenerativas del ojo,
- solo se permitirán implantes oculares, queratomías y queratectomías a condición de que sean objeto de reconocimiento a intervalos anuales o según la periodicidad decidida por el médico,
- capacidad de resistencia al deslumbramiento,
- no están autorizadas las lentes de contacto de color ni las lentes fotocromáticas. Se autorizan las lentes con filtro UV.

1.3. Requisitos relativos a la audición y la conversación

Audición suficiente, confirmada por un audiograma, esto es:

- audición suficiente para mantener una conversación telefónica y ser capaz de oír tonalidades de alerta y mensajes de radio.

Los siguientes valores deberán ser considerados como referencia:

- la pérdida auditiva no deberá ser superior a 40 dB a 500 y 1 000 Hz,
- la pérdida auditiva no deberá ser superior a 45 dB a 2 000 Hz para el oído de peor conducción aérea,
- ninguna anomalía del sistema vestibular,
- ningún problema crónico de lenguaje (dada la necesidad de intercambiar mensajes en voz alta y clara),
- en casos especiales se permitirá el uso de aparatos auditivos.

1.4. Embarazo

El embarazo deberá ser considerado causa provisional de exclusión del maquinista en casos de mala tolerancia o patología. Deberán aplicarse las disposiciones legales de protección de las maquinistas embarazadas.

2. CONTENIDOS MÍNIMOS DEL RECONOCIMIENTO PREVIO A LA DESIGNACIÓN

2.1. Reconocimientos médicos

- Reconocimiento médico general.
- Examen de funciones sensoriales (visión, audición, percepción de colores).
- Análisis de sangre y orina, con búsqueda, entre otras cosas, de la diabetes mellitus, en la medida en que sean necesarios para valorar la aptitud física del candidato.
- Electrocardiograma (ECG) en reposo.
- Detección de sustancias psicotrópicas como drogas ilícitas o tratamiento médico psicotrópico y consumo de alcohol que cuestionen la aptitud para el trabajo.
- Cognitivos: atención y concentración, memoria, capacidad de percepción, razonamiento.
- Comunicación.
- Psicomotores: rapidez de reacción, coordinación gestual.

2.2. Exámenes laborales psicológicos

El objetivo de los exámenes laborales psicológicos es ayudar en la designación y gestión del personal. En la determinación del contenido de la evaluación psicológica, el examen deberá evaluar que el solicitante para maquinista no ha revelado deficiencias laborales psicológicas, en particular en aptitudes operativas o en cualquier factor pertinente de la personalidad que puedan afectar a la ejecución segura de sus funciones.

3. RECONOCIMIENTOS PERIÓDICOS TRAS LA DESIGNACIÓN

3.1. Frecuencia

Los reconocimientos médicos (aptitud física) deberán tener lugar por lo menos cada tres años hasta la edad de 55 años y a partir de entonces una vez al año.

Además de esta frecuencia, el médico acreditado o reconocido según el artículo 20 prescribirá exámenes más frecuentes si así lo exige el estado de salud del miembro del personal.

Sin perjuicio del artículo 16, apartado 1, se realizará un reconocimiento médico adecuado cuando haya motivos para pensar que un titular de licencia o de certificado ya no cumple los requisitos médicos establecidos en el punto 1 del anexo II.

La aptitud física será verificada periódicamente, así como después de un accidente laboral y de un período de ausencia como consecuencia de un accidente con víctimas. El médico acreditado o reconocido según el artículo 20 podrá decidir efectuar un reconocimiento médico complementario, en especial tras una baja por enfermedad de 30 días. El empleador podrá solicitar al médico acreditado o reconocido según el artículo 20 que verifique la aptitud física del maquinista si este ha debido ser retirado del servicio por razones de seguridad.

3.2. Contenido mínimo del reconocimiento médico periódico

Si el maquinista satisface los criterios exigidos para el reconocimiento efectuado antes del nombramiento, los reconocimientos periódicos deberán incluir como mínimo:

- reconocimiento médico general,
- examen de funciones sensoriales (visión, audición, percepción de colores),
- análisis de sangre y orina para la detección de diabetes mellitus y otros estados que indique el examen clínico,
- detección de drogas cuando estén indicadas por motivos clínicos.

Además, se realizará un ECG en reposo a los maquinistas mayores de 40 años.

ANEXO III

MÉTODO DE FORMACIÓN

Es necesario un correcto equilibrio entre la formación teórica (aula y demostraciones) y práctica (experiencia de trabajo, conducción con supervisión y conducción sin supervisión en vías cerradas al tráfico con fines de formación).

Se acepta la formación asistida por ordenador para el aprendizaje individual de las normas de explotación, situaciones de señalización, etc.

La utilización de simuladores, aunque no es obligatoria, puede ser provechosa para la formación efectiva de los maquinistas; es especialmente útil para adiestrarse en condiciones de trabajo anómalas o en normas que se aplican con poca frecuencia. Tiene la ventaja particular de hacer posible una capacidad de aprendizaje activo respecto de circunstancias en las que no es posible adiestrarse en el mundo real. En principio, se deberán utilizar simuladores de última generación.

Por lo que respecta a la adquisición de conocimientos sobre una línea, hay que incentivar el sistema en que un maquinista va acompañado por otro maquinista durante un número adecuado de trayectos, tanto de día como de noche, a lo largo de dicha línea. Como método de formación alternativo se pueden utilizar, entre otros, grabaciones de los itinerarios realizadas desde la cabina del maquinista.

ANEXO IV

CONOCIMIENTOS PROFESIONALES GENERALES Y PRESCRIPCIONES RELATIVAS A LA LICENCIA

La formación general aspira a los siguientes objetivos:

- adquisición de conocimientos y práctica de técnicas ferroviarias, en particular los principios de seguridad y el espíritu en que se basa la normativa en materia de explotación,
- adquisición de conocimientos y práctica sobre los riesgos relacionados con la explotación ferroviaria y los medios para controlarlos,
- adquisición de conocimientos y práctica sobre los principios rectores de uno o varios modos de explotación,
- adquisición de conocimientos y práctica sobre los trenes, su composición y los requisitos técnicos de las máquinas motrices, vagones, coches y demás material rodante.

En particular, el maquinista debe poder:

- entender las condiciones concretas del ejercicio del oficio de maquinista, su interés y sus exigencias tanto en el plano profesional como personal (jornadas de trabajo dilatadas, ausencia del domicilio, etc.),
 - aplicar las reglas de seguridad del personal,
 - identificar el material rodante,
 - conocer y aplicar con precisión un método de trabajo,
 - identificar los distintos documentos de referencia y aplicación (Manual de procedimientos y Libro de itinerarios, tal como se definen en las ETI «Explotación», Manual de conducción, Guía de reparación de averías, etc.),
 - aprender comportamientos que sean compatibles con el desempeño de responsabilidades esenciales de seguridad,
 - conocer la existencia de procedimientos aplicables en caso de accidente con víctimas,
 - distinguir los riesgos relacionados con la explotación ferroviaria en general,
 - conocer la existencia de los diversos principios de la seguridad de la circulación,
 - aplicar los principios básicos de la electrotecnia.
-

ANEXO V

CONOCIMIENTOS PROFESIONALES SOBRE EL MATERIAL RODANTE Y REQUISITOS RELATIVOS AL CERTIFICADO

Al término de la formación específica relativa al material rodante, el maquinista deberá poder realizar satisfactoriamente las siguientes tareas.

1. PRUEBAS Y VERIFICACIONES PRESCRITAS ANTES DE LA SALIDA

El maquinista debe poder:

- procurarse la documentación y equipo necesarios,
- comprobar las prestaciones de la unidad motriz,
- comprobar las indicaciones que figuren en los documentos a bordo de la unidad motriz,
- asegurarse, realizando las pruebas y comprobaciones previstas, de que la unidad motriz está en condiciones de asegurar el remolque del tren, y de que funcionan los dispositivos de seguridad,
- comprobar la disponibilidad y operatividad de los equipos de protección y seguridad obligatorios con anterioridad a los relevos de locomotora e inicios de viaje,
- realizar las operaciones corrientes de mantenimiento preventivo.

2. CONOCIMIENTO DEL MATERIAL RODANTE

Para conducir la unidad motriz, el maquinista debe conocer la totalidad de los sistemas de mando e indicadores puestos a su disposición, en particular los relacionados con:

- la tracción,
- el frenado,
- los dispositivos relacionados con la seguridad de la circulación.

Para poder detectar y localizar una anomalía del material rodante, señalarla y determinar las condiciones de reanudación de la marcha así como, en determinados casos, efectuar una intervención, el maquinista debe conocer:

- las estructuras mecánicas,
- los órganos de suspensión y conexión,
- los órganos de rodadura,
- los equipos de seguridad,
- los depósitos de combustible, dispositivos de alimentación de combustible y órganos de escape,
- el dispositivo de marcado, que figura en el interior y en el exterior del material, especialmente los símbolos utilizados para el transporte de mercancías peligrosas,
- los sistemas de registro de viajes,
- los sistemas eléctricos y neumáticos,
- los órganos de captación y circuitos de alta tensión,
- los medios de comunicación (radio suelo-tren, etc.),
- los planes de viaje,

- los elementos que constituyen el material rodante, su función y los dispositivos particulares del material remolcado, en especial el sistema de parada del tren por descompresión del circuito general de frenado,
- los órganos de frenado,
- los elementos particulares de las unidades motrices,
- el mecanismo de tracción, los motores y las transmisiones.

3. PRUEBAS DE FRENADO

El maquinista debe ser capaz de:

- verificar y calcular, antes de la salida del tren, que la potencia de frenado de este corresponde a la potencia de frenado prescrita para la línea en los documentos de los vehículos,
- verificar el funcionamiento de los diversos componentes del sistema de frenado de la unidad motriz y del tren, según proceda, antes de toda puesta en movimiento, en la puesta en servicio y en marcha.

4. TIPO DE MARCHA Y VELOCIDAD MÁXIMA DEL TREN EN FUNCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LA LÍNEA

El maquinista debe ser capaz de:

- tener en cuenta las informaciones que se le transmitan antes de toda salida,
- determinar el tipo de marcha y la velocidad límite del tren en función de variables como las limitaciones de velocidad, condiciones meteorológicas o modificaciones de la señalización.

5. CONDUCCIÓN DEL TREN DE FORMA QUE NO SE DETERIOREN LAS INSTALACIONES NI LOS VEHÍCULOS

El maquinista debe ser capaz de:

- utilizar todos los dispositivos de mando y control que estén a su disposición, según las reglas aplicables,
- arrancar el tren respetando las limitaciones relativas a la adherencia y la potencia,
- utilizar el freno para reducir la velocidad y detener el tren, respetando el material rodante y las instalaciones.

6. ANOMALÍAS

El maquinista debe:

- poder estar atento a los acontecimientos inusuales relacionados con la conducción del tren,
- ser capaz de inspeccionar el tren e identificar los indicadores de anomalías, diferenciarlos y reaccionar según su importancia respectiva, e intentar solucionarlas privilegiando en todos los casos la seguridad de la circulación ferroviaria y las personas,
- conocer los medios de protección y comunicación disponibles.

7. INCIDENTES Y ACCIDENTES DE EXPLOTACIÓN, INCENDIOS Y ACCIDENTES CON VÍCTIMAS

El maquinista debe:

- ser capaz de tomar las disposiciones de protección y alerta en caso de accidente con víctimas a bordo del tren,
- ser capaz de determinar si el tren transporta mercancías peligrosas e identificarlas sobre la base de la documentación del tren y la lista de vagones,
- conocer los procedimientos de evacuación de un tren en caso de emergencia.

8. CONDICIONES DE REANUDACIÓN DE LA MARCHA DESPUÉS DE UN INCIDENTE QUE AFECTE AL MATERIAL RODANTE

Después de un incidente, el maquinista debe ser capaz de evaluar si el material puede seguir circulando y en qué condiciones, de tal forma que notifique esas condiciones lo antes posible al administrador de infraestructuras.

El maquinista debe ser capaz de determinar si es necesaria la evaluación de un perito antes de que el tren pueda reanudar la marcha.

9. INMOVILIZACIÓN DEL TREN

El maquinista debe ser capaz de tomar las medidas necesarias para evitar que el tren, o partes del tren, se pongan en marcha o en movimiento intempestivamente, incluso en las condiciones más desfavorables.

Además, el maquinista debe conocer medidas para detener un tren, o partes de un tren, en caso de que se pusieran en movimiento intempestivamente.

ANEXO VI

CONOCIMIENTOS PROFESIONALES SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS Y REQUISITOS RELATIVOS AL CERTIFICADO**Materias relacionadas con las infraestructuras**

1. PRUEBAS DE FRENADO

El maquinista debe ser capaz de verificar y calcular, antes de la salida del tren, que la potencia de frenado de este corresponde a la potencia de frenado prescrita para la línea en los documentos de los vehículos.

2. TIPO DE MARCHA Y VELOCIDAD MÁXIMA DEL TREN EN FUNCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LA LÍNEA

El maquinista debe ser capaz de:

- enterarse de las informaciones que se le transmitan, tales como las limitaciones de velocidad o modificaciones eventuales de la señalización,
- determinar el tipo de marcha y la velocidad límite del tren en función de las características de la línea.

3. CONOCIMIENTO DE LA LÍNEA

El maquinista debe ser capaz de prever y reaccionar correctamente en términos de seguridad y de otros aspectos funcionales, como la puntualidad y los aspectos económicos. En consecuencia, habrá de conocer bien las líneas e instalaciones ferroviarias que recorra, así como, llegado el caso, los itinerarios alternativos convenidos.

Son importantes los siguientes aspectos:

- las condiciones de explotación (cambios de vía, circulación en un solo sentido, etc.),
- la realización de un itinerario y la consulta de los documentos correspondientes,
- la determinación de las vías utilizables para el tipo de circulación considerado,
- las normas de tráfico aplicables y el significado del sistema de señalización,
- el régimen de explotación,
- el sistema de bloqueo y reglamentación asociada,
- nombre, situación y localización a distancia de estaciones y puestos de explotación, a fin de prever la conducción,
- la señalización de transición entre los distintos sistemas de explotación o alimentación de energía,
- las velocidades máximas para las distintas categorías de trenes conducidos por el agente,
- los perfiles topográficos,
- las condiciones particulares de frenado, tales como las aplicables en líneas de fuerte pendiente,
- las particularidades de explotación: señales o paneles específicos, condiciones de salida, etc.

4. NORMAS DE SEGURIDAD

El maquinista debe ser capaz de:

- poner los trenes en marcha solamente si se reúnen las condiciones reglamentarias (horario, orden o señal de salida, apertura de señales, etc.),
- observar la señalización (lateral o en cabina), descodificarla sin dudas ni errores y llevar a cabo las acciones prescritas,
- circular con total seguridad según los modos particulares de explotación: aplicación de dichos modos cuando se reciba la orden correspondiente, limitación temporal de velocidad, circulación en sentido inverso al normal, autorización de rebasar señales cerradas, maniobras, evoluciones, circulación por vía de obras, etc.,
- observar las paradas que estén previstas en el horario o hayan sido ordenadas, y efectuar si procede las operaciones de servicio de viajeros en las mismas, especialmente la apertura y cierre de puertas.

5. CONDUCCIÓN DEL TREN

El maquinista debe ser capaz de:

- conocer en todo momento su situación en la línea por la que circula,
- utilizar el freno para reducir la velocidad y detener el tren, respetando el material rodante y las instalaciones,
- regular la marcha del tren con arreglo al horario y las eventuales consignas de ahorro de energía, teniendo en cuenta las características de la unidad motriz, el tren, la línea y el entorno.

6. ANOMALÍAS

El maquinista debe ser capaz de:

- estar atento, en la medida en que la conducción del tren lo permita, a los acontecimientos inusuales relacionados con la infraestructura y el entorno: señales, vía, alimentación de energía, pasos a nivel, alrededores de la vía, otras circulaciones,
- conocer las distancias precisas para respetar obstáculos,
- notificar lo antes posible al administrador de infraestructuras el lugar y naturaleza de las anomalías constatadas, asegurándose de ser bien interpretado por su interlocutor,
- tener en cuenta la infraestructura, cuidar o hacer que se vele por la seguridad de la circulación de personas siempre que sea necesario.

7. INCIDENTES Y ACCIDENTES DE EXPLOTACIÓN, INCENDIOS Y ACCIDENTES CON VÍCTIMAS

El maquinista debe ser capaz de:

- adoptar las disposiciones de protección y alerta en caso de accidente con víctimas,
- determinar el punto de parada del tren tras un incendio y, si procede, facilitar la evacuación de los viajeros,
- facilitar en cuanto sea posible los datos pertinentes sobre el incendio, si no ha podido dominarlo él mismo,
- notificar cuanto antes dichas condiciones al administrador de infraestructuras,
- evaluar si la infraestructura permite que continúe la marcha del vehículo y en qué condiciones.

8. PRUEBA LINGÜÍSTICA

Los maquinistas que deban comunicarse con el administrador de infraestructuras sobre cuestiones esenciales relacionadas con la seguridad deberán poseer la necesaria competencia lingüística en el idioma indicado por este. Dicha competencia lingüística deberá permitirles comunicarse de manera activa y eficaz en situaciones tanto rutinarias como adversas y de emergencia.

Deberán poder emplear los mensajes y el método de comunicación especificados en las ETI «Explotación». Los maquinistas deberán ser capaces de comunicarse conforme al nivel 3 del siguiente cuadro:

Nivel lingüístico y de comunicación

La competencia oral en una lengua se puede subdividir en cinco niveles:

Nivel	Descripción
5	<ul style="list-style-type: none"> — puede adaptar su manera de hablar a cualquier interlocutor — puede exponer una opinión — puede negociar — puede persuadir — puede asesorar
4	<ul style="list-style-type: none"> — puede hacer frente a situaciones totalmente imprevistas — puede hacer suposiciones — puede expresar una opinión razonada
3	<ul style="list-style-type: none"> — puede hacer frente a situaciones concretas en que exista un elemento imprevisto — puede describir — puede mantener una conversación sencilla
2	<ul style="list-style-type: none"> — puede hacer frente a situaciones concretas sencillas — puede hacer preguntas — puede contestar a preguntas
1	<ul style="list-style-type: none"> — puede hablar utilizando frases memorizadas

ANEXO VII

FRECUENCIA DE LOS EXÁMENES

La frecuencia mínima de las verificaciones periódicas se realizará como sigue:

- a) conocimientos lingüísticos (solamente para los hablantes que no sean nativos): cada tres años o después de una ausencia de más de un año;
 - b) conocimiento de las infraestructuras (incluido el conocimiento de las líneas y de las normas de explotación): cada tres años o después de una ausencia de más de un año de la línea pertinente;
 - c) conocimiento del material rodante: cada tres años.
-