

El tercer paquete ferroviario ya es una realidad

La nueva normativa está compuesta por un reglamento y dos directivas

MARÍA SABARIS SARDÓN

Bruselas (26/09/2007).- El Parlamento Europeo ha aprobado, en tercera lectura, el tercer, y último, paquete ferroviario destinado a revitalizar el transporte ferroviario internacional y reforzar los derechos de los pasajeros. La nueva normativa está compuesta por tres actos jurídicos (un reglamento y dos directivas). El reglamento versa sobre los derechos y obligaciones de los pasajeros, y las directivas, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios y la certificación de los conductores de ferrocarriles.

El reglamento establece que las normas reguladoras de los derechos y las obligaciones de los viajeros también se aplicarán al transporte ferroviario nacional, no solo internacional. Sin embargo, los Estados podrán posponer la aplicación de las nuevas normas hasta quince años concediendo exenciones "por un periodo máximo de cinco años, que podrá renovarse dos veces por sendos periodos máximos de cinco años", según lo dispuesto en el reglamento.

En la nueva norma también se establecen nuevos parámetros sobre las indemnizaciones por retraso. La legislación determina que "el viajero que vaya a sufrir un retraso (...) por el cual no se le haya reintegrado el importe del billete (...) podrá solicitar a la empresa ferroviaria una indemnización sin por ello renunciar a su derecho al transporte". Las indemnizaciones mínimas por causa de un retraso serán del 25% del precio del billete en retrasos de entre 60 y 119 minutos y del 50% en retrasos superiores a 120 minutos. La indemnización se abonará en un mes a partir de la presentación de la solicitud correspondiente.

También se dispone que las empresas deberán establecer normas de acceso no discriminatorias para el transporte de viajeros con discapacidad y con movilidad reducida. En el caso de que las estaciones no cuenten con personal, las empresas deberán efectuar "todos los esfuerzos razonables" para proporcionar a las personas con discapacidad o movilidad reducida el acceso al ferrocarril.

Además, las empresas ferroviarias deberán informar a los viajeros sobre sus derechos y obligaciones. Podrán utilizar un resumen de sus disposiciones que elaborará la Comisión Europea en todas las lenguas oficiales.

Por último, se fija que las empresas ferroviarias deben posibilitar a los viajeros llevar bicicletas en el tren, siempre que

sean fáciles de manejar, de que el material rodante lo permita y de que el servicio ferroviario no resulte afectado por ello.

Estas normas entrarán en vigor dos años después de su publicación en el Boletín Oficial de la UE, es decir, a finales de 2009.

Ferrocarriles comunitarios y conductores

Los diputados también han aprobado la directiva sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios que fija la fecha de la liberalización del transporte internacional de pasajeros en 2010.

Sin embargo, algunos Estados miembros ya han abierto en sus países respectivos el mercado a los servicios internacionales de pasajeros. La directiva establece que estos países no podrían rechazar el derecho de acceso a empresas cuya licencia provenga de un Estado miembro que no conceda derechos similares.

La segunda de las directivas establece un sistema de certificación único a dos niveles para todos los maquinistas y personal asignado a la conducción, que les permitirá operar en cualquiera de los Estados miembros.

El primer nivel está formado por una licencia expedida sobre la base de criterios profesionales, médicos y lingüísticos armonizados. El segundo nivel introduce un "certificado complementario armonizado para las infraestructuras y el material móvil específicos en los que los maquinistas están autorizados a conducir. El certificado será revisado periódicamente y podrá ser modificado o retirado.

Los Estados miembros tendrán hasta finales de 2009 para aplicar esta nueva directiva.

Un largo viaje

Estas iniciativas completan la liberali-

zación iniciada con el primer paquete ferroviario, que entró en vigor el 15 de marzo de 2003. Su objetivo consistía en que los trenes de transporte internacional pudieran cruzar las fronteras sin obstáculos administrativos y legales, y aprovecharse de las mejoras técnicas ya aportadas por la industria. Así, las locomotoras diesel certificadas en la mayoría de los Estados y las locomotoras eléctricas multitenión podrían cruzar las fronteras burlándose de las diferencias de voltaje.

El segundo de los paquetes estaba compuesto por un conjunto de normas relativas a la seguridad de los viajeros, de los conductores y de los propios ferrocarriles. Estableció la instalación de una caja negra similar a la de los aviones creó la Agencia Ferroviaria Europea, cuyo objetivo era dar apoyo técnico y garantizar un buen funcionamiento de la red de ferrocarriles europea a través de autoridades nacionales independientes de las compañías ferroviarias. Las medidas contempladas en este paquete entraron en vigor el 1 de enero de 2007.

Otros temas de transporte

El Parlamento Europeo se ha pronunciado, en primera lectura, sobre otras propuestas legislativas relativas a los transportes: un reglamento para la aplicación de normas sobre la competencia referidas al transporte por tren, carretera y vías navegables, y cinco directivas.

Tres de las directivas aluden a la seguridad vial en vehículos de dos ruedas, en lo que se refiere al equipaje de mano, a las estructuras del vehículo y a las placas de matrícula situadas en la parte trasera. Las otras dos directivas hacen mención a los espejos retrovisores en los tractores agrícolas o forestales y a los arcos de seguridad en las ruedas de estos mismos vehículos.