

**Documentos Internacionales**

# **Estrategias Ferroviarias**

**Documentos de Posición  
sobre el Cuarto Paquete  
Ferroviario**

**61**





## **Documentos de Posición sobre el 4º Paquete Ferroviario:**

### **Documento de Posición sobre las Propuestas de la Comisión Europea para un Cuarto Paquete Ferroviario.**

**IRG-rail** (Grupo de reguladores ferroviarios independientes), Abril 2013

### **Propuesta de Modificación del Reglamento 1370/07**

**UITP** (Asociación internacional de Transporte Público), Abril 2013

### **Propuesta sobre la Interoperabilidad del Sistema Ferroviario en la UE: COM (2013) 30 final**

**EIM** (Asociación Europea de Administradores de Infraestructura Independientes)  
Mayo 2013

### **Propuesta sobre la Seguridad del Sistema Ferroviario en la UE**

#### **COM (2013) 31 final**

**EIM** (Asociación Europea de Administradores de Infraestructura Independientes)  
Octubre 2013

## **Position papers on the Four Railway Package:**

### **Position Paper on the EC's Proposals for a Fourth Railway Package**

**IRG-rail** (Independent Regulators' Group), April 2013

### **Proposal for a Modification of the Regulation 1370/07**

**UITP** (International Association of Public Transport), April 2013

### **Proposal on the Interoperability of the rail System within the EU**

**COM (2013) 30 final**

**EIM** (European Infrastructure Managers), May 2013

### **Proposal on the Safety of the Rail System within the EU**

**COM (2013) 31 final**

**EIM** (European Infrastructure Managers), October 2013

---

---

## Estrategias Ferroviarias

Número 61 - Noviembre 2013

### Ficha Catalográfica

Documentos de Posición sobre el 4º Paquete Ferroviario =

Position papers on the Four Railway Package

Madrid; ADIF. Subdirección de Internacional, 2013

41p. ; 29,7 cm (Estrategias Ferroviarias; 61)

1. Política ferroviaria comunitaria

2. Interoperabilidad

3. Competencia

**Edita:**

ADIF: Dirección de Internacional

---

---

## • ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	5	NO APLICACIÓN DE LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE INTEROPERABILIDAD, ETI .....	29
PRESENTACIÓN .....	5	ALCANCE DE LA RESPONSABILIDAD DE AUTORIZACIÓN DE SISTEMAS DE CONTROL Y MANDO Y SEÑALIZACIÓN.....	30
IRG-RAIL. DOCUMENTO DE POSICIÓN SOBRE LAS PROPUESTAS DE LA COMISIÓN EUROPEA PARA UN CUARTO PAQUETE FERROVIARIO.....	7	IMPACTO DE LA EXCLUSIÓN DEL TÉRMINO "PRINCIPAL" PARA LOS ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS.....	30
INTRODUCCIÓN.....	9	ACTOS DELEGADOS.....	31
OBJETIVOS GLOBALES DEL 4º PAQUETE FERROVIARIO Y OBSERVACIONES GENERALES. ....	10	NORMAS NACIONALES.....	31
PARTE I: APERTURA DE LOS MERCADOS NACIONALES DE VIAJEROS. ....	11	CAMINO A SEGUIR.....	32
PARTE II: LA GOBERNANZA DE LAS INFRAESTRUCTURAS. ....	13	EIM. DOCUMENTO DE POSICIÓN SOBRE EL CUARTO PAQUETE FERROVIARIO. PROPUESTA SOBRE SEGURIDAD DEL SISTEMA FERROVIARIO EN LA UE.....	33
PARTE III: EL PILAR TÉCNICO.....	17	ÁMBITO DE APLICACIÓN .....	35
UITP. DOCUMENTO DE POSICIÓN SOBRE EL CUARTO PAQUETE FERROVIARIO. PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO 1370/07.....	19	ACTOS DELEGADOS .....	35
INTRODUCCIÓN.....	21	CERTIFICADO ÚNICO DE SEGURIDAD .....	36
OBSERVACIONES GENERALES .....	22	DURACIÓN DEL PROCESO DE SOLICITUD DEL SSC Y LA AUTORIZACIÓN DE SEGURIDAD DE LOS ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS .....	37
EIM. DOCUMENTO DE POSICIÓN SOBRE EL CUARTO PAQUETE FERROVIARIO. PROPUESTA SOBRE LA INTEROPERABILIDAD DEL SISTEMA FERROVIARIO EN LA UE.....	25	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES .....	37
INTRODUCCIÓN .....	27	NORMAS NACIONALES.....	37
AUTORIZACIÓN DE VEHÍCULOS .....	28	LISTADO DE SIGLAS .....	39



## • INTRODUCCIÓN

*El Cuarto Paquete legislativo ferroviario, publicado por la Comisión Europea el 31 de enero de 2013 COM (2013) 25 final<sup>1</sup> ha marcado, sin duda alguna, el debate ferroviario a largo del año y continuará haciéndolo hasta su aprobación, debido a los importantes temas que aborda y su previsible influencia en el futuro desarrollo del conjunto del sector. Hay que tener en cuenta que nos encontramos con un exhaustivo paquete de propuestas, tanto desde el punto de vista técnico, nuevas directivas de seguridad e interoperabilidad; como políticas, que van desde el establecimiento del marco de gobernanza al aumento de las responsabilidades de la Agencia Ferroviaria Europea o la apertura de los mercados nacionales para los servicios de viajeros por ferrocarril.*

*En este contexto, son numerosas las asociaciones que se han pronunciado en cuanto a las medidas propuestas, publicando su opinión sobre las mismas y las modificaciones que consideran imprescindibles para que no se perjudiquen los intereses de sus asociados, y, desde su punto de vista, del conjunto de la comunidad ferroviaria europea. Entre los documentos publicados, hemos seleccionado cuatro para su publicación en el presente número de Estrategias. Su especial interés se centra no sólo en los temas que abordan sino en el colectivo que representan.*

*En primer lugar presentamos el documento de posición del Grupo de reguladores ferroviarios independientes, IRG-rail, al que pertenece el regulador ferroviario español. En el mismo se hacen observaciones de los objetivos globales*

*del Paquete, centrándose posteriormente en la apertura de los mercados nacionales y la gobernanza de las infraestructuras, para terminar con las propuestas técnicas. Básicamente se define en el mismo la importancia de dotar a sus miembros de la capacidad necesaria para cumplir sus funciones en el marco de un mercado ferroviario europeo único.*

*En segundo lugar, se desarrolla la opinión de la UITP, Asociación Internacional de transporte público, con más de 3.000 miembros en todo el mundo, cuyo Comité en la UE lamenta que la propuesta de enmienda del Reglamento CE N°1370/07 relativo a la apertura de los mercados nacionales para los servicios de transporte por ferrocarril afecte al sector público urbano y de cercanías, exponiendo sus razones para ello.*

*Por último, se presentan dos documentos de posición de EIM, la Asociación Europea de Administradores de Infraestructuras Independientes, a la que pertenece Adif, referidos al denominado "Pilar técnico" del cuarto paquete. El primero relativo a la nueva propuesta de Directiva de Interoperabilidad y el segundo a la nueva propuesta de Directiva de Seguridad.*

*El conjunto de documentos permite tener una amplia visión de cómo han sido acogidas por el sector las modificaciones legislativas planteadas en el cuarto paquete ferroviario y cómo pueden ir evolucionando tras las lecturas del Consejo y Parlamento Europeos hasta su publicación futura.*

1. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0025:FIN:ES:PDF>.

## • PRESENTACIÓN

La Dirección de Internacional de ADIF edita una serie de documentos bajo el título genérico "Estrategias Ferroviarias" traducidos al castellano, para su difusión con fines exclusivamente de información dentro del contexto de las empresas ferroviarias. En ellos se muestran cuestiones y análisis estratégicos seleccionados por esta Dirección en nuestro entorno europeo, buscando la mayor actualidad en relación con las experiencias de otros países sobre los procesos de transformación del ferrocarril y el reforzamiento de su papel en el sistema de transportes.

Estos documentos están disponibles en la página web de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles

([www.docutren.com/documentos\\_internacionales.htm](http://www.docutren.com/documentos_internacionales.htm)), en el Boletín Internacional de Adif, Guías, al que se puede acceder desde el portal "Inicia" [http://inicia.adif.es/wcm/wcmextra/html/boletin\\_internacional/index.html](http://inicia.adif.es/wcm/wcmextra/html/boletin_internacional/index.html)) y en la intranet de internacional [http://inicia.adif.es/wps/portal/PortalInicia/Inicio.Portada\\_deEmpresa/Internacional/Estrategias\\_Ferrovias\\_Europeas](http://inicia.adif.es/wps/portal/PortalInicia/Inicio.Portada_deEmpresa/Internacional/Estrategias_Ferrovias_Europeas).

Por parte de la Dirección de Internacional de ADIF se cumple así con el objetivo de difundir aquella información internacional que pueda ser de utilidad para la empresa en el desarrollo de su actividad.





**IRG-rail.  
Documento de Posición sobre  
las Propuestas de la  
Comisión Europea para  
un Cuarto Paquete Ferroviario<sup>2</sup>.**

Abril 2013

---

2. <http://www.irg-rail.eu/public-documents/2013/>

---



## INTRODUCCIÓN

1. El 30 de enero de 2013, la comisión Europea publicó su 4º Paquete Ferroviario<sup>3</sup>. Este amplio paquete contempla los siguientes temas:

- Apertura de los mercados nacionales de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril.
- Reforma y mejoras estructurales en la gobernanza de la infraestructura ferroviaria.
- Mayor armonización en relación a la interoperabilidad, seguridad ferroviaria y papel de la Agencia Ferroviaria Europea.

2. La publicación de las propuestas finales estuvo precedida, en 2012, por un intenso debate y consultas con los grupos de interés del sector ferroviario. IRG siguió de cerca este proceso y publicó un documento de posición en octubre de 2012<sup>4</sup>.

3. Este documento subrayaba los puntos de vista iniciales de los miembros de IRG-Rail, concretamente:

- IRG-Rail aprobó el esfuerzo para mejorar la competencia en el sector ferroviario de la UE a través de la apertura del mercado, apoyado en una normativa fuerte e independiente y acompañado por algunas condiciones marco claves, esto es, contribuyendo a aumentar la cantidad y la calidad de los servicios de viajeros y mercancías.
- IRG-Rail aprobó la licitación pública como norma general de asignación de contratos de servicio público, y

3. La comisión propone enmendar los siguientes instrumentos legales:

- Directiva 2012/34/UE de Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012, estableciendo un Espacio Ferroviario Europeo Único (revisión), en relación a la apertura de los mercados nacionales de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de la infraestructura ferroviaria.
- Reglamento (CE) N° 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo del 23 de octubre de 2007 relativo a la apertura de los mercados nacionales de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril
- Reglamento (CE) N° 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo del 29 de abril de 2004 sobre la Agencia Ferroviaria Europea.
- Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo del 29 de abril de 2004 sobre seguridad en los ferrocarriles de la Comunidad.
- Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo del 17 de junio de 2008 sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario en la Unión Europea.
- La Comisión sugiere también revocar el Reglamento (CEE) 1192/69 sobre normas comunes para la normalización contable de las empresas ferroviarias.

4. IRG-Rail (12)2 rev1; IRG-Rail (12)2a publicado el 24 de octubre de 2012.

favoreció la creación de una legislación que exige que la disponibilidad de material rodante no sea una barrera a la entrada en el mercado.

- IRG-Rail aprobó las disposiciones para mejorar el acceso a los servicios auxiliares de ferrocarril, concretamente a la venta de billetes y a las actividades de marketing y promocionales.

- IRG-Rail también estuvo a favor de aclarar las definiciones y especificaciones de las funciones esenciales de los administradores de infraestructuras y de una mayor separación e independencia de las funciones de los operadores ferroviarios. En relación al papel esencial de los organismos reguladores para asegurar la transparencia y la igualdad de condiciones, IRG hace hincapié en la necesidad de una completa supervisión regulatoria de los requisitos de separación.

- IRG apoyó la cooperación más estrecha entre las autoridades nacionales responsables de la seguridad, la aceleración de la homologación de las legislaciones nacionales y la armonización adecuada de las normas de seguridad, evitando requerimientos excesivos. Esto hubiera fomentado, probablemente, una mayor apertura del mercado ferroviario y la mejora del entorno competitivo.

- Sin embargo, IRG-Rail destacó que era importante asegurar que las propuestas fueran flexibles y no provocaran burocracia y costes injustificados para el sector ferroviario. Especialmente en relación a la apertura de los mercados nacionales de viajeros. IRG resaltó la importancia de las sinergias para asegurar que se mantuvieran los beneficios de un enfoque global del sistema de operaciones. IRG-Rail recomendó no aplicar un enfoque único para la apertura del mercado y el acceso al material rodante, sino la posibilidad de diferentes opciones dependiendo de las condiciones nacionales específicas.

4. Este documento de posición fortalece los puntos de vista iniciales de IRG-Rail y pretende considerar los objetivos y las propuestas legislativas concretas del Paquete desde una perspectiva reguladora práctica.

## OBJETIVOS GLOBALES DEL 4º PAQUETE FERROVIARIO Y OBSERVACIONES GENERALES

---

5. Este documento se centra en el impacto regulador de las medidas propuestas sobre el trabajo diario de los miembros de IRG-Rail, y presenta sus puntos de vista en relación a sus responsabilidades concretas, no refleja necesariamente todas las posiciones individuales a nivel nacional.
6. El objetivo global del 4º Paquete Ferroviario es crear un Espacio Ferroviario Europeo único totalmente competitivo y sostenible para beneficiar a los clientes, al negocio y al medioambiente. La Comisión propone llevar a cabo acciones para conseguir “una infraestructura unificada” y “un mercado interno real”. Para conseguir esto, el 4º Paquete propuesto sugiere actuaciones en las tres áreas siguientes:
  - **Estándares y aprobaciones que funcionen:** los trenes y el material rodante deberían construirse con un único estándar y certificarse una sola vez para ahorrar tiempo y dinero. Debería existir un único certificado de seguridad para los operadores ferroviarios, que les permitiera operar en toda Europa.
  - **Una estructura que cumpla:** habría que fortalecer a los administradores de infraestructuras, y las funciones de gestión de la red (incluyendo gestión de tráfico) y de circulación de trenes deberían mantenerse separadas para asegurar que la red ferroviaria se gestiona eficientemente y de forma no discriminatoria.
  - **Mercados totalmente liberalizados que proporcionen mayor calidad y más opciones:** los mercados nacionales de viajeros deberían abrirse a nuevos operadores y servicios con el fin de fomentar la innovación y la eficiencia.
7. IRG-Rail apoya totalmente el enfoque holístico de la Comisión en el Paquete, que contempla a la vez el relativamente bajo nivel de competencia, la permanencia de las distorsiones del mercado y unas estructuras insuficientes, introduciendo iniciativas que se apoyan entre sí en diferentes aspectos ferroviarios y otra legislación.
8. IRG-Rail aprueba especialmente el objetivo del 4º Paquete de abrir los mercados ferroviarios nacionales, dado que éste es un gran paso hacia un mercado ferroviario único competitivo, eficiente y sostenible en Europa. El enfoque holístico elegido, con diferentes medidas propuestas, puede conseguir sinergias y, por lo tanto, crear un sector ferroviario más eficiente, competitivo y atractivo para los clientes.
9. Sin embargo, IRG-Rail tiene algunas reservas sobre varios aspectos de las propuestas, como se detalla en este documento, que también hace hincapié en algunas de las áreas en las que más claramente se necesitan.
10. Reconocen el hecho de que el Paquete toca varios campos de la ley (como leyes de contratación pública o derecho laboral), así como las responsabilidades de las diferentes autoridades nacionales.
11. Como ya señaló en su primer documento de posición, IRG-Rail está convencida de que la apertura del mercado sólo tendrá éxito con una fuerte revisión de la regulación y un conjunto de condiciones marco claras como el acceso no discriminatorio a las infraestructuras, estaciones y asignación de surcos, gestión de tráfico y material rodante adecuado. Para crear un mercado ferroviario único en Europa que sea competitivo, IRG-Rail cree que es necesario eliminar las barreras legales, estructurales, y técnicas a la entrada al mercado que aún existen. También es esencial preservar los beneficios de una red de servicios integrada y asegurar igualdad de condiciones para fomentar un mercado ferroviario que funcione bien. Algunas de estas condiciones marco se abordarán a través de propuestas relativas a la apertura de los mercados nacionales de viajeros, otras a través de propuestas sobre la gobernanza de las infraestructuras y la parte técnica de este Paquete.
12. IRG-Rail cree que es crucial encontrar el equilibrio adecuado entre claridad legal y detalle por una parte, y entre criterio y flexibilidad reguladora suficiente por otra. Por lo tanto, IRG-Rail apoya explícitamente el enfoque flexible que la Comisión Europea ha elegido en relación a los diferentes aspectos de la apertura de los mercados nacionales de transporte de viajeros (por ejemplo, el modelo de acceso abierto, acceso para el material rodante, venta de billetes). Esto dejará espacio suficiente para maniobrar hacia soluciones nacionales adecuadas, que tengan en cuenta las diferentes estructuras nacionales. Sin embargo, señalamos que, para que la apertura de los mercados tenga éxito, es importante asegurar que la implantación respeta unas condiciones equitativas y que los países abren sus mercados nacionales de viajeros tan pronto como sea posible, de acuerdo con la legislación pertinente.
13. IRG-Rail cree que un marco legal claro y transparente es vital para unos mercados liberalizados y para el desarrollo de la apertura de acceso a operadores. Para tener éxito, la apertura del mercado de viajeros debe ir acompañada y apoyada por una regulación firme e independiente. La prioridad principal es asegurar que el acceso al mercado es transparente y no discriminatorio, especialmente en relación a los criterios de asignación de capacidad. Unas condiciones de competencia equitativas fomentarán las inversiones y la innovación, permitiendo a los clientes beneficiarse de unos servicios mejores.

## PARTE I: APERTURA DE LOS MERCADOS NACIONALES DE VIAJEROS

14. IRG-Rail apoya firmemente la apertura de los mercados nacionales de transporte de viajeros. Como se demuestra en la información reunida por la Comisión Europea, los mercados de transporte ferroviario no están todo lo liberalizados que podrían estar. La propuesta de apertura de los mercados nacionales de viajeros, beneficiaría a los viajeros europeos, a los financiadores y a los operadores ferroviarios. Sería un paso hacia la creación de un espacio ferroviario europeo único, que respondiera mejor a las necesidades de los clientes, con mejoras en eficiencia, rendimiento y crecimiento.

### Libre Acceso

Detalles de la apertura de los mercados

15. La liberalización puede adoptar distintas formas, con un equilibrio dispar entre la licitación competitiva para los contratos de servicio público y los acuerdos de libre acceso. Las redes ferroviarias de los Estados Miembros difieren en tamaño, estructura y especificaciones técnicas. IRG-Rail apoya que el 4º Paquete Ferroviario permita estas diferencias y dé a los Estados Miembros la flexibilidad suficiente, manteniendo, a la vez, unas condiciones de competencia equitativas en cuanto a los beneficios de la competencia en el mercado ferroviario nacional.
16. El modelo a elegir para la liberalización de los mercados nacionales de viajeros debe ser estudiado cuidadosamente, especialmente en lo relativo a cualquier posible impacto sobre contratos existentes, en el caso de los Estados Miembros donde el acceso libre ya se ha implantado, es importante que se mantengan las condiciones de competitividad.

### Competencia y planes de transporte público

17. El Paquete introduce la competencia obligatoria para la adjudicación de contratos de servicio público de cierta cuantía. IRG-Rail aprueba esta propuesta como norma general.
18. La licitación de contratos de servicio público para el ferrocarril ya existe en algunos Estados Miembros. Su experiencia indica que la presión de la competencia puede crear incentivos para que los participantes aporten mejoras en eficiencia, rendimiento y calidad de los servicios ferroviarios. Puede también reducir costes y maximizar la eficiencia del gasto público, dado que las autoridades públicas perciben una rentabilidad, promoviendo la innovación y aumentando las ventajas para los viajeros.

19. Un proceso de licitación bien diseñado y competitivo debería promover la participación de distintos operadores ferroviarios y contribuir a asegurar el valor óptimo para los clientes y las autoridades responsables del transporte público. El éxito de la competencia para el mercado dependerá de la calidad, organización y diseño del proceso de licitación y de lo atractiva que resulte la propuesta para los participantes (por ejemplo, criterios de evaluación claros, estándares de calidad).

20. Para asegurar la igualdad total de las condiciones competitivas, IRG-Rail también recomienda que la Comisión tome las medidas necesarias para asegurar que la información sobre la licitación y la adjudicación de los contratos de servicio público ferroviario se guarda y publica a nivel europeo, de acuerdo con la legislación de la UE existente sobre contratación pública.

21. En cuanto a los planes de transporte público, el paquete contempla un procedimiento flexible pero formalizado para definir las obligaciones de servicio público y el ámbito geográfico de los contratos de servicio público<sup>5</sup>. IRG-Rail, aprueba, en conjunto, lo siguiente: un proceso transparente que implica a todas las partes interesadas, contribuirá a garantizar las ventajas de la competencia. IRG-Rail también apoya la creación de normas comunes sobre la adjudicación de contratos de servicio público, con el fin de asegurar que las características de los contratos cumplen dichos principios de adecuación, necesidad, proporcionalidad y rentabilidad.

22. Por lo tanto, IRG-Rail apoya la disposición<sup>6</sup> que permite a las autoridades competentes limitar el número de contratos adjudicados al mismo operador ferroviario siguiendo un procedimiento de licitación competitivo. Esta salvaguarda permitirá a las autoridades competentes introducir la competencia en los mercados ferroviarios y no depender de los operadores dominantes. No obstante, con el fin de evitar la creación de barreras adicionales para entrar en el mercado, será necesaria una mayor claridad para establecer en qué circunstancias se pueden aplicar dichas limitaciones.

23. Entendemos el concepto de tamaño máximo<sup>7</sup> para contratos de servicio público. No obstante, es necesario que haya flexibilidad y proporcionalidad para reflejar el tamaño de la red, de las comunidades y del país donde se prestarán los servicios, además de los flujos de transporte. Contratos muy grandes -por ejemplo los que cubren la mayoría de los servicios de viajeros dentro de un Estado Miembro- reducirían claramente la competencia y sola-

5. Propuesta que modifica el Reglamento CE N° 1370/2007 - nuevo Artículo 2a.

6. Propuesta que modifica el Reglamento No 1370/2007 - Artículo 5, párrafo 4(b).

7. Propuesta que modifica el Reglamento CE N° 1370/2007, Artículo 2a, párrafo 6(b).

mente atraerían a los operadores ferroviarios dominantes, como por ejemplo, el operador histórico.

24. También es importante que las propuestas sobre límites para adjudicaciones directas tengan en cuenta las ventajas de las licitaciones, y planifiquen el mejor resultado para financiadores y usuarios.

### ***El Papel de los organismos reguladores***

25. El Paquete introduce un nuevo papel para los organismos reguladores. Concretamente, el organismo regulador tiene que evaluar que la autoridad competente cumple un conjunto de criterios para planes de transporte público, asegurando que son proporcionales, apropiados, y que no suponen un elemento de disuasión para los potenciales nuevos participantes en el mercado<sup>8</sup>. IRG-Rail considera que los organismos reguladores podrían aportar su experiencia y aprueba este proceso de supervisión reguladora independiente.
26. Admitimos que la adjudicación de contratos de servicio público no forma parte de las competencias y obligaciones de los organismos reguladores, pero reconocemos el importante papel de estos en asegurar el acceso no discriminatorio al mercado y la transparencia de las normas. Sin embargo queremos destacar que estas nuevas funciones reguladoras deben tener en cuenta las estructuras constitucionales y administrativas ya existentes a nivel nacional. En algunos países, los actuales acuerdos constitucionales no permitirían que los organismos reguladores supervisaran a las autoridades regionales licitadoras.
27. Además, nos preocupa que ni el Paquete ni la legislación existente aporten medidas para garantizar la plena aplicación. Sería necesario detallar el alcance de estos poderes en el reglamento modificado.
28. Si procede, también se pedirá a los organismos reguladores que evalúen si el equilibrio económico de un contrato de servicio público se ve comprometido por la introducción de un servicio ferroviario de viajeros de acceso libre. IRG-Rail aprueba este papel, ya previsto en el caso de servicios internacionales de viajeros, así como el alto grado de transparencia, calendarios claros y seguridad jurídica estipulados por la propuesta.
29. Sin embargo, debería quedar claro que el requisito de que un candidato deberá comunicar una petición de capacidad para servicios ferroviarios de viajeros como mínimo 18 meses antes del comienzo del calendario de trabajo<sup>9</sup>, debería ser aplicado solamente en un Estado Miembro que ha implantado la prueba de equilibrio económico (opcional) en su legislación nacional. Además, IRG-Rail

tiene ciertas inquietudes en cuanto al potencial impacto de dicho calendario en las peticiones de capacidad ad-hoc. Con el fin de permitir el tráfico ferroviario de viajeros ad-hoc, la disposición debería referirse con claridad solamente al tráfico incluido en el calendario elaborado anualmente por el administrador ferroviario. Igualmente, los calendarios para la asignación de capacidad deberían ser fijados de tal manera que prevengan un comportamiento deliberadamente obstructivo en la petición de capacidad.

### **Información y Sistema Integrado de Venta de Billetes**

30. El Paquete asegura que los Estados Miembros tienen la posibilidad de establecer servicios de información y sistemas integrados de venta de billetes comunes a todos los operadores ferroviarios que operan servicios nacionales de viajeros<sup>10</sup>, sin distorsionar la competencia. IRG-Rail aprueba que la Comisión Europea haya elegido un enfoque abierto y flexible que prevé discrecionalidad nacional y permite soluciones orientadas hacia el mercado. No obstante, es necesario llevar a cabo una clarificación del ámbito y de lo que se entiende como "información" y "sistema de venta de billetes", en particular si esto está limitado estrictamente al establecimiento de un servicio nacional único de información y sistema de venta de billetes. Con el fin de permitir la flexibilidad para mantener las ventajas de red para los viajeros, se debería rehacer la propuesta y se debería pedir que se establezcan, por ejemplo a nivel nacional o regional, unos "servicios de información y/o sistemas de venta de billetes comunes, que incluyan sistemas integrados para la emisión de billetes por medio de billetes y reservas".
31. IRG-Rail considera esencial someter estos acuerdos a una supervisión reguladora para evitar la discriminación entre los operadores (potenciales). Para garantizar un mercado europeo de transporte ferroviario eficaz, los operadores no deben depender demasiado de los competidores para acceder a los servicios relacionados con el ferrocarril. Sin embargo, si se va a asignar la tarea de supervisión de la competencia en igualdad de condiciones al organismo regulador, se debería insertar la disposición correspondiente en la legislación europea pertinente.

8. Propuesta que modifica el Reglamento CEN<sup>o</sup> 1370/2007, Artículo 21, párrafo 6(a).

9. Propuesta que modifica la Directiva 2012/34/UE - Artículo 3 párrafo 4.

10. Propuesta que modifica la Directiva 2012/34/UE - Artículo 1.7 - Artículo 13a, párrafo 1.

## Acceso al Material Rodante

32. En su documento publicado en octubre, IRG-Rail esbozó la importancia de tratar el tema del acceso al material rodante, que supone una barrera a la entrada para nuevos operadores. IRG-Rail aprueba que la propuesta del Cuarto Paquete Ferroviario pida a los Estados Miembros un acceso efectivo a un material rodante adecuado para los servicios ferroviarios de viajeros<sup>11</sup>, sin prescribir un enfoque específico, pero reconociendo que se pueden establecer solucio-

nes distintas para los distintos mercados. Los organismos reguladores deberían ejercer sus poderes de supervisión para asegurar que se identifican los temas de interés y que el acceso al material rodante no suponga un obstáculo.

33. IRG-Rail apoyaría de forma decidida que los Estados Miembros analizaran la situación de su mercado de material rodante y para 2019 prepararan medidas al efecto. Esto aumentaría la transparencia sobre el estado del mercado de material rodante.

## PARTE II: LA GOBERNANZA DE LAS INFRAESTRUCTURAS

### Observaciones Generales

34. IRG-Rail apoya la ampliación y clarificación de las funciones de los administradores de infraestructuras y celebra la intención de reforzar la independencia y salvaguarda de los administradores de infraestructuras.

35. Según la información de que dispone la Comisión y la experiencia de algunos reguladores, el grado de separación existente en algunos Estados Miembros no previene totalmente los conflictos de interés.

36. La Comisión propone establecer una separación institucional de la administración de las infraestructuras y de las operaciones de transporte, como solución más sencilla y eficiente para establecer unas condiciones de competencia equitativas entre operadores de transporte. Sin embargo, el Paquete prevé una excepción para aquellos Estados Miembros que mantienen estructuras verticalmente integradas. Permite dichas estructuras sólo si se implantan salvaguardas de la separación (muralla china y prevención de las subvenciones cruzadas) y se prevé un procedimiento de verificación por parte de la Comisión para asegurar la independencia del administrador de infraestructuras.

37. IRG-Rail considera necesaria la reforma estructural como paso importante para asegurar que la red está gestionada de forma eficiente y no discriminatoria. Algunos organismos reguladores favorecen medidas de largo alcance a este respecto. Sin embargo, en vista de las extensas y prolongadas discusiones que han tenido lugar sobre el tema a distintos niveles y en distintos sectores, incluyendo los organismos reguladores, IRG-Rail sigue un enfoque pragmático y no dogmático. Así, este

documento no expresa ninguna posición sobre el mérito o la validez de la excepción prevista por la Comisión, y nos centraremos, de momento, en asegurar la igualdad de condiciones, dependiendo de una financiación transparente y de una gestión imparcial y no discriminatoria de las infraestructuras.

38. La existencia de unos organismos reguladores sólidos e independientes es un requisito previo a la liberalización del mercado. Por lo tanto, organismos reguladores independientes deberían supervisar estas áreas, independientemente del grado de separación elegido por los Estados Miembros. Asimismo, deben disponer de suficientes recursos y poder para superar posibles obstáculos a la entrada al mercado. Los poderes que se deben asignar a los organismos reguladores para completar esta tarea dependerán del enfoque estructural elegido, y de la necesidad de reflejar el grado de integración vertical.

### Definición y Ámbito de la Separación Institucional

39. IRG-Rail considera importante tener una definición legal precisa, con el fin de garantizar la seguridad jurídica y evitar interpretaciones erróneas y litigios posteriores. Esto es crucial, ya que dicha definición determina el ámbito de las disposiciones y, por lo tanto, constituye la base de una correcta implantación por parte de los Estados Miembros y de su aplicación por los organismos reguladores.

40. Tal y como se expuso en el anterior documento de posición de IRG-Rail, estamos a favor de una definición y especificación más claras de las funciones de los administradores de infraestructuras. Por lo tanto, IRG-Rail aprueba la propuesta de definir todas las funciones importantes del administrador de infraestructuras. Dichas funciones

11. Propuesta que modifica el Reglamento CE n°1370/2007. Artículo 5a.



deben ser realizadas por el administrador de infraestructuras de forma coherente y no discriminatoria.

41. A la vez que apoyamos la imposición de las obligaciones de separación y gobernanza<sup>12</sup> de acuerdo con el Paquete, en el caso de administradores de infraestructuras “grandes” y principales, recomendaríamos seguir un enfoque proporcional para proveedores de infraestructuras “más pequeños” con el fin de mitigar cargas administrativas y financieras. Por ejemplo, la legislación sobre requisitos de separación en el sector energético<sup>13</sup> distingue entre obligaciones más estrictas para las empresas grandes y requisitos menos intrusivos para empresas pequeñas.
42. Por su importancia, es necesario clarificar la definición de “operador verticalmente integrado”. IRG-Rail observa que la definición propuesta no es coherente con la definición legal de “operador verticalmente integrado” recogida en la Directiva 2009/72/CE<sup>14</sup> y en la Directiva 2009/73/CE<sup>15</sup> que se centran tanto en el control como en las distintas funciones del operador verticalmente integrado, en lugar de centrarse en la propiedad total o parcial. Con respecto a los complejos modelos de propiedad financiera, sería necesario profundizar en el significado de “propiedad parcial”<sup>16</sup>.
43. IRG-Rail pide una clarificación del nivel de independencia económica de los administradores de infraestructuras en operadores verticalmente integrados. El término “propietario final”<sup>17</sup> no está definido en el borrador actual, ni se utiliza o define en otra legislación. Es necesaria una mayor clarificación, especialmente en cuanto a los administradores de infraestructuras con estructuras de propiedad complejas y/o administradores de infraestructuras propiedad de operadores verticalmente integrados que, a su vez, son propiedad de otra empresa o de otro gobierno.
44. Asimismo, con el fin de asegurar la certitud jurídica, se necesitan definiciones precisas de distintos términos legales abstractos como son “ejercer control de forma directa o indirecta”, “ejercer cualquier derecho” y “tener cualquier interés financiero”. La definición del término legal “ejercer control de forma directa o indirecta” parece haber sido tomada del Reglamento del Consejo (CE) N° 139/2004 sobre el control de concentración entre los operadores (Reglamento sobre concentraciones de la CE) y está debidamente definido en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia. No obstante, esto debería incluirse explícitamente en el apartado sobre definiciones de la Directiva.
45. Además, recomendamos incluir una definición precisa del término “tener interés financiero”. Este término legal no

está definido en el actual borrador, ni aparece en otra legislación específica del sector. Es importante entender lo que se quiere decir con esto a la vista de las estructuras de propiedad financieras complejas que existen en el sector ferroviario.

46. Esta falta de claridad de los distintos términos legales tiene el riesgo de dar lugar a una interpretación divergente y puede resultar problemática para los distintos Estados Miembros, como por ejemplo, con respecto a sus implicaciones en acuerdos de cooperación y otras formas existentes de colaboración. En este sentido, es importante no debilitar planteamientos de inversión bien establecidos.

### **Independencia Efectiva del Administrador de Infraestructuras con un Operador Verticalmente Integrado**<sup>18</sup>

47. Dado que el Cuarto Paquete Ferroviario puede permitir la existencia de operadores verticalmente integrados, incluyendo aquellos que están estructurados en holding, para mantener la propiedad del administrador de infraestructuras es necesario asegurar la independencia organizativa y de toma de decisiones. IRG-Rail apoya la existencia de unas garantías sólidas y eficientes que protejan la independencia del administrador de infraestructuras, como son la eliminación de las potenciales subvenciones cruzadas entre el administrador de infraestructuras y otras partes integradas en el grupo y contar con una supervisión reguladora eficiente en este sentido.
48. IRG-Rail también apoya las normas propuestas para asegurar la independencia del personal y de la estructura de dirección del administrador de infraestructuras, como es la norma que prohíbe a los miembros del comité de super-

12. Propuesta de modifica el Reglamento 2012/34/UE - Artículo 7.

13. Directivas 2009/72/EC y 2009/73/CE.

14. El Artículo 2 (21) de la Directiva 2009/72/CE dispone: «empresa integrada verticalmente»: una empresa eléctrica o un grupo de empresas eléctricas en que la misma persona o personas tengan derecho, directa o indirectamente, a ejercer el control y en que la empresa o grupo de empresas realicen, como mínimo, una de las funciones de transporte o distribución y, como mínimo, una de las funciones de generación o suministro de electricidad”.

15. El Artículo 2 (20) de la Directiva 2009/73/CE dispone: «empresa integrada verticalmente»: una compañía, o un grupo de compañías de gas natural, en que la misma persona o personas tengan derecho, directa o indirectamente, a ejercer el control y en que la compañía o grupo de compañías realicen, como mínimo, una de las funciones de transporte, distribución, GNL o almacenamiento y, como mínimo, una de las funciones de producción o suministro de gas natural”

16. Propuesta que modifica la Directiva 2012/34/UE - Artículo 3, párrafo 1(c) - punto 31.

17. Propuesta que modifica la Directiva 2012/34/UE - Artículo 7a párrafo 3.

18. Propuesta que modifica la Directiva 2012/34/UE - Artículo 7a y 7b.



visión de la empresa integrada verticalmente participar en el comité de dirección del administrador de infraestructuras o en la alta dirección de la misma. Con respecto a la notificación a los organismos reguladores<sup>19</sup> de aspectos tales como la duración y finalización de contratos prevista, IRG-Rail reconoce que los organismos reguladores no pueden realizar funciones legales relacionadas con el derecho laboral. Sin embargo, IRG-Rail apoya la función prevista para los organismos reguladores que tiene el propósito de permitirles supervisar el cumplimiento de las nuevas disposiciones.

49. En el caso de estructuras separadas verticalmente, IRG-Rail aprueba la posibilidad de que los administradores de infraestructuras limiten las actividades de subcontratación por cualquier otro organismo si surge un conflicto de intereses<sup>20</sup>. No obstante, IRG-Rail tiene inquietud en cuanto a la responsabilidad de supervisar y cumplir los requisitos legales, así como el control regulador sobre dichas actividades de sub-contratación, especialmente con respecto a la no discriminación.

### Procedimiento de Verificación de Cumplimiento en Estructuras Verticalmente Integradas

50. Con respecto al procedimiento propuesto de verificación de cumplimiento<sup>21</sup>, IRG-Rail desearía destacar el papel de los organismos reguladores nacionales en relación a supervisar y hacer cumplir las disposiciones legislativas para asegurar unas condiciones de competencia equitativas y eliminar cualquier comportamiento discriminatorio. Creemos que ésta debería ser la función principal de unos organismos reguladores nacionales sólidos e independientes para asegurar el cumplimiento de los requisitos planteados en el Paquete, junto con la adopción de todas las medidas necesarias.
51. Nos preocupa la interfaz entre el papel de la Comisión, que tendrá la tarea de decidir si la legislación se aplica correctamente, y el papel de los organismos reguladores, que serán responsables de realizar el seguimiento y control de la aplicación de la legislación para asegurar unas condiciones competitivas equitativas y eliminar cualquier comportamiento discriminatorio. Este enfoque parece crear un procedimiento paralelo de verificación de cumplimiento, con la Comisión y el organismo regulador garantizando el cumplimiento. Bajo el actual régimen, los

organismos reguladores tienen la tarea de supervisión y cumplimiento de las normas aplicando sanciones o multas cuando es necesario, los papeles respectivos de la Comisión y de los organismos reguladores tendrán que ser clarificados y definidos, puesto que ambos participarán en el nuevo régimen propuesto.

52. IRG-Rail comprende perfectamente la disposición propuesta que ofrece a los Estados Miembros la posibilidad de limitar los derechos de acceso a los operadores ferroviarios que formen parte de operadores verticalmente integrados, si la Comisión no está en posición de confirmar que las garantías que protegen la independencia del administrador de infraestructuras han sido aplicadas de manera eficaz. Esto busca incentivar la apertura del mercado. Pero IRG-Rail considera que este instrumento no está debidamente diseñado. La posibilidad de limitar o revocar los derechos de acceso a operadores verticalmente integrados no incentivará el cumplimiento de los requisitos de separación si un operador no está operando en el extranjero.
53. Además, desde el punto de vista legal, es problemático y demasiado ambicioso dar a los Estados Miembros la posibilidad de limitar los derechos de acceso en los siguientes casos:
- No sería apropiado permitir a los Estados Miembros sancionar a un operador integrado si se han cumplido los requisitos de independencia. Consideramos que el derecho de la Comisión (de decidir si la implantación de los requisitos planteada en el Paquete no es suficiente para asegurar la igualdad de condiciones) sería dar "carta blanca" sin establecer unos criterios y condiciones claros en la legislación.
  - Sería desproporcionado permitir a los Estados Miembros limitar o revocar los derechos de acceso a un operador verticalmente integrado cuando el examen de una petición esté aún pendiente. En este punto del proceso, la Comisión aún no habrá terminado de revisar si las garantías establecidas en el Paquete han sido efectivamente implantadas. Por lo tanto, no habría una base legal ni justificación para limitar el acceso en ese momento.
54. También se necesita claridad con respecto a la protección legal en contra de la decisión prevista por la Comisión (por ejemplo, dónde apelar, relación con los procedimientos de jurisdicción nacionales, etc.).
55. IRG-Rail destaca que existe falta de coherencia en relación con el derecho a limitar el acceso al mercado. Bajo las propuestas de modificar la Directiva 2012/34, los Estados Miembros pueden limitar los derechos de acceso a operadores verticalmente integrados que no han cumplido los requisitos de independencia<sup>22</sup>. Sin embargo, no existe

19. Propuesta que modifica la Directiva 2012/34/UE - Artículo 7b párrafo 3.

20. Propuesta que modifica la Directiva 2012/34/UE - Artículo 7 párrafo 4.

21. Propuesta que modifica la Directiva 2012/34/EU - Artículo 7c.

22. Propuesta que modifica la Directiva 2012/34/UE - Artículo 7c, párrafo 3.

una disposición paralela o una referencia, en las propuestas sobre la licitación competitiva de los contratos de servicio público<sup>23</sup>. Para minimizar la incertidumbre, fomentar la inversión y favorecer la igualdad de condiciones, es importante que los criterios empleados en las limitaciones de acceso sean claros y coherentes. En particular, las propuestas deberían evitar situaciones en las que un operador gana un proceso de licitación, y posteriormente ve limitado el acceso al solicitar capacidad en función del calendario anual.

## El Papel de los Organismos Reguladores

56. IRG-Rail reconoce y aprueba que los organismos reguladores tienen como nueva función la de supervisar el cumplimiento continuado de los requisitos de independencia de un administrador de infraestructuras y de su personal<sup>24</sup>. IRG-Rail destaca que dicha supervisión es una tarea compleja, especialmente en lo relativo a la separación de los circuitos financieros, y es necesario que los organismos reguladores dispongan de suficientes recursos para ello. Es importante que la Comisión tome medidas para asegurar que, en cualquier caso, dicha supervisión también incluye poderes ex officio, tal y como recoge la actual legislación de la UE.
57. IRG-Rail también desea señalar que los organismos reguladores deberán recibir información clara y suficiente de las partes interesadas. Se pueden encontrar ejemplos de cómo los organismos reguladores reciben la información de los mercados ferroviarios de algunos Estados Miembros (por ejemplo, requisitos de transparencia en el Reino Unido,) y en otros sectores (por ejemplo, el programa de cumplimiento y los responsables del mismo en el sector energético.)
58. Con respecto a la obligación del organismo regulador de tomar una decisión relativa a los requisitos de independencia, la legislación establece un periodo de tiempo específico<sup>25</sup>. Esto no se alinea con el periodo más flexible establecido para la Comisión<sup>26</sup>. Nosotros recomendaríamos que la Comisión tuviera un límite de tiempo específico para ofrecer la necesaria seguridad al mercado.

## Comité de Coordinación

59. Con respecto a la propuesta de crear y organizar un Comité de Coordinación<sup>27</sup>, IRG-Rail aprueba el objetivo general de garantizar una coordinación adecuada entre los administradores de infraestructuras y los usuarios de la red. Aprobamos plenamente la participación prevista de los organismos reguladores como observado-

res en las reuniones de este comité de coordinación ya que la mayoría de los temas a debatir por el Comité están relacionados directa o indirectamente con el trabajo de los organismos nacionales reguladores del transporte ferroviario. Además de esto, IRG-Rail aprueba que los organismos reguladores sean informados de los debates del Comité a través de la recepción de un informe anual.

60. No obstante, IRG-Rail considera que cualquier mecanismo de coordinación, y el nivel de detalle a partir del cual los administradores de infraestructuras deberían aceptar las sugerencias de los usuarios, deberían ser lo suficientemente flexibles para que los administradores de infraestructuras puedan realizar sus funciones.

## Red Europea de Administradores de Infraestructuras<sup>28</sup>

61. IRG-Rail aprueba, en conjunto, la creación de un foro transfronterizo de cooperación entre administradores de infraestructuras que incluya la cooperación para crear los corredores de la red básica, los corredores ferroviarios de mercancías y la implantación del plan de despliegue del ERTMS. Sin embargo, estos acuerdos deberían ser proporcionales y no suponer una carga adicional, especialmente para los administradores de infraestructuras pequeños.
62. Los organismos reguladores deberían participar, cuando sea adecuado, junto con la red, en las tareas relacionadas con la evaluación comparativa de la eficiencia de los administradores de infraestructuras. En este contexto, puede resultar útil para los organismos reguladores llevar a cabo un análisis comparativo de la eficiencia, como ya ocurre en algunos países, por ejemplo, en los análisis periódicos en el Reino Unido.

23. Propuesta que modifica el Reglamento N° 1370/2007.

24. Propuesta que modifica la Directiva 2012/34/UE - Artículo 7c, párrafo 5.

25. Propuesta que modifica la Directiva 2012/34/UE - Artículo 7c, párrafo 5.

26. Propuesta que modifica la Directiva 2012/34/UE - Artículo 7c, párrafos 3 y 4.

27. Propuesta que modifica la Directiva 2012/34/UE - Artículo 7d.

28. Propuesta que modifica la Directiva 2012/34/UE - Artículo 7e.

### PARTE III: EL PILAR TÉCNICO

---

63. En el Cuarto Paquete Ferroviario, la Comisión Europea propone un nuevo sistema para conceder un Certificado de Seguridad Único en la UE y para comercializar y poner en servicio el material rodante. La Agencia Ferroviaria Europea decidirá la concesión de un Certificado de Seguridad único y la puesta en el mercado del material rodante. Los operadores ferroviarios serán los encargados de decidir sobre la puesta en servicio del material rodante.
64. IRG-Rail apoya los objetivos de la Comisión: eliminar cargas técnicas y administrativas para los operadores ferroviarios y asegurar un proceso de autorización y certificación justo y transparente en los Estados Miembros. En algunos Estados Miembros es complicado y caro contar con las autorizaciones y los certificados necesarios. Es importante que cualquier cambio que se produzca no suponga una carga administrativa y financiera adicional para el sector ferroviario, y en particular para los operadores ferroviarios pequeños y que no comprometa la seguridad del sistema ferroviario.
65. Las medidas deberían ser proporcionales y ofrecer suficiente flexibilidad al proceso, especialmente con relación

a aquellos operadores ferroviarios que operan únicamente en sus redes nacionales. También se deberían equilibrar las responsabilidades entre las partes interesadas.

#### Los Sigüientes Pasos

66. IRG-Rail continuará evaluando los pormenores del Cuarto Paquete Ferroviario y su impacto regulador, siguiendo de cerca el proceso de negociación. También contribuiremos a los debates ofreciendo nuestros puntos de vista sobre asuntos relacionados con la reglamentación.
67. IRG-Rail aprovechará esta oportunidad para plantear sugerencias en materia de redacción y enmiendas sobre las disposiciones pertinentes, particularmente en relación a la liberalización de los mercados y a la gobernanza de las infraestructuras.
68. Con el fin de contribuir a promover un mercado ferroviario europeo único, IRG-Rail también tiene previsto discutir con regularidad los asuntos relativos a la reglamentación con la Comisión, contribuyendo al desarrollo de propuestas legislativas principales y secundarias.



**UITP.  
Documento de Posición sobre el  
Cuarto Paquete Ferroviario.**

**Propuesta de modificación del  
Reglamento 1370/07<sup>29</sup>.**

Abril 2013

---

<sup>29</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OjL:2007:315:0001:0013:Es:PDF>

---



## INTRODUCCIÓN

---

UITP ha seguido de cerca y ha participado activamente en las diversas etapas de modernización del marco legislativo relativo a las obligaciones de servicio público y a los contratos de servicio público en transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

Tras casi 10 años de intensos debates y discusiones en el Consejo y el Parlamento Europeos, este largo proceso condujo a la adopción del Reglamento 1370/07, que entró en vigor en diciembre de 2009.

Menos de cuatro años después de su entrada en vigor, el actual marco comunitario ya se está cuestionando: el 30 de enero de 2013, la Comisión Europea adoptó su Cuarto Paquete Ferroviario, un exhaustivo paquete de propuestas que incluyen una propuesta de enmienda del Reglamento (CE) N° 1370/07, relativo a la apertura de los mercados nacionales para los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril.

El transporte público es esencial para la vida diaria de muchos europeos. Totalmente sostenible, el transporte público limita la congestión de las ciudades y los daños medioambientales. Tiene una influencia decisiva tanto en la calidad de vida como en la competitividad. Contribuye a la cohesión social y territorial en la Unión. Invertir en el sector

del transporte público es actualmente esencial, aunque la falta de seguridad jurídica, especialmente en este periodo de crisis económica, es un factor que no estimula la inversión en este sector.

La UITP no sólo considera que esta propuesta se ha realizado demasiado pronto, sino que también considera que no hay necesidad de este cambio drástico en el equilibrio del Reglamento. Concretamente, cualquier modificación del Reglamento debería estar, en la medida de lo posible, limitado al sector ferroviario convencional regional o de larga distancia y no debería afectar al sector del transporte público urbano o de cercanías.

Según UITP, habría que evitar o limitar reabrir los debates a lo que sea estrictamente necesario para alcanzar el objetivo anunciado explícitamente, que solo debería ser "la apertura de los mercados nacionales de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril".

UITP lamenta muchísimo que algunos aspectos de la Propuesta vayan más allá de las modificaciones esperadas en la concesión de contratos de servicio público. Por lo tanto, en las próximas semanas, UITP sugerirá una lista de enmiendas. Hasta entonces, UITP desearía plantear las siguientes inquietudes:

## OBSERVACIONES GENERALES

UITP quiere expresar su preocupación en lo que concierne al uso de la expresión "transporte público por ferrocarril". UITP insiste en que cuando se habla de "transporte público de viajeros por ferrocarril", la expresión "exceptuando los de otros modos de transporte sobre carril como metro o tranvía" se sobreentiende. Esto debería hacerse en el artículo 1(2)6 y también en el primer párrafo de los artículos 1(4) a, 1(4) b, 1(5) y en el artículo 1(8)b.

### **1. Modificación de la Definición "Autoridad Local Competente" Artículo 1(1) a:**

UITP no aprueba esta modificación. Los miembros de UITP consideran que:

- Esta modificación va más allá de lo necesario para alcanzar el objetivo de la Comisión.
- Está en contra del principio de subsidiariedad, dado que sólo tendrá impacto en algunos Estados Miembros, obligándoles a cambiar la forma de organizar el transporte público. En Estados Miembros como Austria, Bélgica, Alemania o Italia puede que, en algunos casos, las autoridades locales no se ajusten a esta nueva definición.
- Está en contra del principio de seguridad jurídica, dado que "aglomeraciones urbanas y áreas rurales" parecen conceptos inciertos que no están definidos en la Propuesta actual y que serían, en cualquier caso, difíciles de definir.
- Esta modificación no tiene en cuenta el hecho de que el transporte local y regional suele estar interconectado. Muchas autoridades locales competentes tienen influencia tanto en áreas rurales como en áreas urbanas.

Por todas estas razones, UITP considera que debe mantenerse la definición de autoridad local competente que se da en el actual Artículo 2(c) y que potencialmente incluye claramente autoridades regionales. Por otra parte, UITP también es muy partidaria del Artículo 2(m) del Reglamento actual, que estipula que las redes que son propiedad de un grupo de autoridades tienen que estar integradas.

### **2. Modificación de la definición de PSO (Public Service Obligation; Obligación de Servicio Público) limitando su ámbito a "lo que es necesario para recoger los efectos de red local, regional o sub-nacional". Artículo 1(1)b:**

La modificación propuesta representa un reconocimiento formal, que UITP considera crucial, del concepto de efectos de red. De hecho, UITP considera que para proteger la coherencia y continuidad necesarias en las redes de transporte públi-

co y para limitar el coste global de los servicios de transporte público, es absolutamente necesario que la posibilidad de establecer contratos de servicio público no se limite a servicios de transporte no rentables. Aunque la posibilidad de incluir una o más líneas rentables en uno o más contratos de servicios público se desprenda claramente del Reglamento 1370/07, UITP considera que, con demasiada frecuencia, este punto está sujeto a controversia. Por lo tanto, UITP apoya firmemente el reconocimiento del concepto de efecto de red.

Sin embargo, UITP recuerda que es responsabilidad de la autoridad competente definir el alcance y contenido de las PSO y que el control de esta competencia debería limitarse al control de error manifiesto, esto debería reflejarse en el texto que finalmente se adopte.

### **3. Introducción de la nueva obligación de realizar y publicar "planes de transporte público" por parte de las autoridades competentes.**

#### **Artículo 1(2)1 a 1(2)5:**

UITP considera que los planes de transporte público representan una herramienta potencialmente poderosa para conseguir un transporte público más eficiente y mejor adaptado. Además, los planes de transporte público ya son obligatorios en muchos Estados Miembros.

Por lo tanto, UITP está, en principio, a favor de los planes de transporte público.

Sin embargo, UITP no está satisfecha con la forma en que los planes de transporte público se presentan en la Propuesta. Concretamente considera que:

- Los planes de transporte público son demasiado detallados (parecen más un borrador de contrato de servicio público).
- El texto debería ser explícitamente claro, tanto para redactar de otra manera el Artículo 1.2.1 como en la definición de los planes de transporte público, existiendo unos documentos de dominio público de fácil acceso pueden servir como planes de servicio público. No debería ser un requerimiento, ya sea implícito o explícito, crear un modelo único de nuevo documento. La creación de este documento sería un oneroso obstáculo burocrático para las autoridades competentes y además sería completamente innecesario.
- Los planes de servicio público parecen estar orientados a facilitar a la Comisión Europea una herramienta complementaria para controlar de forma proporcional, necesaria y eficiente las obligaciones de servicio público y este no debería ser su principal objetivo.



**4. Para el transporte público ferroviario el cumplimiento de la evaluación y el procedimiento relativo a planes de transporte público debería estar asegurado por el organismo regulador.**

**Artículo 1(2)6, a:**

Algunas delegaciones están satisfechas con la situación actual, en la que el control y la evaluación están asegurados por los tribunales nacionales, y consideran que esto no es competencia del organismo regulador. Otras delegaciones apoyan la Propuesta de la Comisión sobre el control de la proporcionalidad por parte del organismo regulador.

**5. Para el transporte público ferroviario la definición de un techo para el tamaño máximo del volumen de transporte bajo cada contrato de servicio público ("el valor más alto de 10 millones de trenes-km o de un tercio del volumen nacional total de transporte público de viajeros con arreglo a un contrato de servicio público"). Artículo 1(2)6, b:**

UITP aprueba esta medida que podría favorecer una apertura efectiva del mercado ferroviario, dado que parece muy difícil para los nuevos operadores responder a las licitaciones de más de 10 millones de trenes-km.

**6. Varias modificaciones del actual Artículo 4 del Reglamento 1370/07. Artículo 1(3) a, b y c:**

UITP no tiene comentarios específicos sobre el Artículo 1 (3) a y c, dado que sus modificaciones se refieren principalmente a ajustes técnicos. En relación al Artículo 1 (3) b, UITP propone una modificación técnica y pide que se preserve una formulación próxima a la actual para evitar la inseguridad jurídica en lo que concierne a los contratos de servicio público concedidos de acuerdo con las directivas de contratación pública.

**7. Inserción de una nueva obligación para las autoridades competentes de facilitar algunos datos operativos, técnicos y financieros a las partes interesadas, especialmente a los potenciales adjudicatarios. Artículo 1(3) d:**

UITP aprueba esta propuesta siempre que se respete la confidencialidad empresarial. El acceso a la información es esencial para el desarrollo de un mercado competitivo. UITP

30. En este sentido, ver, entre otros, la Sentencia del Tribunal de Justicia Europeo del 19 de mayo de 1994, *Samenwerkende Elektriciteits*, C-36/92P; la Sentencia del Tribunal de Justicia Europeo del 13 de julio de 2006 *Mobistar*, C-438/04, y la sentencia del GCEU (General Court of the European Union) del 18 de septiembre de 1996, *Postbank*, T-353/94.

31. (Valor medio en Alemania en 2011: 8,76 EUR/tren-km, fuente: Bundesnetzagentur).

considera que la confidencialidad empresarial es un principio general, reconocido en el Artículo 339 del TFEU (Tratado de Funcionamiento de la UE) y en el 41.2 de la Carta de los Derechos Fundamentales, así como en la jurisprudencia de los Tribunales europeos<sup>30</sup>. Esto debería reflejarse en el texto que finalmente se adopte.

**8. Introducción de un nuevo umbral de mínimos que permita la asignación directa de contratos de pequeño volumen para el transporte ferroviario (menos de 5.000.000 € de valor anual, o una provisión anual de menos de 150.000km).**

**Artículo 1(4) a:**

UITP ha tomado nota de los umbrales propuestos.

UITP quiere subrayar la gran diversidad de precios, lo que hacen muy difícil llegar a acuerdos sobre umbrales expresados en euros y en kilómetros.

- En Suecia el precio aproximado está entre 6 y 10 euros por tren-km.
- En Alemania el precio aproximado está entre 6,50 y 10,50 euros por tren-km<sup>31</sup>.
- En Francia el precio aproximado está entre 15 y 23 euros por tren-km.
- En Irlanda del Norte el precio aproximado es de 6 euros por tren-km.
- En Hungría el precio aproximado está entre 8 y 9 euros por tren-km.

Habría que señalar que el tamaño de los trenes puede variar desde 100 hasta más de 1000 plazas, lo que claramente influye en los costes de operación.

**9. Eliminación del actual Artículo 5(6).**

**Artículo 1(4) b:**

En relación con la eliminación de la posibilidad de que las autoridades competentes asignen directamente los contratos de transporte público:

- UITP cree que deberían aplicarse en la asignación de contratos de servicio público para transporte ferroviario de viajeros regionales y de cercanías los mismos principios que en otros servicios de transporte público de viajeros.
- UITP considera que la licitación es un eficaz instrumento potencial para crear estructuras de mercado competitivas, pero habría que complementarlo con la posibilidad de asignaciones directas. Por lo tanto, los procesos de licitación deberían ser la norma para garantizar los contratos de servicio público en el área del transporte ferroviario urbano y de cercanías, mientras que la asignación directa

debería seguir siendo posible en circunstancias exactamente definidas: los miembros de UITP están de acuerdo en pedir que se cree la posibilidad de que las autoridades competentes asignen directamente contratos de servicio público de ferrocarril convencional a corto plazo, con el fin de alinear la duración de los contratos por separado antes de la licitación pública de un contrato más grande. La asignación directa de estos contratos de servicio público no excederá de tres años y no será renovable<sup>32</sup>.

- Hay algunas opiniones entre grupos de miembros de UITP sobre la necesidad de aumentar las categorías de posibilidades de asignación directa de contratos de servicio público del ferrocarril convencional<sup>33</sup>.

**10. Introducción de la posibilidad de que las autoridades competentes limiten el número de contratos ferroviarios a asignar a una misma empresa ferroviaria siguiendo un proceso de licitación. Artículo 1(4) b:**

UITP está a favor de la inserción de esta posibilidad, dado que puede constituir una forma de conseguir la apertura efectiva del mercado del transporte público en el ferrocarril convencional.

**11. Introducción de la nueva obligación para los Estados Miembros de asegurar un acceso adecuado, efectivo y no discriminatorio al material rodante ferroviario. Artículo 1(5):**

El acceso adecuado al material rodante parece ser, en la mayor parte de los casos, la principal barrera para la apertura efectiva del mercado ferroviario regional y de cercanías. Por lo tanto, UITP es favorable a la introducción de la obligación para los Estados Miembros de asegurar un acceso adecuado, efectivo y no discriminatorio al material rodante.

En concreto, UITP apoya que el Artículo 1(5)2 prevea diferentes formas de cumplir con los requisitos de garantizar un acceso adecuado al material rodante porque, desde nuestra experiencia, "no existe una solución universal".

Sin embargo, UITP considera que los detalles de esta obligación de asegurar un acceso adecuado al material rodante no son propios de un reglamento como el Reglamento 1370/07 o que deberían, al menos, contemplarse en un Anexo.

UITP no tiene comentarios concretos en relación al hecho de que los detalles del procedimiento y las medidas para asegurar el acceso al material rodante se definirán en los actos de aplicación basados en un procedimiento de Comité determinado en el artículo 1(9) de la propuesta que establece que el Comité para el Espacio Ferroviario Europeo Único ayudará a la Comisión.

**12. Actualización técnica unida a la eliminación del Artículo 5(6). Artículo 1(6):**

UITP no tiene ningún comentario específico.

**13. Obligación para los Estados Miembros de facilitar el acceso centralizado a los informes anuales publicados por las autoridades competentes (por ejemplo, a través de un portal web común). Artículo 1(7) a:**

UITP no tiene ningún comentario específico.

**14. Fecha de inicio y duración de los contratos de servicio público a añadir en los informes anuales, así como en las principales notas informativas sobre procedimientos de licitación previstos. Artículo 1(7) b:**

UITP no tiene ningún comentario específico.

**15. Modificaciones diversas del acuerdo transitorio. Artículo 1(8):**

UITP no tiene una posición específica sobre este punto, pero sí un comentario general:

UITP considera que el acuerdo transitorio está siendo muy difícil de implantar y tendría que simplificarse en lugar de complicarse.

Concretamente, UITP considera que la siguiente frase es demasiado ambigua y debería volverse a redactar para evitar la inseguridad jurídica: "Antes del 3 de diciembre de 2019, todos los contratos de servicio público de otros modos de transporte sobre carril y de carretera deben haberse adjudicado cumpliendo el Art 5(3)".

32. Algunos miembros consideran que en esta situación la duración de los contratos debería limitarse a 2 años.

33. Algunos miembros no ven la necesidad de aumentar las opciones de asignación directa. Otros consideran que sería importante tener la posibilidad de asignar directamente los contratos de servicio público para sistemas ferroviarios, concretamente con:

- Características técnicas específicas que sean diferentes de la construcción estándar, como los sistemas mixtos (tranvía/tren), vía estrecha o trenes cremallera o
- Casos en los que los contratos de servicio público complementen un servicio existente (ampliación de líneas o servicios directamente conectados).

**EIM.  
Documento de Posición sobre el  
Cuarto Paquete Ferroviario.**

**Propuesta sobre la  
Interoperabilidad del Sistema  
Ferroviario en la UE.**

COM (2013) 30 final<sup>34</sup>.

Mayo 2013

---

<sup>34</sup><http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0030:FIN:ES:PDF>



## INTRODUCCIÓN

---

EIM aprueba la iniciativa de la Comisión Europea para completar un "Espacio Ferroviario Europeo Único" eliminando las barreras técnicas, reguladoras y económicas que aún existen con el objetivo de aumentar el rendimiento y la competitividad del sector ferroviario.

En este documento de posición, EIM quiere comentar una de las seis Directivas del 4º Paquete Ferroviario, concretamente, la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario en la UE COM(2013)30 final.

EIM entiende que el objetivo de la propuesta sobre interoperabilidad es mejorar la posición competitiva del sector ferroviario con unos estándares y unos procesos de homologación de vehículos ferroviarios y unas infraestructuras armonizadas, eliminando las barreras que impiden alcanzar este objetivo.

Aunque EIM apoya totalmente la propuesta, y sus principales objetivos, es fundamental llamar la atención sobre

algunos elementos que EIM considera críticos. Principalmente, los riesgos que no están suficientemente analizados y asegurados siempre serán un problema fundamental para los grupos de interés (Estados Miembros), Parlamento, autoridades responsables de la seguridad, el sector) y será imposible que todos ellos los acepten cuando la seguridad esté en tela de juicio.

Por lo tanto, para conseguir que la propuesta tenga éxito y se pueda implantar, este documento no sólo subraya los principales elementos críticos identificados por los administradores de infraestructuras como integradores y garantes del sistema, sino que también ofrece posibles soluciones.

*Monika Heimig*  
Executive Director

*Andy Doherty*  
Technical Steering Group Chairman

## AUTORIZACIÓN DE VEHÍCULOS

### Artículos 19, 20, 21 y 22

---

EIM apoya el objetivo de la Directiva y reconoce la importancia de los primeros pasos, encaminados a la formalización del papel de los Administradores de Infraestructura y a mejorar el proceso de autorización de vehículos. La posición global de EIM es la de asegurar, por encima de todo, que el papel de los administradores de infraestructura como responsables se respeta en todos los futuros procesos de autorización de vehículos.

La participación de la ERA (European Railways Agency; Agencia Ferroviaria Europea), las NSA (National Safety Authorities; Autoridades Nacionales de Seguridad), los Administradores de Infraestructuras y los Operadores Ferroviarios en el proceso de autorización se establece en la Directiva, pero los límites de los papeles y responsabilidades de cada parte no están claramente definidos, especialmente en casos de incidencias, desacuerdos y responsabilidad jurídica. EIM cree que facilitar el éxito y la implantación segura de esta Directiva requerirá una descripción clara y completa de todas las interfaces y herramientas disponibles para aclarar las responsabilidades entre ellos. La respuesta a esto podría ser clarificar el proceso propuesto más de lo que se detalla en el 4º Paquete Ferroviario (4PF), incluyendo revisiones e impactos.

El RINF (Register of Infrastructure; Registro de Infraestructuras) es una herramienta que está empezando a desarrollarse para ayudar a los operadores ferroviarios, en el futuro, a realizar la verificación de compatibilidad de la ruta básica cuando se toma la decisión de usar vehículos. EIM cree que el lanzamiento del RINF está correctamente especificado y no debería dilatarse, sin embargo, la lista de parámetros necesitaría enmiendas si pretende ser global y tener en cuenta todos los escenarios nacionales. EIM vuelve a poner e manifiesto que el RINF aplicable sólo será válido para proporcionar una visión de las características de la infraestructura con vistas a la compatibilidad de la ruta, lo que puede no responder a las expectativas de algunos Estados Miembros y operadores ferroviarios). El RINF por sí solo no proporcionará requerimientos técnicos y dinámicos (como problemas de compatibilidad electromagnética), detallados y en tiempo real, que son esenciales para la autorización total del vehículo. En los casos en los que el RINF no proporciona información suficiente para conseguir la compatibilidad de la ruta, el Operador Ferroviario tiene la opción de realizar estudios o test posteriores en cooperación con el administrador de infraestructuras.

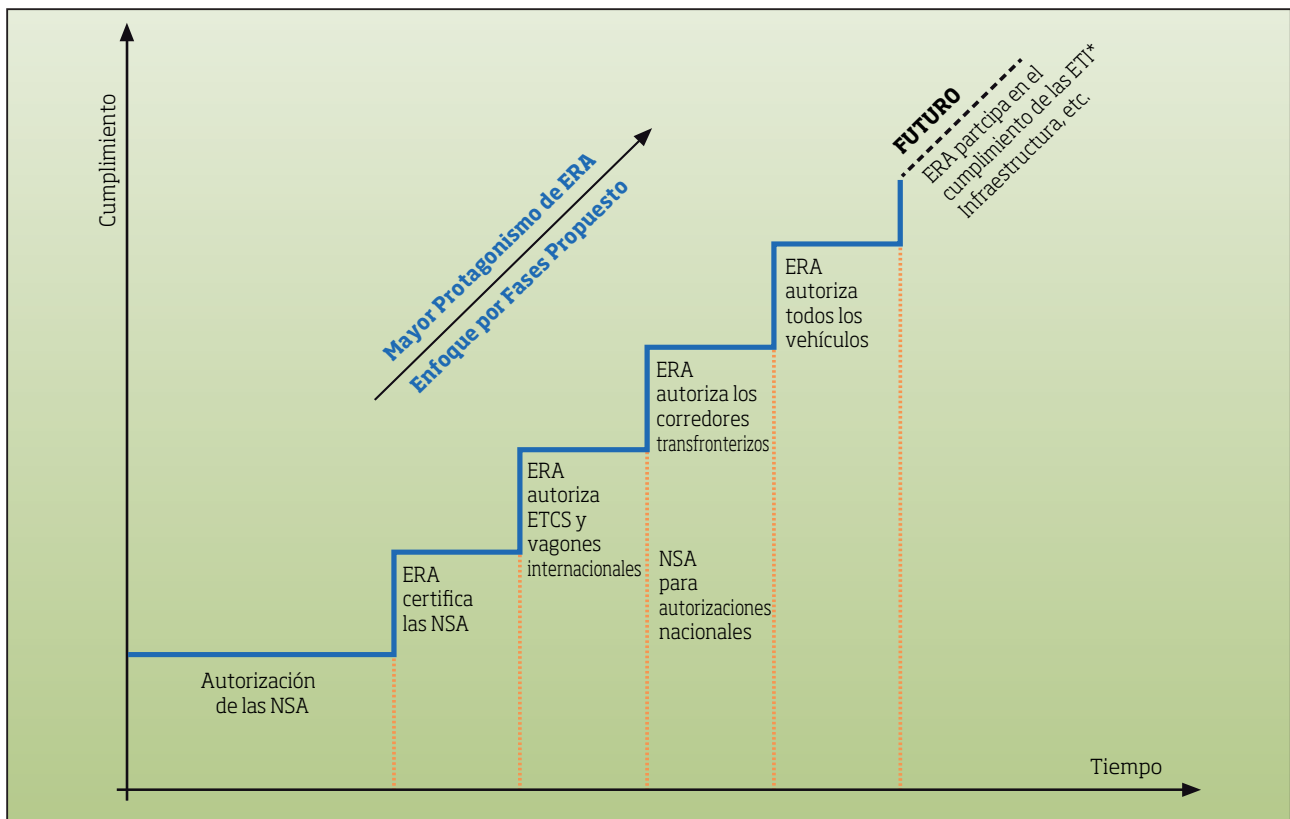
EIM apoya aumentar el papel de la ERA para conseguir el objetivo de establecer un espacio ferroviario europeo único. Sin embargo, se considera que esto sólo se logrará con un entendimiento claro del proceso de autorización de vehículos propuesto, y con la disponibilidad de recursos de la ERA para gestionar de forma satisfactoria esta tarea. La Directiva tampoco reconoce la actividad de reautorización de vehículos que, en consecuencia, pasará a ser responsabilidad de la ERA.

EIM recomienda un enfoque por fases en colaboración con los administradores de infraestructuras para conseguir los objetivos de la Comisión Europea que, a su vez, analizará los anteriormente mencionados elementos críticos relacionados con la autorización de vehículos. EIM cree que este enfoque permitirá conseguir la eliminación efectiva de las barreras (incluyendo las financieras) para entrar en el mercado y afrontar las demandas potenciales encomendadas a la ERA.

Lo más crítico de la propuesta de EIM, como se demuestra en el diagrama de la figura 1, es la necesidad esencial de definir los puntos de control de evaluación al comienzo y final de cada fase con los administradores de infraestructuras. Funciones claras, responsabilidades objetivas y principios básicos (es decir, evaluaciones económicas) serán los criterios en las siguientes etapas.

El diagrama ilustra el principio de un enfoque por fases, y no hace recomendaciones sobre los elementos actuales y el orden de las etapas. EIM desea trabajar con otros grupos de interés para establecer este proceso y luchar por un objetivo final común.

FIGURA 1. PETICIÓN APOYADA POR EIM DE UN ENFOQUE "POR FASES" Y PUNTOS DE EVALUACIÓN CLAROS CON LOS ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS PARA CONSEGUIR EL OBJETIVO



\*ETI: Especificación Técnica de Interoperabilidad. N.T.

## NO APLICACIÓN DE LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE INTEROPERABILIDAD, ETI

### Artículo 7

Dado que el ámbito de aplicación de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI) se extiende más allá de la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T) se espera que los casos en los que no se aplicarán las ETI aumenten.

El Artículo 7(4) de la Directiva de Interoperabilidad propuesta establece que mientras estén pendientes de resolver las derogaciones requeridas "los Estados Miembros pueden aplicar las disposiciones alternativas como se reflejan en el párrafo 3 sin dilación". Las consecuencias y procedimientos, como resultado de una derogación que no se ha aprobado, no están claras. EIM destaca el riesgo de que las ETI puedan imponerse de forma retrospectiva, creando importantes impactos en un proyecto. Además, los recursos y capacidades de aquellas que tienen asignado evaluar las peticiones de derogación también tienen una consideración importante en esta propuesta.

La Directiva de Interoperabilidad propuesta también reduce los casos permitidos en los que los Estados Miembros no necesitan aplicar las ETI.

Es importante tener en cuenta las especificidades nacionales, como las condiciones geográficas y los casos en los que la red ferroviaria está separada de la red común de la UE. Por otra parte, es fundamental tener en cuenta el tráfico de vehículos entre terceros países en los que el ancho de vía es diferente al de la red ferroviaria principal en la Unión Europea.

Además, no está claro en la legislación propuesta hasta cuándo puede no aplicarse una ETI. El test se limita a la viabilidad económica (Artículo 7). En cada caso de modernización de infraestructuras o de trabajos de renovación, si el administrador de infraestructuras no aplica los estándares de las ETI, tiene que demostrar que no hubiera sido económicamente viable hacerlo. Para una pequeña modernización o renovación siempre será posible aplicar un estándar ETI, sin embargo, de forma acumulativa sobre una ruta, puede que ésta no sea la mejor opción de relación calidad/precio.

**Propuesta de EIM:**

EIM propone que la decisión de cumplimiento de las ETI debería medirse en base al plan de despliegue de la red creado por el Estado Miembro. Esto no solo añadiría claridad a la estrategia de despliegue de las ETI, sino que también

reduciría el número de aprobaciones que se requieren por parte de las NSA. Alinear esto fomentaría también evaluaciones económicas más proactivas, que los Estados Miembros de las líneas llevarían a cabo para entender la viabilidad de futuras mejoras con respecto al cumplimiento de las ETI.

## ALCANCE DE LA RESPONSABILIDAD DE AUTORIZACIÓN DE SISTEMAS DE CONTROL Y MANDO Y SEÑALIZACIÓN

**Artículo 18**

La propuesta de la Comisión Europea establece que la ERA debería ser la autoridad responsable de los subsistemas de control y mando y señalización, incluyendo ERTMS. Este alcance debería incluir autorizar, como parte de la responsabilidad de la ERA, toda la nueva infraestructura de señalización de vía modernizada o renovada que se implante en todos los Estados Miembros (Artículo 18(2)).

and Signalling; control y mando y señalización) a bordo de los vehículos, y deberían continuar haciéndolo. Los Estados Miembros no sólo conocen las tareas de CCS, sino también las interfaces con otros subsistemas estructurales, tales como energía e infraestructura, a nivel nacional.

La propuesta permitiría a las NSA garantizar la autorización para los sistemas de CCS de vía, y a la ERA aprobar los subsistemas de señalización que se están introduciendo como parte del despliegue del ERTMS.

**Propuesta de EIM:**

Actualmente la responsabilidad de autorización recae en la NSA, incluyendo los sistemas de CCS (Control-Command

## IMPACTO DE LA EXCLUSIÓN DEL TÉRMINO “PRINCIPAL” PARA LOS ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS

**Artículo 2(12)**

Haber retirado el término “principal” en la propuesta para el Artículo 2(12) amplía potencialmente el alcance del cumplimiento de las ETI bastante más allá de lo que es actualmente aplicable en todos los Estados Miembros.

Las implicaciones de este simple cambio de expresión causarían gastos significativos e impactos burocráticos, que hacen necesario considerar la designación de un tercer organismo para verificar todos los proyectos. Todos los trabajos de construcción requerirían una evaluación para verificar que cumplen las ETI pertinentes y las Reglas Técnicas a nivel nacional. La omisión requeriría también cumplir las ETI en todos los niveles de trabajo, lo que daría como resultado grandes implicaciones financieras y el riesgo de cuestionar la validez de trabajos más pequeños.

**Propuesta de EIM:**

EIM no apoya esta propuesta de cambio del texto y sigue recomendando el método actual de auto autorización sometida al sistema de gestión de la seguridad del administrador de infraestructuras, manteniendo a la ERA en la posición de supervisor para trabajos “principales”, con el fin de asegurar el cumplimiento de la interoperabilidad.



## ACTOS DELEGADOS

### *Artículos 4 y 46, Anexo II*

---

En el Artículo 4(2) de la Directiva de Interoperabilidad se establece que “se otorgará a la Comisión el poder de adoptar actos delegados, según el Artículo 46, relativos a la adaptación al desarrollo técnico del Anexo II, referente a la segmentación del sistema ferroviario en subsistemas y la descripción de estos subsistemas”.

El Anexo II trata de los subsistemas, es decir, enumera los subsistemas y las descripciones de los mismos. Estos subsistemas son componentes clave para la interoperabilidad. EIM declara que es esencial en el Procedimiento del Comité (Comité para la Interoperabilidad y la seguridad ferroviaria; Railway Interoperability and Safety Committee RISC) que se incluya, cuando se aborde, cualquier aspecto de los subsistemas en el anexo II; lo que ya no se produciría si se acepta la propuesta de introducir actos delegados.

#### **Propuesta de EIM:**

EIM recomienda que en la Directiva, cuando se hace referencia a actos delegados, debería cambiarse por actos de

aplicación o de ejecución. EIM considera elementos esenciales de la propuesta legislativa (Directiva de Interoperabilidad) la segmentación del sistema ferroviario en subsistemas y sus descripciones, y los actos delegados solo deberían utilizarse como elementos no esenciales de la propuesta legislativa.

Además, en el Artículo 46(2) de la Directiva de Interoperabilidad no está definido el periodo de tiempo para que la Comisión adopte actos delegados. Sin embargo, en el Tratado sobre el Funcionamiento de la Unión Europea (TFEU, Treaty on the Functioning of the European Union), el artículo 290 establece claramente que los “objetivos, contenido, ámbito y duración de la delegación de poder se definirán explícitamente en los textos legislativos”. Por este motivo, EIM considera que la propuesta de la Comisión Europea debería estar en línea con el Tratado, garantizando la seguridad jurídica y que debería hacer referencia a limitaciones específicas en los plazos.

## NORMAS NACIONALES

---

EIM apoya, en principio, la reducción de las normas nacionales para promover un Espacio Ferroviario Europeo único. Una gobernanza clara y unos recursos suficientes serían esenciales para asegurar que este objetivo seguirá siendo capaz de mantener el nivel obtenido por las actuales normas nacionales y los sistemas locales aplicados.

Las normas nacionales, tanto técnicas como operativas, son consecuencia de la existencia de sistemas nacionales. Estos sistemas aún tendrán expectativa de vida económica durante bastantes décadas. Durante este periodo de vida, habrá que gestionarlos, por lo tanto, habrá que actualizar las normas nacionales existentes, por ejemplo, si se identifican riesgos en la seguridad. Por lo tanto, el proceso de gestión de las normas existentes es importante y debería describirse.

#### **Propuesta de EIM:**

No se conseguirá un sistema operacional para toda Europa si no se implantan con éxito unas normas nacionales nuevas o modificadas. La Directiva debe mostrar el camino para armonizar progresivamente el marco operacional. Son los administradores de infraestructuras quienes actualmente tienen los conocimientos vigentes e históricos que han sido la base de muchas normas nacionales. EIM quisiera declarar que es esencial mantener la implicación de los administradores de infraestructuras durante un proceso de reducción claro y escalonado para asegurar la integridad del sistema global.

EIM también apoya que el desarrollo de unas normas operativas armonizadas y la eliminación de las normas nacionales dependerán de los planes de implantación de las ETI, sujetos a verificación económica en los plazos definidos por los Estados Miembros.

## CAMINO A SEGUIR

---

*EIM resalta la importancia de mayor clarificación y reflexión en muchos elementos de la Directiva de Interoperabilidad propuesta, incluyendo aquellos no explícitamente identificados en este documento de posición. Esto ayudaría a comprender la importancia que ha dado la Comisión a explicar los impactos y resultados anticipados como consecuencia de conseguir los objetivos de la Directiva.*

*En general, EIM quiere subrayar con este documento de posición que unas definiciones, razonamientos y ámbitos claros, son importantes y necesarios como parte de los objetivos de la Directiva. Sin ellos, los objetivos y la ejecución eficaz de la Directiva continuarán manteniéndose en la incertidumbre para todos los implicados.*

*EIM desearía celebrar debates a nivel comunitario y del sector, y apoyar el trabajo de la ERA, el Parlamento y la CE*

*con el fin de conseguir la claridad requerida para conseguir las ambiciones de las propuestas actuales. Los administradores de infraestructuras son los titulares de derecho, y por lo tanto, pueden ser la plataforma más efectiva, de intercambio de información y comunicación como integradores del sistema.*

- Por todo lo expuesto, EIM desea trabajar con todos los grupos de interés para definir, concretamente, el papel de apoyo de los administradores de infraestructuras como parte de las soluciones posibles para asegurar que las propuestas de la CE sean exitosas para todas las partes implicadas.*

**EIM.  
Documento de Posición sobre el  
Cuarto Paquete Ferroviario.**

**Propuesta sobre Seguridad del  
Sistema Ferroviario en la UE.**

COM(2013) 31 Final<sup>35</sup>.

Octubre 2013

---

<sup>35</sup><http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0031:FIN:ES:PDF>



## ÁMBITO DE APLICACIÓN

### *Artículo 2 ámbito*

La Directiva de Seguridad<sup>36</sup> propuesta se aplica al sistema ferroviario en los Estados Miembros. Cubre los requerimientos de seguridad del sistema en su conjunto y se aplica a todo el sistema, excepto a lo que se especifica en el Artículo 2 (2). EIM propone que haya escenarios adicionales donde la Directiva de Seguridad no tenga que aplicarse.

El riesgo se puede producir en situaciones en las que el material rodante ha perdido su autorización y necesita ser transportado con seguridad a una terminal o a un lugar para ser re-autorizado. Con los términos actuales, esto ten-

dría como resultado que el material rodante en cuestión fuera transportado por otros métodos, como camiones pesados, hacia el lugar de re-autorización. Esta cuestión causaría retos importantes e innecesarios para las partes implicadas sin valor añadido.

### **Propuesta de EIM**

EIM propone que en estas situaciones se permita transportar el material rodante sin autorización válida hasta el lugar de re-autorización usando el sistema ferroviario.

## ÁCTOS DELEGADOS

### *Artículos 5, 7, 26*

Los actos delegados limitan la capacidad de los Estados Miembros para hacer análisis de la legislación propuesta. EIM afirma que es esencial que Comité pertinente (RISC, Railway Interoperability and Safety Committee; Comité de Seguridad e interoperabilidad ferroviaria) se incluya cuando se aborde la legislación que afecta al sistema ferroviario.

Los Indicadores de Seguridad Comunes (CSI, Common Safety Indicators), los Métodos de Seguridad Comunes (CSM, Common Safety Methods) y los Objetivos de Segu-

ridad Comunes (CST, Common Safety Targets) son elementos esenciales de los actos de base. Los responsables de estos temas en los principales Estados Miembros no pueden ser responsables de alcanzar (por ejemplo) algunos objetivos de seguridad si se establecen a través de actos delegados.

### **Propuesta de EIM**

EIM recomienda que la Directiva, cuando se hace referencia a actos delegados, debería volverlos a abordar como actos de aplicación o de ejecución.

<sup>36</sup>[http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/7DD06109-247A-42BD-B374-6EA9746F3CEC/43188/Directiva2004\\_49\\_CE.pdf](http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/7DD06109-247A-42BD-B374-6EA9746F3CEC/43188/Directiva2004_49_CE.pdf)

## CERTIFICADO ÚNICO DE SEGURIDAD

### Artículos 10, 11

---

#### *Posición de EIM desde el 27 de Septiembre de 2013*

EIM aprueba la introducción de un Certificado Único de Seguridad (SSC, Single Safety Certificate). El SSC abolirá las partes A y B de los Certificados de Seguridad.

EIM observa que los Estados Miembros que tienen establecido un procedimiento de aprobaciones por las NSA rápido, no discriminatorio y transparente, se beneficiarían de una opción en la que el solicitante tuviera derecho a elegir entre ERA y NSA para el SSC con la condición de que el transporte se realizara sólo en ese Estado Miembro. ERA será el punto de contacto para el SSC en casos de tráfico transfronterizo.

Hay que prestar especial atención en aquellas situaciones en las que el SSC se solicita para operar en más de un Estado Miembro. Las normas operacionales locales, las características técnicas del sistema y las cuestiones idiomáticas deben tratarse con cuidado por parte de las NSA pertinentes y de la ERA.

Además, EIM está preocupado por los recursos humanos de la ERA y la posible falta de conocimiento crítico en relación a los sistemas locales y a las condiciones para llevar a cabo las tareas relacionadas con el SSC. Crear un sistema de visión amplia, que tenga en cuenta los diferentes factores, por ejemplo la compatibilidad eléctrica de las diversas locomotoras, requiere una experiencia y un conocimiento que sólo se adquieren con el tiempo. Esto habla más a favor de permitir que el solicitante tenga la opción de dirigirse a las NSA o a la ERA en los casos en que el tráfico se realice en un Estado Miembro. Este escenario podría sortear las limitaciones de la ERA.

Los modos degradados son situaciones en las que una o más barreras (técnicas) que pueden afectar a la seguridad no funcionan como debieran. Esta situación podría ocurrir, por ejemplo, cuando una pieza de un tren se estropea, lo que puede tener como resultado la necesidad de asistencia desde otro tren. En estas situaciones, las normas operacionales son un factor clave para la gestión segura de una situación en modo degradado.

Cuando se concede un Certificado de Seguridad Único, la preparación de un operador ferroviario para gestionar modos degradados debe ser valorada por la entidad que autoriza. Esto también debería reflejarse en la Directiva de Seguridad.

#### **Propuesta de EIM**

EIM apoya que la ERA sea, con un periodo de transmisión gradual, el coordinador central para las actividades relacionadas con el SSC. Sin embargo, hay que tener cuidado de que no se pierda la conexión natural entre la valoración de la certificación y las actividades de supervisión posteriores. Por lo tanto, hay que describir con detalle la coordinación necesaria entre la Agencia y las NSA, sus funciones y responsabilidades deben definirse con claridad.

Habrà un periodo de transición, con fases definidas y evaluación de estos logros.

La oportunidad de dar al solicitante la opción de elegir entre ERA y NSA en relación al SSC puede acelerar el proceso en algunos casos y reducir la carga de trabajo de ERA en otros. Esto, a su vez, puede permitir a ERA centrarse en las áreas en las que hay que eliminar las barreras para permitir la entrada en el mercado.

EIM propone que ERA considere mantener comisiones hacia y desde los Estados Miembros pertinentes para facilitar que ERA se convierta en una verdadera y central autoridad ferroviaria europea a través del intercambio de conocimiento.

Según la regulación propuesta, las NSA pedirán a la Agencia que revoque el SSC si el titular ya no cumple los requisitos para ello (Artículo 10(6)). A su vez, se espera que la Agencia informe a las NSA correspondientes en el plazo de un mes sobre la emisión, renovación, enmienda o revocación del SSC (Artículo 10 (7)). La recomendación de EIM consiste en que estas actuaciones deben ser comunicadas inmediatamente a las partes interesadas. El Administrador de infraestructuras debe conocer inmediatamente si un operador ferroviario que opera en su red está sometido a la revocación de su SSC. Toda información pertinente relacionada con las decisiones que afectan a los SSC de los operadores ferroviarios tiene que llegar a conocimiento del administrador de infraestructuras sin dilación.

EIM propone que los modos degradados y su gestión se reflejen en la Directiva de Seguridad. Deberían mencionarse en el artículo relativo al sistema de gestión de seguridad (Artículo 9).

Esta es la posición de EIM según su conocimiento actual de la información disponible, hasta ahora, en relación con el SSC.

## DURACIÓN DEL PROCESO DE SOLICITUD DEL SSC Y LA AUTORIZACIÓN DE SEGURIDAD DE LOS ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS

### *Artículos 11, 12*

---

El proceso de solicitud del certificado de seguridad único y de la autorización de seguridad de los administradores de infraestructuras debería realizarse en un plazo determinado. En el caso de que la Agencia y/o las NSA requieran más información, no está claro qué límites temporales se aplicarían cuando se presentara la información adicional.

#### **Propuesta de EIM**

Tanto la Agencia como las NSA sólo podrán pedir informa-

ción adicional en relación a la solicitud durante el mes siguiente a su recepción. Esto supone tres meses para establecer la decisión final respetando el marco temporal de cuatro meses establecido para el proceso.

Esta es la posición de EIM según su conocimiento actual de la información disponible, hasta ahora, en relación con el SSC.

## INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

### *Artículos 23, 24*

---

EIM percibe la investigación de accidentes como un proceso cuyos resultados ERA tiene que compartir abierta e inmediatamente para difundir las "lecciones aprendidas" en toda la Unión Europea. EIM cree que esto tiene un efecto beneficioso para la mejora de la seguridad en el sector.

#### **Propuesta de EIM**

EIM propone que se añada en el artículo 24 de la Directiva

de Seguridad el derecho de la Agencia a publicar las recomendaciones de investigación previstas para ello. EIM cree que ERA es el organismo natural para compartir las mejores prácticas y las lecciones aprendidas con el fin de aumentar la seguridad.

No debería haber organismos adicionales para la investigación de accidentes.

## NORMAS NACIONALES

### *Artículo 8*

---

La creación de normas nacionales en el borrador de la Directiva de Seguridad está limitada a incidentes en los que las normas relativas a los métodos de seguridad existentes no están incluidas en los CSM, como medida preventiva urgente y por un periodo de tiempo limitado, concretamente al seguimiento de un accidente o de las conclusiones por un organismo de investigación de accidentes. EIM propone que puedan ser creadas nuevas normas nacionales para los casos en que sea necesario mantener o mejorar el nivel de seguridad nacional actual.

También se requiere que los Estados Miembros aseguren que las normas nacionales estén disponibles gratuitamente en una lengua que pueda ser entendida por todas las partes afectadas. Traducir correctamente las normas nacionales relevantes a (posiblemente) múltiples lenguas, puede suponer riesgos para la seguridad debido a la probable traducción incorrecta de los detalles técnicos. Además, los gastos de traducción pueden ser significativos.

EIM también está preocupado por la definición en las Directivas de las Normas Nacionales que sólo pueden referirse a cuestiones pendientes en las ETI y en los CSM, dado que no es totalmente seguro que el actual alcance de la ETI de Operación y Gestión de Tráfico (TSI Operation and Traffic Management, TSI OPE) pueda tratar este tema. Un número considerable de normas operativas existentes y de acuerdos entre administradores de infraestructuras y operadores ferroviarios (indispensables para mantener un sistema que funcione) quedará sin una plataforma legal donde se pueda presentar.

### **Propuesta de EIM**

La Directiva debería permitir la opción de crear nuevas normas nacionales cuando éstas mantengan o mejoren los niveles de seguridad nacional actuales.

EIM propone que las normas nacionales estén disponibles gratis en al menos, una lengua oficial de la Unión Europea.

EIM propone que la Agencia cree una línea de trabajo para resolver la futura situación de falta de marco legal existente para las cuestiones de la TSI OPE.

---

---



## LISTADO DE SIGLAS

4PF	4º Paquete Ferroviario.	NSA	National Safety Authorities; Autoridades Nacionales de Seguridad.
CCS	Control-Command and Signalling; Control y Mando y Señalización.	PSO	Public Service Obligation; Obligación de Servicio Público.
CE	Comisión Europea.	RINF	Register of Infrastructure; Registro de Infraestructuras.
CSI	Common Safety Indicators; Indicadores de Seguridad Comunes.	RISC	Railway Interoperability and Safety Committee; Comité para la Interoperabilidad y la Seguridad Ferroviaria.
CSM	Common Safety Methods; Métodos de Seguridad Comunes.	RTE-T	Red Transeuropea de Transportes.
CST	Common Safety Targets; Objetivos de Seguridad Comunes.	SSC	Single Safety Certificate; Certificado Único de Seguridad.
EIM	European Infrastructure Managers; Asociación Europea de Administradores de Infraestructura Independientes.	TFEU	Treaty of the Functioning of the European Union; Tratado de Funcionamiento de la UE.
ERA	European Railway Agency; Agencia Ferroviaria Europea.	TSI OPE	TSI Operation and Traffic Management; ETI de Operación y Gestión de Tráfico.
ERTMS	European Rail Traffic Management System; Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario.	UE	Union Europea.
ETI	Especificación Técnica de Interoperabilidad.	UITP	International Association of Public Transport; Asociación Internacional de Transporte Público.
IRG-rail	Independent Regulators' Group; Grupo de Reguladores ferroviarios independientes.		

## NÚMEROS ANTERIORES DE LA COLECCIÓN "ESTRATEGIAS FERROVIARIAS EUROPEAS"

1. El futuro del ferrocarril. *Conferencia de Tom Winsor, regulador ferroviario del Reino Unido (Febrero 2004).*
2. Estudio sobre Reservas de Capacidad de la Infraestructura para Transporte combinado en 2015. *UIC, Grupo de Transporte Combinado (Mayo 2004).*
3. Oficina del Regulador Ferroviario. Memoria Anual 2003-2004. *Regulador Ferroviario británico (Mayo 2004).*
4. Invertir en la red ferroviaria europea para mantener la movilidad de viajeros y mercancías en Europa. *Documentos de posición de UIC, CER y EIM (Octubre 2004).*
5. Datos sobre la competencia en el mercado europeo del transporte: estudio de investigación. *Estudio FACORA, UIC (Noviembre 2004).*
6. El tercer paquete ferroviario. *Documentos de Posición CER y EIM (septiembre 2004). Informe de Progreso CER (Mayo 2005).*
7. Die Bahn. Informe sobre la competencia. *DB, Ferrocarriles Alemanes Marzo 2004.*
8. Reforma ferroviaria y cánones de acceso a la infraestructura ferroviaria. *CEMT Conferencia Europea de Ministros de Transporte (Abril 2005).*
9. Die Bahn. Informe sobre la competencia. *DB, Ferrocarriles Alemanes (Marzo 2005).*
10. Aspectos económicos de la reforma ferroviaria de la UE. *Octavo Informe de Brujas sobre Política Económica Europea (Septiembre 2004).*
11. Memoria de Responsabilidad Social Corporativa 2005. *Network Rail, Administrador de Infraestructura británico (Octubre 2005).*
12. Transporte ferroviario de Servicio Público en la Unión europea: una perspectiva general. *Informe CER, (Noviembre 2005).*
13. Análisis de desarrollo real de la política europea de transportes: implementación del Primer Paquete Ferroviario y revisión del Libro Blanco sobre los Transportes. *Revisión conjunta EIM, ERFA, ERFCP (Diciembre 2005).*
14. ERTMS - Por un tráfico ferroviario fluido y seguro: un gran proyecto industrial europeo / Factores clave para el éxito de su implementación. *Comisión Europea. DG Energía y Transportes (Diciembre 2005).*
15. GALILEO. Aplicaciones ferroviarias. Hoja de ruta para la implementación. *UIC. Octubre 2005.*
16. El Ferrocarril en Gran Bretaña: por buen camino. *Conferencia de George Muir. Director General de ATOC (Febrero 2006).*
17. Hacia "Una Red Básica de Transporte de Mercancías por Ferrocarril". *Documento de consulta de la Comisión Europea y documentos de posición EIM y CER (Junio 2006).*
18. Preparar la movilidad de mañana. *Comunicación de la Comisión Europea (Marzo 2006).*
19. Transporte y Medio Ambiente: enfrentarse a un dilema. *Informe de la Agencia Europea de Medioambiente, EEA (Marzo 2006).*
20. CER. Informe Anual 2005/2006 (Marzo 2006).
21. Implementación Directivas de interoperabilidad (alta velocidad y convencional). *Informe de progreso de la Comisión Europea al Parlamento Europeo (Noviembre 2006).*
22. Revitalización del Transporte Europeo de Mercancías mediante un intercambio eficiente de Información. "Estrategia para mejorar el servicio a los clientes mediante el uso inteligente e innovador de Aplicaciones Telemáticas para la regulación del Transporte de mercancías". *CER (Noviembre 2006).*
23. Logística del transporte de mercancías en Europa: la clave para la movilidad sostenible. *Comunicación de la Comisión Europea y Documento de Posición de CER (Junio 2006).*
24. Una Europa competitiva. Creación de las condiciones para un transporte sostenible. *DB, Ferrocarriles Alemanes (Marzo 2006).*
25. Contratos plurianuales entre los Estados y los Administradores de Infraestructura ferroviaria. *Estudio Ecorys para la Comisión Europea y Documento de posición de CER (Noviembre 2006).*
26. 2007. Un año decisivo para la alta velocidad en Europa. *Artículos de las revistas ERR n° 1 2007 y Modern Railways marzo y junio 2007.*
27. Transporte y medio ambiente: hacia una nueva política común de transporte. *Informe de EEA (Agencia Europea de Medio Ambiente). Definición de una base de referencia para la energía-consumo de energía y emisiones de dióxido de carbono en el ferrocarril. Informe de ATOC (Association of Train Operating Companies, Asociación de Compañías Operadoras de Ferrocarril. Reino Unido) marzo 2007.*
28. Agenda Estratégica de Investigación Ferroviaria SRRRA 2020 *Informe de ERRAC (Consejo Asesor para la Investigación Ferroviaria Europea).*
29. Die Bahn, Informe sobre la competencia 2007. *DB, Ferrocarriles Alemanes (Marzo 2007).*
30. Perspectivas globales para ERTMS (ETCS y GSM-R) UIC, *septiembre 2007.*
31. Resumen del Estudio sobre Indicadores de Liberalización del Ferrocarril 2007. *DB, Ferrocarriles Alemanes.*
32. Hacia una Red Básica Europea de Transporte de Mercancías por Ferrocarril. *CER, octubre 2007.*
33. Clima para un Cambio en el Transporte. *Informe de EEA (Agencia Europea de Medio Ambiente) N° 1/2008, marzo 2008.*
34. La Calidad Del Transporte Ferroviario de Mercancías Informe de Progreso 2007/2008. *Febrero 2008. CER: Comunidad de las Empresas Ferroviarias y de Infraestructura Europeas.*
35. ¡Haciendo la Movilidad Europea Sostenible!. *CER: Comunidad de las Empresas Ferroviarias y de Infraestructura Europeas. Abril 2008. Transporte y Energía en Europa. Comisión Europea: Dirección General de Energía y Transporte. Abril 2008.*
36. Esquemas Contables y de Tarificación Ferroviaria en Europa. Estudios de caso en seis países. *CER: Comunidad de empresas ferroviarias y de infraestructura Europeas. EIM: Asociación Europea de Administradores de Infraestructura Ferroviarias, mayo de 2008.*

37. Hacia una Red Ferroviaria con Prioridad para las Mercancías. *Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo 18.10.2007 COM (2007) 608 final. Informe del Grupo Estratégico de Expertos. Junio 2008.*
38. Propuesta de Reglamento sobre la Red Ferroviaria Europea para un Transporte de Mercancías Competitivo. *Nota informativa preparada por la secretaría de EIM. Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo COM (2008) 852 final.*
39. Informe sobre la Competencia 2008. *Deutsche Bahn (Junio 2008).*
40. NEW OPERA. El Concepto de Líneas Dedicadas al Transporte de Mercancías por Ferrocarril. *Extracto del Informe Final perteneciente al 6º Programa Marco de Investigación de la CE. Septiembre de 2008.*
41. Transporte Ferroviario y Medio Ambiente. *Datos y cifras. UIC-CER. Junio de 2008. Cómo consolidar los puntos fuertes del ferrocarril en materia medio ambiental. UIC-CER. Enero 2009. ¿Mega-camiones contra transporte de mercancías por ferrocarril? - Lo que realmente supondría para Europa la admisión de megacamiones. UIC - CER - EIM - UIRR - UNIFE - EARFA. Julio 2008.*
42. Conseguir fondos, 3ª Edición. *EIM: Asociación Europea de Administradores de Infraestructuras Ferroviarias.*
43. Ferrocarril de Alta Velocidad. Vía rápida hacia la movilidad sostenible. *UIC: Unión Internacional de Ferrocarriles. Enero 2009.*
44. Internalización de Costes Externos del Transporte: Impacto en el Ferrocarril. Estudio para la Comunidad de Empresas Ferroviarias y de Infraestructura Europeas (CER) realizado por: *IWW (Instituto de Investigación sobre Política Económica, Universidad de Karlsruhe I.T., Karlsruhe, Alemania) y NESTEAR (Nouveaux Espaces de Transports, Applications de Recherche, París, Francia). Julio 2009.*
45. La Seguridad Ferroviaria en la Unión Europea: Resultados. *Agencia Ferroviaria Europea 2009.*
46. Documento de Posición de los Coordinadores de Transporte Europeos sobre el Futuro de la Política RTE-T. Octubre 2009.
47. 1º Balance Global de Emisiones de CO<sub>2</sub> - Bilan Carbone\* - en el Ámbito Ferroviario. *ADEME, RFF, SNCF. Septiembre 2009.*
48. Avance de los Proyectos de Alta Velocidad en los Estados Unidos. *Julio 2010.*
49. Conseguir financiación. *EIM Asociación Europea de Administradores de Infraestructura Independientes, 2010.*
50. Gestión de Activos en Administradores de Infraestructura Ferroviaria. *Documentos de EIM, Asociación Europea de Administradores de Infraestructura Independientes y de UIC, Unión Internacional de Ferrocarriles.*
51. Informe sobre la Competencia 2010. *Deutsche Bahn (Junio 2010).*
52. Ferrocarril de Alta Velocidad. Vía rápida hacia la movilidad sostenible. *UIC. Unión Internacional de Ferrocarriles. Noviembre 2010.*
53. Informe de la Comisión Europea sobre Investigación Ferroviaria. *Comisión Europea. Dirección General de Movilidad y Transporte (Mayo 2010).*
54. Informe sobre Transporte Combinado en Europa. *UIC, Diciembre 2010.*
55. Informe sobre la Competencia 2011. *Deutsche Bahn (Junio 2011).*
56. Temas de actualidad de la Política Ferroviaria Europea a través de los informes anuales de CER. *Informe Anual 2011-2012.*
57. Hoja de Ruta del Ferrocarril 2050. *ERRAC 2012.*
58. Organización de los Sistemas Ferroviarios. *Estudios de CER y Roland Berger Strategy Consultant. Noviembre 2012.*
59. Reto 2050. *CER, EIM, UIC. Febrero 2013.*
60. Instrumentos de Financiación para Infraestructuras de Transporte de la UE. *Dirección General de Políticas Interiores. Departamento Temático B: Políticas Estructurales y de Cohesión Transportes y Turismo. Junio 2012.*

