



# BUTLLETÍ OFICIAL DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

XI legislatura · cinquè període · número 532 · divendres 6 d'octubre de 2017

## TAULA DE CONTINGUT

---

### 3. Tramitacions en curs

#### 3.40. Procediments amb relació a les institucions de la Unió Europea

##### 3.40.02. Procediments de participació en l'aplicació dels principis de subsidiarietat i proporcionalitat per la Unió Europea

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell sobre els drets i les obligacions dels viatgers de ferrocarril

295-00178/11

Text presentat

3

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de decisió del Parlament Europeu i del Consell relativa a la concessió d'un ajut macrofinancer addicional a Geòrgia

295-00179/11

Text presentat

49

Aquesta publicació és impresa en paper ecològic (definició europea ECF), en compliment del que estableix la Resolució 124/III del Parlament, sobre la utilització del paper reciclat en el Parlament i en els departaments de la Generalitat, adoptada el 30 d'abril de 1990.

Els documents publicats en el *Butlletí Oficial del Parlament de Catalunya* (BOPC) són una reproducció fidel dels documents originals entrats al Registre.

La numeració del BOPC no està necessàriament vinculada a una sola data.

Imprès al Parlament

ISSN: 0213-7798

DL: B-20.066-1980

[www.parlament.cat](http://www.parlament.cat)

### 3. Tramitacions en curs

#### 3.40. Procediments amb relació a les institucions de la Unió Europea

##### 3.40.02. Procediments de participació en l'aplicació dels principis de subsidiarietat i proporcionalitat per la Unió Europea

### **Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell sobre els drets i les obligacions dels viatgers de ferrocarril**

295-00178/11

#### TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 28.09.2017  
Reg. 69947 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior i Cooperació, Relacions Institucionals i Transparència, 04.10.2017

**Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (versión refundida) (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2017) 548 final] [COM(2017) 548 final Anexos] [2017/0237 (COD)] {SWD(2017) 317 final} {SWD(2017) 318 final}**

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: [cmue@congreso.es](mailto:cmue@congreso.es)

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

**Bruselas, 27.9.2017 COM(2017) 548 final 2017/0237 (COD)**

**Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (versión refundida) (Texto pertinente a efectos del EEE) {SWD(2017) 317 final}**

**{SWD(2017) 318 final}Exposición de motivos**

#### **1. Contexto de la propuesta**

##### **1.1. Motivación y objetivos de la propuesta**

El Reglamento (CE) n.º 1371/2007 sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril<sup>1</sup> (el Reglamento) tiene por objetivo proteger a los viajeros de ferrocarril de la UE. A semejanza de los viajeros del transporte aéreo, por vías navegables y de autobús y autocar, los viajeros de ferrocarril tienen derechos en materia de información, reservas y billetes, asistencia, cuidados e indemnización en caso de

1. Reglamento (CE) n.º 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (DO L 315 de 3.12.2007, p. 14).

retraso o cancelación, asistencia gratuita (para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida), indemnización en caso de accidente, un sistema rápido y accesible de tramitación de denuncias, así como plena aplicación y ejecución efectiva de la legislación de la UE a través de organismos nacionales de ejecución designados por los Estados miembros.

El Reglamento se basa en un sistema de Derecho internacional vigente [las Reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de viajeros y equipajes por ferrocarril (CIV)<sup>2</sup>], y su ámbito de aplicación lo constituyen los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril.

En 2013, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) dictaminó que el actual artículo 17 del Reglamento no permite que las empresas ferroviarias queden exentas de la obligación de indemnizar a los viajeros por retrasos debidos a causas de fuerza mayor<sup>3</sup>, lo que distingue al transporte ferroviario de otros medios de transporte.

Los Estados miembros pueden eximir a los siguientes servicios nacionales de la aplicación del Reglamento (aparte de determinados requisitos obligatorios):

- los servicios de largo recorrido, durante un periodo máximo de cinco años renovable dos veces, es decir, hasta 2024;
- los servicios urbanos, suburbanos y regionales, durante un periodo ilimitado, y
- los servicios en los que una parte significativa se efectúa fuera de la UE, durante un periodo de cinco años renovable (*de facto*, sin límite de tiempo).

En su informe sobre la aplicación del Reglamento de 2013<sup>4</sup>, la Comisión resaltó algunos aspectos problemáticos que fueron confirmados por una evaluación de impacto realizada en 2016/2017<sup>5</sup>. La presente propuesta trata de lograr el equilibrio entre reforzar los derechos de los viajeros de ferrocarril y reducir la carga de las empresas ferroviarias de la manera siguiente:

– El informe sobre la aplicación de 2013 y un informe sobre las exenciones de 2015<sup>6</sup> determinaron que el **extendido uso de las exenciones** constituía uno de los mayores obstáculos a la aplicación uniforme del Reglamento. La propuesta elimina las exenciones a los servicios nacionales de largo recorrido de aquí a 2020. En cuanto a los servicios prestados fuera de la UE, exige que los Estados miembros únicamente concedan exenciones si pueden demostrar que los viajeros tienen una protección adecuada en su territorio. Para garantizar la seguridad jurídica en las regiones transfronterizas, el Reglamento será de plena aplicación a los servicios urbanos, suburbanos y regionales que operan a través de las fronteras.

– La propuesta refuerza los **derechos de las personas con discapacidad y de las personas de movilidad reducida**. Respecto a las personas con discapacidad, se ajusta a la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD) de las Naciones Unidas<sup>7</sup>. Los Estados miembros ya no pueden conceder exenciones para la prestación de asistencia y las indemnizaciones por daños en el equipo de movilidad<sup>8</sup>. La información debe facilitarse en formatos accesibles acordes con los requisitos propuestos en el Acta Europea de Accesibilidad<sup>9</sup>. El personal ferroviario deberá recibir la formación correspondiente.

2. Apéndice A del Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de 3 de junio de 1999 por el que se modifica el COTIF (Protocolo de 1999).

3. Asunto C 509/11, ÖBB-Personenverkehr.

4. Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo. Informe sobre la aplicación del Reglamento (CE) n.º 1371/2007 [COM(2013) 0587].

5. (SWD link to be added).

6. COM(2015) 117.

7. <https://www.un.org/development/desa/disabilities/convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities.html>

8. Artículos 19-25 del Reglamento.

9. Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros por lo que se refiere a los requisitos de accesibilidad de los productos y los servicios [COM/2015/0615 final – 2015/0278 (COD)].

– Los viajeros no siempre son debidamente informados cuando su viaje no transcurre según lo previsto. La propuesta exige que se les facilite **información** básica sobre sus derechos en el momento de la reserva, ya sea impresa en el billete o por medios electrónicos. Deben colocarse anuncios en los que se informe a los viajeros sobre sus derechos en lugares destacados de las estaciones y a bordo de los trenes.

– La evaluación de impacto confirmó la limitada disponibilidad de **billetes directos**. La venta de billetes por segmentos del viaje permite a las empresas ferroviarias eludir las obligaciones de indemnización, conducción por una vía alternativa y asistencia. La venta de billetes exclusivamente para sus propios servicios permite a los grandes operadores impedir el acceso al mercado a nuevos entrantes que no pueden ofrecer billetes directos.

– La propuesta prevé que se facilite a los viajeros información más completa sobre los billetes directos. En consonancia con las *Directrices interpretativas* de 2015<sup>10</sup> y el cuarto paquete ferroviario de 2016<sup>11</sup>, las empresas ferroviarias y los proveedores de billetes deben esforzarse por ofrecer billetes directos. Deben demostrar que han informado a los viajeros en caso de que sus derechos no se apliquen al trayecto completo, sino solo a sus propios segmentos.

– Actualmente no está claro cómo deben tramitar las reclamaciones los organismos nacionales de ejecución, lo que redundará en una **ejecución insuficiente**. No siempre se respetan los derechos de los viajeros. La propuesta establece de manera más pormenorizada el proceso y los plazos de tramitación de reclamaciones. Los viajeros deben presentar sus reclamaciones a los operadores ferroviarios en primera instancia y después, si resulta necesario, a un organismo de resolución de litigios alternativo (en consonancia con la Directiva 2013/11/UE<sup>12</sup>) o a un organismo nacional de ejecución. La propuesta especifica las responsabilidades de los organismos nacionales de ejecución y les exige cooperar de manera efectiva.

– La propuesta introduce una cláusula general que prohíbe toda forma de **discriminación**, por ejemplo, por razón de nacionalidad, residencia, ubicación o moneda de pago. De este modo se alinea el transporte ferroviario con otros medios de transporte. Los viajeros que consideren que sus derechos han sido vulnerados pueden dirigirse a los organismos nacionales de ejecución, en vez de verse obligados a interponer una acción judicial en el marco del artículo 18 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

– La inclusión actual de las Reglas uniformes del CIV en el anexo I del Reglamento puede generar problemas de coherencia, dado que las enmiendas al CIV no pueden reflejarse sin una revisión en toda regla del Reglamento. A raíz de su adhesión al Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF)<sup>13</sup> en 2013, la Unión Europea es miembro de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) y participa en sus trabajos de revisión del CIV. Ahora bien, para garantizar la seguridad y transparencia jurídicas, el texto se mantendrá en el anexo I. Para asegurar la coherencia con el COTIF y el CIV, la propuesta faculta a la Comisión para actualizar el anexo I a fin de tomar en consideración las enmiendas al CIV.

10. Comunicación de la Comisión, Directrices interpretativas del Reglamento (CE) n.º 1371/2007 (DO C 220 de 4.7.2015, p. 1).

11. Directiva (UE) 2016/2370 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2016, que modifica la Directiva 2012/34/UE, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias (DO L 352 de 23.12.2016, p. 1).

12. Directiva 2013/11/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativa a la resolución alternativa de litigios en materia de consumo y por la que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2009/22/CE (DO L 165 de 18.6.2013, p. 63).

13. Acuerdo entre la Unión Europea y la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril de adhesión de la Unión Europea al Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF) de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999 (DO L 51 de 23.2.2013, p. 8); [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:2013A0223\(01\)&from=ES](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:2013A0223(01)&from=ES)

– En el marco del cuarto paquete ferroviario, las empresas ferroviarias deben preparar **planes de contingencia** que protejan y asistan a los viajeros en caso de graves perturbaciones del transporte. No existen este tipo de obligaciones respecto a otros agentes. Para reducir la carga sobre las empresas ferroviarias, la propuesta obliga también a los administradores de estaciones y de infraestructuras de infraestructuras a disponer de planes de contingencia. Los Estados miembros decidirán los pormenores y la coordinación de los planes con las autoridades nacionales, por ejemplo.

– Dependiendo de las normas nacionales aplicables, las empresas ferroviarias pueden tener dificultades para obtener reparación de un tercero responsable de un retraso. La propuesta permite a las empresas ferroviarias utilizar un **derecho de reparación**, en consonancia con la legislación aplicable, en caso de que el retraso derive de una falta o negligencia de un tercero. La medida alinea los derechos de los viajeros de ferrocarril con los derechos de los pasajeros aéreos<sup>14</sup>.

– Las empresas ferroviarias deben indemnizar a los viajeros por los retrasos debidos a causas de **fuerza mayor**. Antes de la sentencia del TJUE de 2013, las partes interesadas interpretaban, por lo general, que el Reglamento contenía una cláusula de fuerza mayor que eximía a los transportistas del pago de indemnizaciones. A raíz de la sentencia, las empresas ferroviarias se sintieron discriminadas con respecto a otros operadores de transporte que se benefician de exenciones por fuerza mayor.

– La evaluación de impacto no encontró ninguna prueba concluyente de que la ausencia de tal cláusula hubiera supuesto una carga económica significativa para las empresas ferroviarias. Ahora bien, hay un riesgo de infracción de los principios de equidad y proporcionalidad si las empresas deben abonar indemnizaciones en situaciones que no han provocado y que no han podido evitar. Para limitar la restricción de los derechos de los viajeros y garantizar la seguridad jurídica, la propuesta introduce una cláusula de fuerza mayor que se aplica únicamente en situaciones muy excepcionales provocadas por fenómenos meteorológicos extremos y catástrofes naturales<sup>15</sup>.

## 1.2. Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

El Libro Blanco del transporte de 2011<sup>16</sup> subrayaba la necesidad de unos servicios de transporte de viajeros por ferrocarril de alta calidad, accesibles y fiables, así como de la continuidad de la movilidad en caso de perturbación del viaje. Asimismo, reclamaba la aclaración de la legislación sobre los derechos de los viajeros y la mejora del transporte de los viajeros de edad avanzada y de aquellos con discapacidad o movilidad reducida.

La propuesta hace concordar el transporte ferroviario con determinados aspectos generales de la legislación sobre los derechos de los viajeros en otros medios de transporte, como la no discriminación, los planes de contingencia, la formación en materia de discapacidad, la tramitación de reclamaciones y la aplicación efectiva de la normativa. Toma en consideración las características específicas del transporte por ferrocarril, entre otras cosas permitiendo a los Estados miembros eximir a los servicios urbanos, suburbanos y regionales del cumplimiento de determinadas disposiciones.

El refuerzo de los derechos protegerá a los viajeros en el mercado liberalizado previsto en el marco del cuarto paquete ferroviario.

Al introducir una cláusula de fuerza mayor, la propuesta, una vez más, garantiza la coherencia con otra legislación de la UE, como la relativa a los derechos de los

14. Artículo 13 del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (DO L 46 de 17.2.2004, p. 1).

15. Véase la parte 6 de la evaluación de impacto.

16. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible [COM(2011) 144 final].

viajeros de otros medios de transporte y la Directiva relativa a los viajes combinados<sup>17</sup>, que eximen a los operadores del pago de indemnizaciones por retrasos debidos a circunstancias extraordinarias.

### 1.3. Coherencia con otras políticas de la Unión

El Reglamento se incorporará al listado del anexo del Reglamento de cooperación en materia de protección de los consumidores<sup>18</sup>, que establece las facultades mínimas de investigación y control del cumplimiento de los organismos nacionales de ejecución cuando se ven afectados al menos dos Estados miembros. Se espera de este modo reforzar la ejecución transfronteriza.

El refuerzo de los derechos de las personas con discapacidad se ajusta a la CDPD y a la Estrategia Europea sobre Discapacidad 2010-2020<sup>19</sup>. La Directiva (UE) 2016/797, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario (refundición)<sup>20</sup>, contiene también referencias a la accesibilidad. Los requisitos del Acta Europea de Accesibilidad se aplicarán a la información accesible. Las personas de movilidad reducida se beneficiarán asimismo de una mejor accesibilidad.

La propuesta incluye referencias al COTIF (las Reglas uniformes del CIV), de tal modo que amplía el ámbito de aplicación de sus normas al transporte ferroviario nacional en la UE. En su calidad de miembros de la OTIF, la UE y sus Estados miembros aplican las reglas del CIV, participan en las asambleas generales de la OTIF y votan en las revisiones del CIV.

## 2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

### 2.1. Base jurídica

La base jurídica es el artículo 91, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, al que se aplica el procedimiento de codecisión.

### 2.2. Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

El transporte ferroviario es transfronterizo por naturaleza e incluso los servicios nacionales son utilizados por residentes de otros países de la UE. Las divergencias en la aplicación y el control del cumplimiento del Reglamento crean inseguridad jurídica, debilitan los derechos de los viajeros y afectan a la competencia entre operadores ferroviarios. Solo una intervención coordinada de la UE puede resolver esos problemas.

La presente propuesta garantizará un nivel equivalente de protección de los viajeros en toda la UE, pues reducirá las exenciones nacionales. Unas normas más exigentes permitirán crear condiciones de igualdad en el sector ferroviario al tiempo que armonizarán los derechos básicos de los viajeros a nivel de la UE.

### 2.3. Proporcionalidad

La propuesta se ajusta al principio de proporcionalidad. Los costes adicionales para el sector ferroviario y las autoridades nacionales se limitan a los necesarios para mejorar la aplicación y el control del cumplimiento de los derechos de los viajeros. El aumento de los costes como consecuencia de la reducción de las exenciones y, por tanto, del incremento de la asistencia, los cuidados y las indemnizaciones se compensa, entre otras cosas, con la introducción de una cláusula de fuerza mayor.

17. Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados, por la que se modifican el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE del Consejo (DO L 326 de 11.12.2015, p. 1).

18. Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la cooperación entre las autoridades nacionales encargadas de la aplicación de la legislación en materia de protección de los consumidores [COM(2016) 283].

19. Estrategia Europea sobre Discapacidad 2010-2020: un compromiso renovado para una Europa sin barreras, COM(2010) 636 final, de 15 de noviembre de 2010.

20. DO L 138 de 26.5.2016, p. 44.



#### **2.4. Elección del instrumento**

Teniendo en cuenta que la presente propuesta tiene por objeto revisar un Reglamento existente, se mantendrá el mismo instrumento.

#### **3. Resultados de las evaluaciones ex post, de las consultas con las partes interesadas y de las evaluaciones de impacto**

##### **3.1. Evaluaciones ex post / control de calidad de la legislación existente**

No se llevó a cabo una evaluación *ex post* separada además del informe de 2013. La evaluación de impacto confirmó y, en su caso, actualizó las conclusiones del informe.

##### **3.2. Consultas con las partes interesadas**

Para la evaluación de impacto se consultó las partes interesadas por varios medios, entre ellos una consulta pública abierta y consultas específicas por parte de un contratista externo. La finalidad era recabar tanto aportaciones cualitativas (opiniones, puntos de vista y sugerencias) como información cuantitativa (datos y estadísticas).

En calidad de partes interesadas participaron representantes del sector, grupos representativos de los viajeros y consumidores, personas con discapacidad y personas de movilidad reducida, y autoridades públicas, es decir, los afectados por la política, los que la aplican y los que tienen intereses en ella.

###### **3.2.1. Consulta pública abierta**

La consulta pública abierta se celebró entre febrero y mayo de 2016 en *Tu voz en Europa*<sup>21</sup> para recopilar las opiniones de las partes interesadas sobre los problemas detectados en relación con el Reglamento, sus posibles soluciones y sus probables repercusiones. Se recibieron 190 respuestas de distintas categorías de encuestados: ciudadanos, asociaciones de viajeros y consumidores, organizaciones de personas de movilidad reducida, autoridades públicas, federaciones industriales, empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras, un proveedor de billetes y otros.

###### **3.2.2. Consultas específicas**

Las consultas específicas consistieron en una serie de cuestionarios dirigidos a las distintas partes interesadas. Se elaboró un conjunto de trece estudios de caso, cuyos resultados se emplearon para afinar y completar la definición del problema. Además, se elaboraron trece estudios para recabar datos complementarios.

###### **3.2.3. Análisis de los resultados en relación con los principales problemas detectados**

###### **3.2.3.1. Conocimiento e información sobre los derechos de los viajeros**

Las asociaciones de viajeros y de consumidores lamentaron el escaso conocimiento de los derechos de los viajeros. De las organizaciones de personas de movilidad reducida, cinco (63 %) sugirieron que las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida no están correctamente informadas de sus derechos y reclamaron una mejor información a los viajeros. La mayoría de las autoridades públicas confirmaron la escasa sensibilización y criticaron el nivel de la información facilitada durante el viaje. Por su parte, las empresas ferroviarias señalaron que los viajeros sí son debidamente informados.

###### **3.2.3.2. Exenciones**

De las asociaciones de viajeros y consumidores, siete (47 %) convinieron en que debería haber menos exenciones. Algunas organizaciones de personas de movilidad reducida se mostraron partidarias de la retirada de las exenciones, pero cuatro

21. [https://ec.europa.eu/transport/content/stakeholder-consultation-regulation-ec-13712007-rail-passengers-rights-and-obligations\\_en](https://ec.europa.eu/transport/content/stakeholder-consultation-regulation-ec-13712007-rail-passengers-rights-and-obligations_en)



(50 %) manifestaron no tener opinión al respecto. Las federaciones industriales y empresas ferroviarias respaldaron las exenciones.

#### **3.2.3.3. Asistencia a personas con discapacidad y a personas de movilidad reducida**

Las organizaciones de personas de movilidad reducida se quejaron de la obsolescencia de los derechos y la insuficiencia de la información de que disponen las personas de movilidad reducida. Las asociaciones de viajeros y de consumidores respaldaron esa opinión. Otros problemas aluden a la accesibilidad de las estaciones y el material rodante, los costosos procesos de notificación previa, la negativa a prestar asistencia y la falta de asistencia disponible en determinadas horas del día. Las empresas ferroviarias se mostraron especialmente preocupadas por el uso abusivo de la asistencia a personas de movilidad reducida como servicio gratuito de traslado de equipaje.

#### **3.2.3.4. Tareas de los organismos nacionales de ejecución y control del cumplimiento**

Los ciudadanos, las asociaciones de viajeros y de consumidores y las organizaciones de personas de movilidad reducida señalaron que los procedimientos de tramitación de reclamaciones eran inadecuados. Los organismos nacionales de ejecución pidieron que se aclararan sus funciones y responsabilidades. El administrador de infraestructuras consideró que solo las empresas ferroviarias deben tramitar las reclamaciones. Las federaciones industriales mostraron su desacuerdo con la propuesta de reforzar la función de los organismos nacionales de ejecución y, junto con el administrador de infraestructuras, se inclinaron por el establecimiento de un plazo de tres meses para la presentación de reclamaciones.

#### **3.2.3.5. Billetaje**

Las asociaciones de viajeros y de consumidores pidieron aclaraciones en relación con los billetes directos. Ocho de las empresas ferroviarias (73 %) indicaron que los conceptos de «transportista» y de «pérdida de enlaces» no estaban claros, mientras que siete de ellas (64 %) consideraban claro el concepto de «billete directo». Un organismo nacional de ejecución sostuvo que las *Directrices interpretativas* complicaban la cuestión de los billetes directos, pero las federaciones industriales se mostraron en desacuerdo con esa afirmación.

#### **3.2.3.6. Fuerza mayor**

La mayoría de los ciudadanos, asociaciones de viajeros y consumidores y organizaciones de personas de movilidad reducida que participaron en la consulta, así como varios organismos nacionales de ejecución, rechazaron la introducción de una cláusula de fuerza mayor. Por su parte, las federaciones industriales y las empresas ferroviarias se mostraron partidarias de dicha cláusula, a fin de alinear el transporte ferroviario con otros medios de transporte y garantizar la seguridad y coherencia jurídicas. Una consulta informal a los Estados miembros mostró que la mayoría aboga por la introducción de una cláusula de fuerza mayor.

### **3.3. Obtención y uso de asesoramiento especializado**

La Comisión recurrió al asesoramiento de un contratista externo (Steer Davies Gleeve), recopiló datos, preparó estudios de caso y facilitó una herramienta analítica para la evaluación de impacto. El informe del estudio se pondrá a disposición del público una vez aprobado.

### **3.4. Evaluación de impacto**

El 18 de enero de 2017 se envió un primer informe de la evaluación de impacto al Comité de Control Reglamentario. Este Comité emitió un dictamen negativo basado, sobre todo, en las lagunas acerca de la justificación económica para introducir una cláusula de fuerza mayor. Otros problemas aludían a la estructura y el conteni-

do de las opciones de actuación, la representación de las aportaciones de las partes interesadas, y el análisis y la comparación de las repercusiones de las opciones de actuación, en particular en términos de coste y mecanismos de supervisión.

Las lagunas se subsanaron del siguiente modo: dado el elevado número de opciones de actuación independientes unas de otras, las opciones se desglosaron mediante un enfoque secuencial de análisis y comparación de los costes y beneficios y de selección de un escenario de actuación preferido por tema. Así, la opción finalmente preferida es una combinación de los escenarios preferidos por cada tema concreto. En cuanto a la cláusula de fuerza mayor, la muy limitada disponibilidad de pruebas mostró que se trataba de un problema poco significativo desde el punto de vista económico. Con todo, la evaluación de impacto abordó la cuestión en respuesta a la considerable demanda de las partes interesadas del sector ferroviario y los Estados miembros, sobre todo para garantizar el respeto de los principios de equidad y proporcionalidad.

El 7 de abril de 2017 se envió una evaluación de impacto revisada al Comité de Control Reglamentario, que emitió un dictamen positivo el 12 de mayo de 2017. El informe final, que responde a las recomendaciones del Comité de Control Reglamentario de clarificar más en detalle determinados aspectos, se adjunta a la presente propuesta.

#### 3.4.1. Aspectos del análisis económico

Los costes económicos y sociales esenciales se calcularon cuantitativamente de acuerdo con los datos disponibles. Otros costes y beneficios se evaluaron desde una perspectiva cualitativa. El valor social neto global se determinó sobre la base de los intereses divergentes de las dos principales partes interesadas: los viajeros y el sector ferroviario. En la evaluación de impacto se examinaron las repercusiones de los siguientes elementos en los costes de las empresas ferroviarias:

- a) indemnizaciones por retrasos;
- b) asistencia a los pasajeros en caso de perturbaciones y retrasos, y
- c) formación del personal en aspectos ligados a las personas de movilidad reducida.

Hay una correlación directa entre costes y bienestar de los viajeros; por ejemplo, una mayor indemnización por retrasos mejora el bienestar de los viajeros.

Todos los costes y beneficios se analizaron sobre un periodo de 15 años (2020-2035).

#### 3.4.2. Análisis de las opciones de actuación, por tema, diferenciando entre aspectos principales y secundarios

##### Aspectos principales

##### Exenciones

Escenario de actuación A	Escenario de actuación B	Escenario de actuación C
– Adelantar a 2020 la retirada de las exenciones para los servicios nacionales de largo recorrido	– Adelantar a 2020 la retirada de las exenciones para los servicios nacionales de largo recorrido	– Adelantar a 2020 la retirada de las exenciones para los servicios nacionales de largo recorrido
– Limitar las exenciones a los servicios explotados con países no pertenecientes a la UE	– Limitar las exenciones a los servicios explotados con países no pertenecientes a la UE	– Limitar las exenciones a los servicios explotados con países no pertenecientes a la UE
	– Retirar las exenciones a los servicios transfronterizos urbanos, suburbanos y regionales	– Retirar las exenciones a los servicios transfronterizos urbanos, suburbanos y regionales
		– Retirar las exenciones a todos los servicios urbanos, suburbanos y regionales

La evaluación de impacto seleccionó el escenario B como la opción preferida. Este escenario supone un compromiso equilibrado entre los intereses contrapuestos de los viajeros y las empresas ferroviarias, dado que refuerza la protección de los

viajeros sin imponer una carga financiera excesiva al sector ferroviario (se prevé un aumento del 0,13 % del coste total para el sector ferroviario). La retirada completa de las exenciones para los servicios urbanos, suburbanos y regionales representaría una carga excesiva para el sector ferroviario, con el riesgo de que algunos operadores decidieran interrumpir los servicios.

#### Aplicabilidad de los derechos de las personas de movilidad reducida a todos los servicios

Escenario de actuación A	Escenario de actuación B
– Directrices para promover la aplicación de los derechos de las personas de movilidad reducida	– Disposición reglamentaria sobre la aplicación de los derechos de las personas de movilidad reducida

La evaluación de impacto seleccionó el escenario B como la opción preferida. Esta opción combina mayores beneficios para las personas de movilidad reducida con una carga reducida para el sector ferroviario.

#### Información a personas de movilidad reducida

Escenario de actuación A	Escenario de actuación B
– Dar acceso a la información sobre el viaje a todas las personas de movilidad reducida sobre el viaje	– Dar acceso a la información sobre el viaje a todas las personas de movilidad reducida – Dar acceso a la información sobre los derechos de los viajeros a todas las personas de movilidad reducida

La evaluación de impacto seleccionó el escenario B como la opción preferida. Esta opción aborda de manera exhaustiva el problema de la falta de acceso a la información sin generar grandes costes para el sector ferroviario.

#### Asistencia a personas de movilidad reducida

Escenario de actuación A	Escenario de actuación B
– Intercambiar las mejores prácticas de formación en materia de discapacidad	– Exigir formación en materia de discapacidad

El seguimiento de formación en materia de discapacidad no representa una carga elevada para el sector ferroviario, pues supone un aumento de apenas el 0,31 % de los costes totales. Por tanto, la evaluación de impacto seleccionó el escenario B como la opción preferida.

#### Tramitación de reclamaciones

Escenario de actuación A	Escenario de actuación B
– Directrices dirigidas al sector ferroviario	– Disposiciones reglamentarias (nuevas obligaciones para los administradores de estaciones y de infraestructuras)

La evaluación de impacto seleccionó el escenario B como la opción preferida. El sector ferroviario deberá seguir un proceso de tramitación de reclamaciones claro y detallado. Los viajeros dispondrán de mejores mecanismos de reclamación y reparación.

### Billetes directos

Escenario de actuación A	Escenario de actuación B
<ul style="list-style-type: none"><li>– Definir el concepto de billete directo y de las obligaciones correspondientes</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Definir el concepto de billete directo y las obligaciones correspondientes</li><li>– Animar a las empresas ferroviarias y los proveedores de billetes a vender billetes directos siempre que sea posible; la carga de la prueba recaerá en las empresas y los proveedores de billetes en caso de que no se haya vendido un billete directo</li></ul>

La evaluación de impacto seleccionó el escenario B como la opción preferida. Esta opción implica no solo definir el concepto de billete directo, sino también animar a las empresas y los proveedores de billetes a ofrecerlos y exigirles que informen a los viajeros sobre sus derechos.

### Tramitación de reclamaciones y control del cumplimiento por los organismos nacionales de ejecución

Escenario de actuación A	Escenario de actuación B
<ul style="list-style-type: none"><li>– Informe de actividad de los organismos nacionales de ejecución</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Instrucciones detalladas sobre el proceso de tramitación de reclamaciones</li><li>– Obligación de los organismos nacionales de ejecución de cooperar en los aspectos transfronterizos</li></ul>

La evaluación de impacto seleccionó el escenario B como la opción preferida. Esta opción aclara las funciones y responsabilidades de los organismos nacionales de ejecución en relación con la tramitación de reclamaciones y la cooperación, incluidos los aspectos transfronterizos. La mejora de las modalidades de trabajo de los organismos nacionales de ejecución mejorará el control del cumplimiento.

### Fuerza mayor

Escenario de actuación A	Escenario de actuación B
<ul style="list-style-type: none"><li>– Introducir una cláusula de fuerza mayor en el artículo 17 (indemnización)</li><li>– Fijar una definición estricta del concepto de fuerza mayor</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Introducir una cláusula de fuerza mayor en el artículo 17 (indemnización)</li><li>– Fijar una definición amplia del concepto de fuerza mayor</li></ul>

La introducción de una cláusula de fuerza mayor reducirá la carga financiera de las empresas ferroviarias. Al mismo tiempo, reducirá el derecho de los viajeros a obtener una indemnización. El escenario B, que se basa en una definición amplia del concepto de fuerza mayor, implica un mayor alivio de la carga financiera para las empresas ferroviarias (1 299 millones EUR más que el escenario de base y 737 millones EUR más que el escenario A). Con la definición estricta (escenario A), la reducción de los derechos de los viajeros será limitada, pero la carga para las empresas ferroviarias seguirá siendo menor que la del escenario de base.

La reducción de los derechos de los viajeros se contrarresta con mayores beneficios para estos, en particular gracias a la reducción de las exenciones y las medidas para las personas de movilidad reducida, que se espera alcancen los 191 millones EUR. Teniendo en cuenta que la cláusula no afecta a los derechos a asistencia, cuidados e información, se mantiene la garantía de un elevado nivel de protección de los consumidores. La carga para los organismos nacionales de ejecución podría aumentar ligeramente por las intervenciones en casos controvertidos. La definición estricta del concepto de fuerza mayor deja menos margen para la interpretación y desencadenará menos intervenciones.

Por tanto, la evaluación de impacto seleccionó el escenario A como la opción preferida, dado que asegura el justo equilibrio entre los intereses de los viajeros y

los del sector ferroviario. La carga de la prueba de la fuerza mayor recae en la empresa ferroviaria.

#### **Aspectos secundarios**

Respecto a una serie de aspectos secundarios ligados a la información, la no discriminación, el CIV, los planes de contingencia, el derecho de reparación y la tramitación de reclamaciones por las empresas ferroviarias, se propone un solo escenario de actuación.

---

#### **Información a todos los viajeros**

- La información sobre los derechos de los viajeros se proporciona junto con el billete
- Se facilita información sobre los derechos de los viajeros en estaciones y a bordo de los trenes

---

#### **No discriminación**

- Prevención de discriminaciones por razón de nacionalidad, ubicación o moneda

---

#### **CIV**

- Coherencia entre el Reglamento y las reglas COTIF/CIV

---

La atribución a la Comisión de la facultad de actualizar el anexo I del Reglamento para tomar en consideración las enmiendas al CIV garantizará la coherencia entre ambas normativas.

---

#### **Planes de contingencia**

- Las obligaciones en materia de continuidad del servicio y planes de contingencia se aplican a agentes distintos de las empresas ferroviarias

---

El reparto de las cargas con otras partes interesadas limitará el coste para las empresas ferroviarias.

---

#### **Derecho de reparación**

- Derecho a obtener reparación de terceros

---

Las empresas ferroviarias tendrán un acceso más fácil a la reparación por terceros responsables de los retrasos.

---

#### **Tramitación de reclamaciones por las empresas ferroviarias**

- Especificar los plazos de presentación de reclamaciones por parte de los viajeros

---

La introducción de plazos para la presentación de reclamaciones reducirá los costes, pues no será necesario conservar durante mucho tiempo los datos sobre los incidentes.

### **3.5. Derechos fundamentales**

El artículo 38 de la Carta de los Derechos Fundamentales establece que las políticas de la Unión deben garantizar un nivel elevado de protección de los consumidores. Su artículo 26 insta a la integración de las personas con discapacidad y pide a los Estados miembros que adopten medidas que garanticen su autonomía, su integración social y profesional y su participación en la vida de la comunidad. El refuerzo de los derechos de los viajeros de ferrocarril en la UE elevará aún más el ya de por sí elevado nivel de protección de los consumidores.

### **4. Repercusiones presupuestarias**

La propuesta no repercute en el presupuesto de la UE.

## 5. Otros elementos

### 5.1. Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

La Comisión hará un seguimiento de la aplicación y efectividad de la presente iniciativa sobre la base de indicadores de progreso, tales como el número de servicios exentos, el porcentaje del personal que recibe formación en materia de discapacidad, el número de peticiones de asistencia, el cumplimiento de los requisitos de información, el número de billetes directos vendidos, y el número de reclamaciones y de indemnizaciones pagadas. La Comisión evaluará la consecución de los objetivos de la legislación propuesta a los cinco años de su entrada en vigor.

↓ 1371/2007/CE  
(adaptado)

2017/0237 (COD)

Propuesta de

## REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

### sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril

(versión refundida)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado ~~constitutivo de la Comunidad Europea~~  sobre el Funcionamiento de la Unión Europea  , y en particular su artículo ~~74~~  91  , apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión  Europea ,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>1</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>2</sup>,

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

<sup>1</sup> DO C de , p. .

<sup>2</sup> DO C de , p. .

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

Considerando lo siguiente:

↓ nuevo

- (1) El Reglamento (CE) n.º 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>4</sup> debe ser objeto de una serie de modificaciones. En aras de la claridad, conviene proceder a la refundición de dicho Reglamento.

↓ 1371/2007/CE  
considerando 1

- (2) En el contexto de la política común de transportes, es importante garantizar los derechos de los viajeros de ferrocarril, además de aumentar la calidad y la eficacia de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril con el fin de incrementar la cuota correspondiente al transporte ferroviario en relación con los demás medios de transporte.

↓ 1371/2007/CE  
considerando 2  
(adaptado)

~~La Comunicación de la Comisión «Estrategia en materia de política de los consumidores 2002-2006»<sup>5</sup> establece el objetivo de conseguir un elevado nivel de protección de los consumidores en el sector de los transportes de conformidad con el artículo 153, apartado 2, del Tratado.~~

↓ nuevo

- (3) A pesar de los considerables avances logrados en la protección de los consumidores de la Unión, aún debe mejorarse la protección de los derechos de los viajeros de ferrocarril.

↓ 1371/2007/CE  
considerando 3

- (4) El viajero de ferrocarril es la parte más débil del contrato de transporte, motivo por el que deben defenderse sus derechos en ese contexto.

↓ nuevo

- (5) La concesión de los mismos derechos a los viajeros de ferrocarril que realizan viajes internacionales y viajes nacionales debe elevar el nivel de protección de los consumidores de la Unión, asegurar la igualdad de condiciones de las empresas ferroviarias y garantizar un nivel uniforme de derechos de los viajeros.

<sup>4</sup> Reglamento (CE) n.º 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (DO L 315 de 3.12.2007, p. 14).

<sup>5</sup> ~~DOC 137 de 8.6.2002, p. 2.~~



- (6) Los servicios urbanos, suburbanos y regionales de transporte de viajeros por ferrocarril son distintos de los servicios de largo recorrido. Por tanto, debe permitirse a los Estados miembros eximir a los servicios urbanos, suburbanos y regionales de transporte de viajeros por ferrocarril de la Unión que no sean servicios transfronterizos de la aplicación de determinadas disposiciones sobre los derechos de los viajeros.

↓ 1371/2007/CE  
considerando 24  
(adaptado)  
⇒ nuevo

- (7) El presente Reglamento pretende mejorar los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril dentro de la  Unión  ~~Comunidad~~. Para ello, los Estados miembros deben poder conceder exenciones temporales para servicios ofrecidos en regiones en las que una parte significativa de los mismos se explota fuera de la  Unión,  ~~Comunidad~~ ⇒, a condición de que se garantice un nivel adecuado de derechos de los viajeros en la parte de tales servicios que se efectúe en el territorio de esos Estados miembros, de conformidad con su legislación nacional ⇐.

↓ nuevo

- (8) Ahora bien, las exenciones no deben aplicarse a las disposiciones del presente Reglamento que facilitan el uso de servicios ferroviarios por las personas con discapacidad o las personas de movilidad reducida. Tampoco deben aplicarse exenciones a los derechos de las personas para adquirir sin dificultades indebidas un billete para viajar en tren, a las disposiciones sobre la responsabilidad de las empresas ferroviarias para con los viajeros y su equipaje, al requisito de que las empresas ferroviarias cuenten con un seguro adecuado ni al requisito de que estas tomen las medidas adecuadas para garantizar la seguridad personal de los viajeros en las estaciones de tren y en los trenes y para gestionar los riesgos.

↓ 1371/2007/CE  
considerando 4  
⇒ nuevo

- (9) Los derechos de los usuarios de servicios de ferrocarril incluyen la obtención de información sobre el servicio, antes y durante el viaje. Siempre que sea factible las empresas ferroviarias y los proveedores de billetes deben facilitar esta información con antelación y lo antes posible. ⇒ Dicha información debe facilitarse en formatos accesibles para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida. ⇐

↓ 1371/2007/CE  
considerando 5  
(adaptado)

- (10) Se ~~establecerán~~  establecen  disposiciones más detalladas para la oferta de información sobre el viaje en las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) a que se refiere el Reglamento (UE) n.º 454/2011 de

la Comisión<sup>6</sup> el capítulo II de la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario convencional<sup>7</sup>.

↓ 1371/2007/CE  
considerando 6  
(adaptado)

- (11) — La mejora de los derechos de los viajeros de ferrocarril debe basarse en el ~~sistema existente de~~ Derecho internacional ~~existente sobre esta cuestión~~ que figura en el apéndice A, «Reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de viajeros y equipajes por ferrocarril (CIV)» del Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de 3 de junio de 1999 por el que se modifica el Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (Protocolo de 1999). Sin embargo, conviene ampliar el ámbito de aplicación del presente Reglamento y proteger no solo a los viajeros internacionales sino también a los viajeros nacionales. ☒ El 23 de febrero de 2013, la Unión se adhirió al COTIF. ☒

↓ nuevo

- (12) En el contexto de la venta de billetes para el transporte de viajeros, los Estados miembros deben adoptar todas las medidas necesarias para prohibir la discriminación por razón de nacionalidad o residencia, con independencia de si el viajero afectado se encuentra, de forma permanente o temporal, en otro Estado miembro. Esas medidas deben abarcar todas las formas encubiertas de discriminación que, mediante la aplicación de otros criterios, tales como la residencia, la ubicación física o digital, puedan tener el mismo efecto. A la luz del desarrollo de plataformas en línea que venden billetes de transporte de viajeros, los Estados miembros deben prestar especial atención a garantizar que no se produzcan discriminaciones durante el proceso de acceso a interfaces en línea o de adquisición de billetes. Ahora bien, conviene que no queden automáticamente excluidos los regímenes de transporte que incluyan tarifas sociales, a condición de que tales tarifas sean proporcionadas e independientes de la nacionalidad de las personas afectadas.
- (13) La creciente popularidad del ciclismo en la Unión tiene repercusiones para la movilidad y el turismo en general. Un mayor uso combinado del ferrocarril y la bicicleta en la distribución modal reduce el impacto ambiental del transporte. Por consiguiente, las empresas ferroviarias deben facilitar en la medida de lo posible la combinación de viajes en bicicleta y en tren y, en particular, deben permitir que se transporten bicicletas a bordo de los trenes.

<sup>6</sup> Reglamento (UE) n.º 454/2011 de la Comisión, de 5 de mayo de 2011, relativa a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros» del sistema ferroviario transeuropeo (DO L 123 de 12.5.2011).

<sup>7</sup> DO L 110 de 20.4.2001, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2007/32/CE (DO L 141 de 2.6.2007, p. 63).

↓ 1371/2007/CE  
considerando 7  
(adaptado)

- (14) Las empresas ferroviarias deben ~~cooperar para~~ facilitar la transferencia de los viajeros de ferrocarril de un operador a otro ofreciendo, cuando sea posible, billetes directos.

↓ 1371/2007/CE  
considerando 8

~~El suministro de la información y de billetes a los viajeros de ferrocarril debe facilitarse adaptando los sistemas informáticos a una especificación común.~~

↓ 1371/2007/CE  
considerando 9

~~La implantación de los sistemas de información y reserva de viajes debe realizarse de acuerdo con las ETI.~~

↓ 1371/2007/CE  
considerando 10  
(adaptado)  
⇒ nuevo

- (15) ⇒ A la luz de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas, y con objeto de brindar a las personas con discapacidad y a las personas de movilidad reducida posibilidades de viajar en ferrocarril comparables a las de los demás ciudadanos, deben establecerse normas que regulen la no discriminación y la asistencia a esas personas durante su viaje. ⇐ ~~Los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril deben beneficiar a toda la ciudadanía. Por consiguiente, Las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida provocada por la discapacidad, la edad o cualquier otro factor deben disponer al viajar por ferrocarril de oportunidades equivalentes a las de los demás ciudadanos. Las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida~~ tienen el mismo derecho que todos los demás ciudadanos a la libertad de movimiento, a la libertad de elección y a la no discriminación. Entre otras cosas, debe prestarse especial atención a que se dé a las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida información sobre las posibilidades de acceso al material rodante y las instalaciones a bordo del tren. Con el fin de informar lo mejor posible sobre los retrasos a los viajeros con discapacidad sensorial, deben utilizarse sistemas visuales y auditivos al efecto. Las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida deben poder comprar los billetes a bordo del tren sin recargo. ⇒ El personal debe contar con la formación adecuada para responder a las necesidades de las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida, especialmente en la prestación de asistencia. Para garantizar la igualdad de las condiciones de viaje, a esas personas deben recibir asistencia en las estaciones y a bordo de los trenes siempre que haya trenes operando, y no solo en determinadas horas del día. ⇐

↓ 1371/2007/CE  
considerando 11  
(adaptado)  
⇒ nuevo

- (16) Las empresas ferroviarias y los administradores de estaciones deben tener en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad y de las personas de movilidad reducida, mediante el cumplimiento de las ETI para las personas de movilidad reducida, con el fin de garantizar que,  Además  , cuando se realizan adquisiciones de nuevo material o se llevan a cabo nuevas construcciones o renovaciones importantes, respetando la normativa ~~comunitaria~~  de la Unión  vigente en materia de contratación pública,  en particular, la Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>8</sup>,  todos los edificios y todo el material rodante ~~es~~  debe ser  accesible gracias a la eliminación progresiva de los obstáculos físicos y funcionales.

↓ 1371/2007/CE  
considerando 14  
(adaptado)  
⇒ nuevo

- (17) Es conveniente que el presente Reglamento instaure un sistema de indemnización para los viajeros en caso de retraso relacionado con la responsabilidad de la empresa ferroviaria, sobre la misma base que el sistema internacional creado por el COTIF y en particular ~~su apéndice~~  las Reglas uniformes del  CIV sobre los derechos de los viajeros.  En caso de retraso en un servicio de transporte de viajeros, la empresa ferroviaria debe conceder a los viajeros una indemnización basada en un porcentaje del precio del billete.

↓ 1371/2007/CE  
considerando 12  
⇒ nuevo

- (18) Las empresas ferroviarias deben tener la obligación de suscribir un seguro o contar con un sistema equivalente de cobertura de su responsabilidad respecto de los viajeros de ferrocarril en caso de accidente. ~~El importe mínimo del seguro por empresa ferroviaria debe ser revisado sucesivamente.~~  Cuando los Estados miembros fijen un importe máximo para las indemnizaciones compensatorias en caso de muerte o lesiones de los viajeros, ese importe debe ser como mínimo equivalente al importe fijado en las Reglas uniformes del CIV.

↓ 1371/2007/CE  
considerando 13

- (19) Unos mayores derechos de indemnización y asistencia en caso de retraso, pérdida de enlaces y supresión de un servicio deben aportar incentivos al

<sup>8</sup> Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 65).

mercado de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril, en beneficio de los propios usuarios.

---

↓ nuevo

- (20) En caso de retraso, deben facilitarse a los viajeros opciones de continuación del viaje o de conducción por una vía alternativa en condiciones de transporte comparables. En este contexto, deben tomarse en consideración las necesidades de las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida.
- (21) Ahora bien, no debe obligarse a las empresas ferroviarias a pagar indemnizaciones si pueden demostrar que el retraso se debe a fenómenos meteorológicos extremos o catástrofes naturales graves que ponen en peligro el funcionamiento seguro del servicio. Una situación de este tipo debe tener el carácter de catástrofe natural excepcional, distinta de las condiciones meteorológicas estacionales normales, como las tormentas otoñales o las inundaciones urbanas periódicas ocasionadas por mareas o deshielo. Las empresas ferroviarias deben demostrar que no han podido prever ni prevenir el retraso a pesar de haber tomado todas las medidas razonables.
- (22) En cooperación con los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias, los administradores de estaciones deben preparar planes de contingencias que minimicen las repercusiones de las perturbaciones graves facilitando información y cuidados adecuados a los viajeros bloqueados.
- (23) El presente Reglamento no debe restringir el derecho de las empresas ferroviarias de reclamar una indemnización a cualquier persona, incluido un tercero, de conformidad con la legislación nacional aplicable.

---

↓ 1371/2007/CE  
considerando 15

- (24) Cuando un Estado miembro conceda a las empresas ferroviarias una exención respecto de lo dispuesto en el presente Reglamento, debe alentarlas a que, en consulta con las organizaciones representantes de los viajeros, establezcan regímenes de indemnización y asistencia en caso de perturbación grave del servicio de transporte de viajeros por ferrocarril.

---

↓ 1371/2007/CE  
considerando 16

- (25) Procede liberar de inquietudes económicas a corto plazo, en el período inmediato al accidente, a las víctimas de los accidentes y a las personas de ellas dependientes.

---

↓ 1371/2007/CE  
considerando 17

- (26) Para los viajeros de ferrocarril es importante que, de acuerdo con las autoridades públicas, se adopten las medidas adecuadas para garantizar su seguridad personal tanto en las estaciones como a bordo de los trenes.

↓ 1371/2007/CE  
considerando 18

- (27) Los viajeros de ferrocarril deben poder presentar, a la empresa ferroviaria que proceda, reclamación sobre los derechos y obligaciones que el presente Reglamento determina y deben recibir respuesta en un período de tiempo razonable.

↓ 1371/2007/CE  
considerando 19  
⇒ nuevo

- (28) Las empresas ferroviarias ⇒ y los administradores de estaciones ⇐ deben definir, ⇒ poner a disposición del público, ⇐ gestionar y controlar las normas de calidad del servicio de transporte de viajeros por ferrocarril.

↓ 1371/2007/CE  
considerando 20

~~El contenido del presente Reglamento debe revisarse para adaptar los importes a la inflación y adecuar los requisitos de calidad de la información y de los servicios a la evolución del mercado, así como a las consecuencias del presente Reglamento sobre la calidad del servicio.~~

↓ nuevo

- (29) Con objeto de mantener un nivel elevado de protección de los consumidores en el transporte por ferrocarril, debe exigirse a los Estados miembros que designen organismos nacionales de ejecución que hagan un estrecho seguimiento del presente Reglamento y controlen su cumplimiento a nivel nacional. Esos organismos deben poder adoptar una variedad de medidas de ejecución. Los viajeros deben poder reclamar ante esos organismos las supuestas infracciones del presente Reglamento. Para velar por la correcta tramitación de tales reclamaciones, los organismos nacionales de ejecución deben cooperar entre sí.

↓ 1371/2007/CE  
considerando 21  
(adaptado)  
⇒ nuevo

- (30) ⇒ El tratamiento de datos personales debe llevarse a cabo de conformidad con la legislación de la Unión sobre la protección de los datos personales, en particular con ⇐ ~~El presente Reglamento debe entenderse sin perjuicio del Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>9</sup> ~~la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre~~~~

<sup>9</sup> Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

~~de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos<sup>10</sup>.~~

↓ 1371/2007/CE  
considerando 22

- (31) Los Estados miembros deben establecer las sanciones aplicables a las infracciones del presente Reglamento y asegurarse de que las sanciones se apliquen. Las sanciones, que pueden incluir el pago de indemnizaciones a los interesados, deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

↓ 1371/2007/CE  
considerando 23  
(adaptado)

- (32) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, el desarrollo de los ferrocarriles de la  Unión  Comunidad y la introducción de derechos de los viajeros, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor a nivel  de la Unión  comunitaria, la  Unión  Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

↓ nuevo

- (33) Con el fin de garantizar un nivel elevado de protección de los viajeros, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos, de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que modifiquen los anexos I, II y III respecto a las Reglas uniformes del CIV, la información mínima que deban facilitar las empresas ferroviarias y los proveedores de billetes y los niveles mínimos de calidad del servicio, y para que ajuste, a la luz de la inflación, los importes financieros a que se refiere el presente Reglamento. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular a nivel de expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016<sup>11</sup>. Más en concreto, y para garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo han de recibir todos los documentos al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos deben disponer de un acceso sistemático a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se encargan de la preparación de los actos delegados.

<sup>10</sup> ~~DO L 281 de 23.11.1995, p. 31. Directiva modificada por el Reglamento (CE) no 1882/2003 (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).~~

<sup>11</sup> DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.



↓ 1371/2007/CE  
considerando 25  
(adaptado)

~~Es posible que a las empresas ferroviarias de algunos Estados miembros les resulte difícil aplicar todas las disposiciones del presente Reglamento en su fecha de entrada en vigor. Por consiguiente, los Estados miembros deben poder conceder exenciones temporales respecto de la aplicación de lo dispuesto en el presente Reglamento a los servicios nacionales de transporte ferroviario de viajeros de largo recorrido. No obstante, las exenciones temporales no deben afectar a las disposiciones del presente Reglamento que conceden a las personas con discapacidad y a las personas de movilidad reducida acceso a los viajes en tren, ni al derecho de toda persona a adquirir sin dificultades indebidas un billete para viajar en tren, ni a las disposiciones relativas a la responsabilidad de las empresas ferroviarias para con los viajeros y su equipaje, al requisito de que las empresas cuenten con un seguro adecuado ni al requisito de que estas tomen las medidas adecuadas para garantizar la seguridad personal de los viajeros en las estaciones de tren y en los trenes y para gestionar los riesgos.~~

↓ 1371/2007/CE  
considerando 26

~~La naturaleza de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril urbano, suburbano y regional es distinta de la de los servicios de largo recorrido. Por consiguiente, y con la salvedad de ciertas disposiciones que deban aplicarse a todos los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril en la Comunidad, los Estados miembros deben poder conceder exenciones respecto de la aplicación de lo dispuesto en el presente Reglamento a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril urbano, suburbano y regional.~~

↓ 1371/2007/CE  
considerando 27

~~Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión<sup>12</sup>.~~

↓ 1371/2007/CE  
considerando 28

~~Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que adopte medidas de ejecución. Dado que estas medidas son de alcance general, y están destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento o a completarlo añadiendo nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.~~

<sup>12</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisión modificada por la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

↓ nuevo

(34) El presente Reglamento respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, en particular los artículos 21, 26, 38 y 47, sobre la prohibición de toda discriminación, la integración de las personas con discapacidad, un nivel elevado de protección de los consumidores y el derecho a la tutela judicial efectiva y a un juicio imparcial, respectivamente. Los tribunales de los Estados miembros deben aplicar el presente Reglamento de manera coherente con esos derechos y principios.

↓ 1371/2007/ EC  
(adaptado)

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

## Capítulo I

### Disposiciones generales

#### Artículo 1

#### Objeto

El presente Reglamento establece normas  relativas al transporte por ferrocarril  aplicables:

~~a) a la información que deben facilitar las empresas ferroviarias, a la celebración de contratos de transporte, a la expedición de billetes y a la instauración de un sistema informatizado de datos y reservas para el transporte ferroviario;~~

↓ nuevo

a) a la no discriminación entre viajeros en lo que respecta a las condiciones de transporte;

↓ 1371/2007/CE

b) a la responsabilidad de las empresas ferroviarias y a sus obligaciones en materia de seguros para los viajeros y sus equipajes;

~~e) a las obligaciones de las empresas ferroviarias para con los viajeros en caso de retraso;~~

↓ nuevo

c) a los derechos de los viajeros en caso de accidente derivado del uso de servicios ferroviarios y con el resultado de muerte, lesiones, o pérdida o daño de su equipaje;

d) a los derechos de los viajeros en caso de cancelación o retraso;

↓ 1371/2007/CE  
(adaptado)  
⇒ nuevo

- ⇒ e) ~~⇒~~ ~~⇒~~ a la información ~~⇒~~ ~~⇒~~ mínima ~~⇒~~ ~~⇒~~ que debe facilitarse a los viajeros ~~⇒~~ ;
- ~~df) a la protección,~~ ~~⇒~~ a la no discriminación ~~⇒~~ y la asistencia ~~⇒~~ obligatoria ~~⇒~~ ~~que debe ofrecerse~~ a las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida ~~que viajen en tren~~;
- ~~eg) a la definición y control de normas de calidad del servicio,~~ ~~⇒~~ y ~~⇒~~ la gestión del riesgo para la seguridad personal de los viajeros; ~~⇒~~
- ~~h) ⇒~~ a ~~⇒~~ la tramitación de las reclamaciones; ~~⇒~~
- ~~fi) ⇒~~ a las ~~⇒~~ normas generales en materia de ejecución.

## Artículo 2

### Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a ~~todos~~ los viajes y servicios de ferrocarril ~~⇒~~ nacionales e internacionales ~~⇒~~ en toda la ~~Comunidad~~ ~~⇒~~ Unión ~~⇒~~ prestados por una o varias empresas ferroviarias que dispongan de una licencia de conformidad con la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>13</sup> 95/18/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre licencias de empresas ferroviarias<sup>14</sup>.
- ~~2. El presente Reglamento no se aplicará a las empresas ferroviarias y a los servicios de transporte que no dispongan de una licencia de conformidad con la Directiva 95/18/CE.~~
- ~~3. A partir de la entrada en vigor del presente Reglamento, los artículos 9, 11, 12, 19, el artículo 20, apartado 1, y el artículo 26 se aplicarán a todos los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril en toda la Comunidad.~~
- ~~4. Salvo en lo que concierne a las disposiciones establecidas en el apartado 3, un Estado miembro podrá conceder, sobre la base de la transparencia y la no discriminación, una exención por un período máximo de cinco años, que podrá renovarse dos veces por sendos períodos máximos de cinco años, respecto de la aplicación de las disposiciones del presente Reglamento a los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril.~~
- ~~5. Salvo en lo que concierne a las disposiciones establecidas en el apartado 3 del presente artículo, un Estado miembro podrá conceder una exención respecto de la aplicación de las disposiciones del presente Reglamento a los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril suburbano, urbano y regional. Para distinguir entre los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril suburbano, urbano y regional, los Estados miembros utilizarán las definiciones que figuran en la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios<sup>15</sup>. Al aplicar estas definiciones, los Estados miembros tendrán en cuenta los siguientes criterios: distancia, frecuencia de los servicios, número de paradas previstas, material rodante utilizado, sistemas de expedición de billetes, variaciones del número de viajeros entre los servicios en horas punta y en horas de baja frecuentación, códigos de trenes y horario.~~

<sup>13</sup> DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

<sup>14</sup> ~~DO L 143 de 27.6.1995, p. 70. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 164 de 30.4.2004, p. 44).~~

<sup>15</sup> ~~DO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/103/CE (DO L 363 de 20.12.2006, p. 344).~~

~~6. Durante un período máximo de cinco años, todo Estado miembro podrá conceder, con transparencia y carácter no discriminatorio, una exención prorrogable respecto de la aplicación de las disposiciones del presente Reglamento para servicios o trayectos específicos por efectuarse fuera de la Comunidad una parte significativa del servicio ferroviario de transporte de viajeros, que incluya al menos una parada programada en una estación.~~

~~7. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las exenciones concedidas de conformidad con los apartados 4, 5, y 6. La Comisión adoptará las medidas adecuadas cuando dicha exención no se considere conforme a lo dispuesto en el presente artículo. A más tardar el 3 de diciembre de 2014, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre las exenciones concedidas de conformidad con los apartados 4, 5 y 6.~~

↓ nuevo

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4, los Estados miembros podrán eximir a los siguientes servicios de la aplicación del presente Reglamento:
  - a) los servicios urbanos, suburbanos y regionales de transporte de viajeros por ferrocarril a que se refiere la Directiva 2012/34/UE, a excepción de los servicios transfronterizos dentro de la Unión;
  - b) los servicios internacionales de transporte de viajeros por ferrocarril en los que una parte significativa se efectúe fuera de la Unión, que incluyan al menos una parada programada en una estación, a condición de que los derechos de los viajeros estén debidamente garantizados de conformidad con la legislación nacional aplicable en el territorio del Estado miembro que conceda la exención.
3. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las exenciones concedidas de conformidad con el apartado 2, letras a) y b), y de la idoneidad de su legislación nacional en su territorio a efectos del apartado 2, letra b).
4. Los artículos 5, 10, 11 y 25 y el capítulo V se aplicarán a todos los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril a que se refiere el apartado 1, incluidos los servicios exentos de conformidad con el apartado 2, letras a) y b).

↓ 1371/2007/ EC  
(adaptado)  
⇒ nuevo

### Artículo 3

#### Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «empresa ferroviaria»: toda empresa ferroviaria tal como se define en el artículo ~~2~~ 3, apartado 1, de la Directiva ~~2001/14/CE~~<sup>16</sup>2012/34/UE; ~~cualquier empresa privada o pública cuya actividad consista en prestar servicios de transporte de mercancías y/o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha~~

<sup>16</sup> ~~Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización (DO L 75 de 15.3.2001, p. 20). Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2004/49/CE.~~

~~empresa quien aporte la tracción; esta definición incluye asimismo las empresas que solo proporcionen la tracción;~~

~~2) «transportista»: la empresa ferroviaria contractual con quien el viajero ha celebrado el contrato de transporte, o una serie de empresas ferroviarias consecutivas que sean responsables sobre la base de dicho contrato;~~

~~3) «transportista sustituto»: una empresa ferroviaria que no ha celebrado un contrato de transporte con el viajero, pero a quien la empresa ferroviaria parte en el contrato ha confiado total o parcialmente la ejecución del transporte por ferrocarril;~~

~~42) «administrador de infraestructuras»:  $\Rightarrow$  un administrador de infraestructuras  $\Leftarrow$  todo organismo o empresa encargado principalmente de la instalación y mantenimiento de infraestructuras ferroviarias, o de parte de las mismas, con arreglo a la definición del artículo 3 de la Directiva 91/440/CEE 2012/34/UE, lo que también podrá incluir la gestión de los sistemas de control y de seguridad de la infraestructura. Las funciones del administrador de infraestructuras de una red o de parte de una red podrán encomendarse a diferentes organismos o empresas;~~

~~53) «administrador de estaciones»: entidad organizativa a quien, en cada Estado miembro, se confía la responsabilidad de la gestión de las estaciones de ferrocarril y que puede ser el administrador de infraestructuras;~~

~~64) «operador turístico»: organizador o detallista, distinto de las empresas ferroviarias, según las definiciones ~~de los puntos 2 y 3 del artículo 23, puntos 8 y 9, de la Directiva~~ 90/314/CEE<sup>17</sup> (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>18</sup>;~~

~~75) «proveedor de billetes»: cualquier detallista de servicios de transporte ferroviario que celebre contratos de transporte y venda billetes por cuenta de una empresa ferroviaria o por cuenta propia;~~

~~86) «contrato de transporte»: contrato de transporte, a título oneroso o gratuito, entre una empresa ferroviaria o un proveedor de billetes y un viajero, para la prestación de uno o más servicios de transporte;~~

~~97) «reserva»: autorización, en papel o en forma electrónica, que da derecho al transporte, siempre que se haya confirmado previamente el plan personalizado de transporte;~~

~~108) «billete directo»: billete o billetes que constituyen un contrato  $\boxtimes$  único  $\boxtimes$  para servicios de transporte ferroviario sucesivos explotados por una o ~~varias~~  $\boxtimes$  más  $\boxtimes$  empresas ferroviarias;~~

9) «servicio»: servicio de transporte de viajeros por ferrocarril entre estaciones de ferrocarril o paradas con arreglo a un horario;

10) «viaje»: transporte de un viajero entre una estación de salida y una estación de llegada con arreglo a un contrato de transporte único;

<sup>17</sup> ~~Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados (DO L 158 de 23.6.1990, p. 59).~~

<sup>18</sup> Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados, por la que se modifican el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE del Consejo (DO L 326 de 11.12.2015, p. 1).

↓ 1371/2007/ EC  
(adaptado)  
⇒ nuevo

- 11) «servicio nacional de transporte de viajeros por ferrocarril»: servicio de transporte de viajeros por ferrocarril que no cruza la frontera de ningún Estado miembro ;
- ⇒ (12) «servicio internacional de transporte de viajeros por ferrocarril»: servicio internacional de transporte de viajeros por ferrocarril según la definición del artículo 3, punto 5, de la Directiva 2012/34/UE; ⇐
- (~~13~~) «retraso»: tiempo transcurrido entre la hora programada de llegada del viajero según el horario publicado y la hora real o prevista de llegada ☒ a la estación de destino final ☒;
- (~~14~~) «contrato de transporte» o «abono de temporada»: billete para un número ilimitado de viajes que permite al titular autorizado viajar en tren en un trayecto o red determinados durante un período de tiempo especificado;

↓ nuevo

- 15) «pérdida de enlaces»: situación en la cual un viajero pierde uno o más servicios en el transcurso de un viaje como resultado del retraso o la cancelación de uno o más servicios previos;

↓ 1371/2007/ EC  
(adaptado)  
⇒ nuevo

~~14) «sistema informatizado de datos y reservas para el transporte ferroviario (SIDRTF)»: sistema informatizado que contiene información sobre los servicios de ferrocarril ofrecidos por las empresas ferroviarias; la información sobre los servicios de viajeros archivada en el SIDRTF deberá incluir datos sobre:~~

- ~~a) programas y horarios de los servicios de viajeros;~~
- ~~b) disponibilidad de asientos en los servicios de viajeros;~~
- ~~c) tarifas y condiciones especiales;~~
- ~~d) accesibilidad de los trenes para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida;~~
- ~~e) dispositivos que permiten la realización de reservas o la expedición de billetes o billetes directos, en la medida en que algunos de esos dispositivos o todos ellos se pongan a disposición de los usuarios;~~

- (~~15~~16) «persona con discapacidad» ☒ y ☒ «persona de movilidad reducida»: toda persona cuya movilidad a la hora de utilizar el transporte se halle reducida por motivos de discapacidad física (sensorial o locomotriz, permanente o temporal), ☒ con una ☒ discapacidad o deficiencia ☒ física, mental, ☒ intelectual ☒ o sensorial, permanente o temporal, ☒ o cualquier otra causa de discapacidad, ⇒ que, en interacción con distintas barreras, puede obstaculizar su uso pleno y efectivo del transporte en condiciones de igualdad con otros viajeros ⇐ o por la ☒ cuya movilidad a la hora de utilizar el transporte se halle reducida por la ☒ edad, y cuya situación requiera una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares del servicio puesto a disposición de los demás pasajeros;

- ~~(1617)~~ «condiciones generales de transporte»: las condiciones ~~del transportista~~  de la empresa ferroviaria , expresadas en forma de condiciones generales o de tarifas legalmente vigentes en cada Estado miembro y que se han convertido, mediante la celebración del contrato de transporte, en parte integrante de este;
- ~~(1718)~~ «vehículo»: un vehículo automóvil o un remolque transportados con motivo de un transporte de viajeros~~s~~.

↓ nuevo

- 19) «Reglas uniformes del CIV»: las Reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de viajeros y equipajes por ferrocarril (CIV), establecidas en el apéndice A del Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF).

↓ 1371/2007/CE

## Capítulo II

### Contrato de transporte, información y billetes

#### Artículo 4

#### Contrato de transporte

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

↓ nuevo

#### Artículo 5

#### Condiciones no discriminatorias del contrato de transporte

Sin perjuicio de lo que se disponga para las tarifas sociales, las empresas ferroviarias o los proveedores de billetes ofrecerán al público condiciones de contrato y tarifas no discriminatorias, directa o indirectamente, por razones de nacionalidad o residencia del cliente final, o del lugar de establecimiento de la empresa ferroviaria o del proveedor de billetes dentro de la Unión.

↓ 1371/2007/CE  
(adaptado)  
⇒ nuevo

#### Artículo ~~5~~ 6

#### Bicicletas

~~Las empresas ferroviarias posibilitarán que~~ Los viajeros ~~Heven~~  podrán llevar  a bordo bicicletas, en su caso previo pago  de una tarifa razonable , ~~siempre que~~



~~sean fácilmente manejables, que ello no afecte de manera adversa al servicio ferroviario en cuestión y que el material rodante lo permita.~~ ⇨ Deberán vigilar sus bicicletas durante el viaje y velar por que ni los demás viajeros, ni el equipo de movilidad, el equipaje o las operaciones ferroviarias sufran ningún trastorno o daño. El transporte de bicicletas podrá denegarse o restringirse por razones operativas o de seguridad, siempre que las empresas ferroviarias, los proveedores de billetes, los operadores turísticos y, si procede, los administradores de estaciones, informen a los viajeros de las condiciones en que tienen lugar tales denegaciones o restricciones, de acuerdo con el Reglamento (UE) n.º 454/2001. ⇨

#### Artículo ~~6~~ 7

##### **Prohibición de renunciaciones y estipulaciones de límites**

5. Las obligaciones para con los viajeros derivadas del presente Reglamento no podrán ser objeto de limitación o renuncia, en particular mediante la introducción de excepciones o cláusulas restrictivas en el contrato de transporte.
6. Las empresas ferroviarias podrán ofrecer a los viajeros condiciones contractuales más favorables que las establecidas en el presente Reglamento.

#### Artículo ~~7~~ 8

##### **Obligación de informar sobre la interrupción de los servicios**

Las empresas ferroviarias o, en su caso, las autoridades competentes encargadas de los contratos ferroviarios de servicio público, deberán hacer pública por los medios apropiados ⇨, lo que incluye en formatos accesibles para las personas con discapacidad acordes con los requisitos de accesibilidad de la Directiva XXX<sup>19</sup>, ⇨ toda decisión de interrumpir un servicio ⇨, tanto de forma temporal como permanente, ⇨ antes de llevarla a cabo.

#### Artículo ~~8~~ 9

##### **Información sobre el viaje**

7. ~~Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, Las empresas ferroviarias y los proveedores de billetes que ofrezcan contratos de transporte por cuenta de una o varias empresas ferroviarias deberán facilitar al viajero que lo solicite, como mínimo, la información indicada en el anexo II, parte I, relativa a los viajes para los cuales la empresa ferroviaria de que se trate ofrece un contrato de transporte. Los proveedores de billetes que ofrezcan contratos de transporte por cuenta propia y los operadores turísticos ofrecerán esta información si está disponible.~~
8. Las empresas ferroviarias ⇨ y, en la medida de lo posible, los proveedores de billetes ⇨ facilitarán a los viajeros durante el viaje, ⇨ y también en las estaciones de enlace, ⇨ como mínimo, la información que se indica en el anexo II, parte II.
9. La información mencionada en los apartados 1 y 2 se facilitará en el formato más apropiado ⇨, utilizando eventualmente modernas tecnologías de comunicación ⇨. Se prestará especial atención ~~en este sentido a las necesidades de las personas con discapacidad auditiva o visual~~ ⇨ a que esta información sea accesible para las personas con discapacidad, de

<sup>19</sup> Directiva XXX relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros por lo que se refiere a los requisitos de accesibilidad de los productos y los servicios (Acta Europea de Accesibilidad) (DO L X de X.X.XXXX, p. X).

conformidad con los requisitos de accesibilidad de la Directiva XXX y del Reglamento (UE) n.º 454/2011 ⇐.

↓ nuevo

10. Los administradores de estaciones y los administradores de infraestructuras pondrán a disposición de las empresas ferroviarias y los proveedores de billetes, de forma no discriminatoria, datos en tiempo real relativos a los trenes, incluidos los operados por otras empresas ferroviarias.

↓ 1371/2007/CE  
(adaptado)  
⇒ nuevo

### Artículo ~~9~~ 10

#### Disponibilidad de billetes, billetes directos y reservas

1. Las empresas ferroviarias y los proveedores de billetes deberán ofrecer, ~~en caso de disponibilidad,~~ billetes ☒ y, si están disponibles ☒, billetes directos y reservas. ⇒ Harán lo que esté en su mano por ofrecer billetes directos, en particular para los viajes transfronterizos y los explotados por más de una empresa ferroviaria. ⇐
2. Sin perjuicio de los apartados ~~3 y 4,~~ las empresas ferroviarias ⇒ y los proveedores de billetes ⇐ deberán expedir billetes para servicios prestados con arreglo a contratos de servicio público a través de al menos uno de los siguientes puntos de venta:
  - a) taquillas o taquillas automáticas;
  - b) teléfono, Internet o cualquier otra tecnología de la información de uso generalizado;
  - c) a bordo de los trenes.
- ~~3. Sin perjuicio de los apartados 4 y 5,~~ ⇒ Los Estados miembros podrán exigir a ⇐ las empresas ferroviarias ~~deberán expedir~~ ☒ que expidan ☒ billetes para servicios prestados con arreglo a contratos de servicio público a través de ~~al menos uno de los siguientes puntos~~ ⇒ más de un punto ⇐ de venta.
  - ~~a) taquillas o taquillas automáticas;~~
  - ~~b) a bordo de los trenes.~~
43. Las empresas ferroviarias deberán ofrecer la posibilidad de adquirir a bordo del tren billetes para el correspondiente servicio, a menos que esta opción esté limitada o prohibida por razones de seguridad, por medidas de lucha contra el fraude, por la obligación de reservar plaza o por otros motivos comerciales razonables.
44. Si no existe taquilla o taquilla automática en la estación de ferrocarril de salida, deberá informarse a los pasajeros en la estación:
  - a) de la posibilidad de comprar un billete por teléfono o por Internet o a bordo del tren, así como del procedimiento que se ha de seguir;
  - b) de la estación de ferrocarril o del lugar más próximos en que se disponga de taquillas o taquillas automáticas.

↓ nuevo

5. Cuando en la estación de salida no hubiera taquilla o taquilla automática accesible, se permitirá que las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida adquieran sus billetes a bordo de los trenes sin ningún coste adicional.
6. Cuando un viajero reciba billetes separados para un viaje único que comprende servicios ferroviarios sucesivos prestados por una o más empresas ferroviarias, sus derechos a información, asistencia, cuidados e indemnización serán equivalentes a los correspondientes a un billete directo y cubrirán la totalidad del viaje, desde el punto de partida hasta el destino final, a no ser que se informe de lo contrario por escrito al viajero. Deberá informarse al viajero, en particular, de que si pierde un enlace, no tendrá derecho a asistencia o indemnización sobre la base de la totalidad del viaje. La carga de la prueba acerca de la comunicación efectiva de tal información recaerá en la empresa ferroviaria, su agente, el operador turístico o el proveedor de billetes.

↓ 1371/2007/CE

#### ~~Artículo 10~~

##### ~~Sistemas de información sobre viajes y de reserva~~

- ~~1. A fin de facilitar la información y de expedir los billetes a que se refiere el presente Reglamento, las empresas ferroviarias y los proveedores de billetes utilizarán el SIDRTF que se establecerá aplicando los procedimientos contemplados en el presente artículo.~~
- ~~2. A los efectos del presente Reglamento, serán de aplicación las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) a que se refiere la Directiva 2001/16/CE.~~
- ~~3. La Comisión, sobre la base de una propuesta que le presentará la Agencia Ferroviaria Europea, adoptará las ETI de las aplicaciones telemáticas destinadas a servicios de viajeros a más tardar el 3 de diciembre de 2010. Las ETI deberán permitir el suministro de la información indicada en el anexo II y la expedición de billetes, a tenor de las disposiciones del presente Reglamento.~~
- ~~4. Las empresas ferroviarias adecuarán sus SIDRTF a los requisitos estipulados en las ETI de conformidad con el plan de instalación indicado en las ETI.~~
- ~~5. Sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 95/46/CE, ni la empresa ferroviaria ni el proveedor de billetes revelarán a otras empresas ferroviarias o proveedores de billetes información personal sobre reservas individuales.~~

### CAPÍTULO III

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

##### *Artículo 11*

##### **Responsabilidad respecto de los viajeros y de sus equipajes**

Sin perjuicio de las disposiciones del presente capítulo y de la legislación nacional aplicable que conceda al viajero una indemnización suplementaria en concepto de

daños, la responsabilidad de las empresas ferroviarias respecto de los viajeros y de sus equipajes se regirá por lo dispuesto en los capítulos I, III y IV del título IV y en los títulos VI y VII del anexo I.

↓ 1371/2007/CE  
(adaptado)  
⇒ nuevo

### Artículo 12

#### Seguros y cobertura de la responsabilidad en caso de muerte o lesiones del viajero

~~1. La obligación establecida en el artículo 9 de la Directiva 95/18/CE, en lo que respecta a la responsabilidad respecto de los viajeros, se entenderá como la obligación de que las empresas ferroviarias estén  estarán  convenientemente aseguradas ⇒ de conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 de la Directiva 2012/34/UE y sobre la base de una evaluación de riesgos,  o ~~tomar~~  tomarán  disposiciones equivalentes para la cobertura de sus responsabilidades en virtud del presente Reglamento~~

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

### Artículo 13

#### Anticipos

1. En caso de que un viajero muera o resulte herido, la empresa ferroviaria, contemplada en el artículo 26, apartado 5, del anexo I, abonará sin demora, y en cualquier caso a más tardar 15 días después de que se haya identificado a la persona con derecho a indemnización, los anticipos necesarios para atender a las necesidades económicas inmediatas, de forma proporcional a los daños sufridos.
2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, el anticipo no será inferior a 21 000 EUR por viajero en caso de muerte.
3. El anticipo no constituirá reconocimiento de responsabilidad y podrá deducirse de cualquier suma que se abone posteriormente sobre la base del presente Reglamento, pero no dará lugar a reembolso, salvo en caso de que el daño sufrido haya sido causado por negligencia o falta del viajero o de que la persona que haya recibido el anticipo no sea la persona con derecho a indemnización.

### Artículo 14

#### Contestación de la responsabilidad

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

## CAPÍTULO IV

### RESPONSABILIDAD POR RETRASOS, PÉRDIDA DE ENLACES Y CANCELACIONES

#### Artículo 15

##### Responsabilidad por retrasos, pérdida de enlaces y cancelaciones

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

↓ 1371/2007/ce  
(adaptado)  
⇒ nuevo

#### Artículo 16

##### Reintegro y conducción por una vía alternativa

1. En caso de que sea razonable prever ⇒, bien a la salida o a causa de la pérdida de un enlace en un viaje con billete directo, ⇐ que la llegada al destino final previsto en el contrato de transporte sufra un retraso superior a 60 minutos, el viajero tendrá de inmediato la opción entre ☒ una de las siguientes posibilidades ☒ :

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

↓ nuevo

2. A efectos de lo dispuesto en el apartado 1, letra b), la conducción alternativa comparable podrá ser efectuada por cualquier empresa ferroviaria y podrá suponer el recurso a una clase superior o a otros modos de transporte, sin que ello suponga un coste adicional para el viajero. Las empresas ferroviarias harán todos los esfuerzos razonables por evitar enlaces adicionales. El tiempo total de viaje de la parte alternativa no realizada según lo previsto deberá ser comparable en su duración a la parte correspondiente del viaje original. No se rebajará la clase de los servicios de transporte de los viajeros a no ser que sea la única posibilidad disponible de conducción por vía alternativa.

3. Los proveedores de servicios de transporte por vía alternativa procurarán, de forma especial, que las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida obtengan un nivel comparable de accesibilidad a los servicios alternativos.

↓ 1371/2007/CE  
(adaptado)  
⇒ nuevo

### Artículo 17

#### Indemnización por el precio del billete

1. El viajero que vaya a sufrir un retraso entre los lugares de partida y de destino especificados ~~en el billete~~ ⇒ en el contrato de transporte ⇐ por el cual no se le haya reintegrado el importe del billete con arreglo a lo dispuesto en el artículo 16 podrá solicitar a la empresa ferroviaria una indemnización por retraso sin por ello renunciar a su derecho al transporte. Las indemnizaciones mínimas por causa de retraso serán las siguientes:
  - a) 25 % del precio del billete en caso de retraso de entre 60 y 119 minutos;
  - b) 50 % del precio del billete en caso de retraso igual o superior a 120 minutos.
2.  El apartado 1 se aplicará también a  ~~los~~ pasajeros titulares de un contrato de transporte o abono de temporada.  Si sufren  ~~que sufran~~ repetidamente retrasos o cancelaciones durante ~~en~~  el  periodo de validez ⇒ del contrato de transporte o abono de temporada, ⇐ podrán reclamar una indemnización adecuada de conformidad con las disposiciones de las empresas ferroviarias en materia de indemnización. Estas disposiciones fijarán los criterios aplicables a los retrasos y al cálculo de las indemnizaciones. ⇒ Cuando durante el periodo de validez del contrato de transporte o abono de temporada se produzcan repetidamente retrasos de menos de 60 minutos, se computarán de forma acumulativa y se indemnizará a los viajeros de conformidad con las disposiciones de las empresas ferroviarias en materia de indemnización. ⇐
3. La indemnización por retrasos se calculará en relación con el precio  total  que el viajero abonó realmente por el servicio que ha sufrido el retraso. Si el contrato de transporte se refiere a un viaje de ida y vuelta, la indemnización por retraso ya sea en el trayecto de ida o en el de vuelta se calculará en relación con el 50 % del precio pagado por el billete. En el mismo sentido, la indemnización en caso de retraso de un servicio contemplado en cualquier otro tipo de contrato de transporte que permita recorrer varios trayectos sucesivos se calculará en proporción al precio total del billete.
4. En el cálculo de la duración del retraso no se contabilizará ningún retraso sobre el que la empresa ferroviaria pueda demostrar que ha ocurrido fuera de los territorios  de la Unión  ~~en los que se aplica el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea.~~
5. La indemnización por el precio del billete se abonará en el plazo de un mes a partir de la presentación de la solicitud correspondiente. La indemnización podrá pagarse en forma de vales u otros servicios, o de ambas cosas, si las condiciones del contrato son flexibles (en particular en términos de período de validez y destino). La indemnización se abonará en efectivo a petición del viajero.

36. No se deducirán de la indemnización por el precio del billete costes de transacción como tasas, gastos telefónicos o sellos. Las empresas ferroviarias podrán establecer un umbral mínimo por debajo del cual no se abonará indemnización alguna. Ese umbral no podrá ser superior a 4 EUR  $\boxtimes$  por billete  $\boxtimes$ .
47. El viajero no tendrá derecho a indemnización si se le informa del retraso antes de que compre el billete o si el retraso debido a la continuación del viaje en otro servicio o a la conducción por una vía alternativa es inferior a 60 minutos.

↓ nuevo

8. Una empresa ferroviaria no estará obligada a pagar indemnizaciones si puede demostrar que el retraso se debió a fenómenos meteorológicos extremos o catástrofes naturales graves que ponían en peligro el funcionamiento seguro del servicio y que no se podían prever ni prevenir incluso habiendo tomado todas las medidas razonables.

↓ 1371/2007/CE  
⇒ nuevo

### Artículo 18

#### Asistencia

1. En caso de retraso de la salida o de la llegada, la empresa ferroviaria  $\Rightarrow$ , el proveedor de billetes  $\Leftarrow$  o el administrador de estación mantendrán informados a los viajeros de la situación y de la hora estimada de salida y de llegada en cuanto esa información esté disponible.
2. En caso de que el retraso a que se refiere el apartado 1 sea superior a 60 minutos, se ofrecerá además gratuitamente a los viajeros:
  - a) comidas y refrigerios, en una medida adecuada al tiempo de espera, si están disponibles en el tren o en la estación o si pueden razonablemente suministrarse  $\Rightarrow$  teniendo en cuenta factores tales como la distancia del suministrador, el tiempo necesario para el suministro y el coste  $\Leftarrow$ ;
  - b) alojamiento en un hotel u otro lugar, y transporte entre la estación de ferrocarril y el lugar de alojamiento, en los casos que requieran una estancia de una o más noches o una estancia adicional, siempre y cuando sea físicamente posible;
  - c) si el tren se encuentra bloqueado en la vía, transporte del tren a la estación de ferrocarril, al lugar de partida alternativo o al destino final del servicio, siempre y cuando sea físicamente posible.
3. Si resulta imposible continuar el servicio ferroviario, las empresas ferroviarias organizarán lo antes posible servicios alternativos de transporte para los viajeros.
4. A petición de los viajeros, las empresas ferroviarias certificarán en el billete  $\Rightarrow$  o por cualquier otro medio  $\Leftarrow$  que el servicio ferroviario ha sufrido un retraso o un retraso que ha ocasionado la pérdida de un enlace o ha sido cancelado, según corresponda.
5. A la hora de aplicar lo dispuesto en los apartados 1, 2, ~~3~~  $\Rightarrow$  y 4  $\Leftarrow$ , la empresa ferroviaria correspondiente prestará una especial atención a las

necesidades de las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida y sus acompañantes.

↓ nuevo

6. Además de las obligaciones de las empresas ferroviarias de conformidad con el artículo 13 *bis*, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE, los administradores de estaciones con un promedio anual de al menos 10 000 viajeros por día velarán por que las operaciones tanto de la estación como de las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras estén coordinadas por unos planes de contingencia adecuados que prevean la posibilidad de perturbaciones graves y retrasos importantes que bloqueen a un número considerable de viajeros en la estación. Tales planes garantizarán que se suministre a los viajeros bloqueados la asistencia e información oportunas, lo que incluye en formatos accesibles acordes con los requisitos de accesibilidad de la Directiva XXX. Previa petición, los administradores de estaciones deberán mostrar el plan, con sus eventuales modificaciones, al organismo nacional de ejecución o a cualquier otro organismo designado por un Estado miembro. Los administradores de estaciones con un promedio anual de al menos 10 000 viajeros por día harán todos los esfuerzos razonables para coordinar a los usuarios de la estación y asistir e informar a los viajeros bloqueados en esas circunstancias.

#### *Artículo 19*

#### **Derecho de reparación**

Cuando una empresa ferroviaria pague indemnizaciones o cumpla alguna de las demás obligaciones derivadas del presente Reglamento, ninguna disposición de este último o de los ordenamientos jurídicos nacionales podrá interpretarse en el sentido de que restringe el derecho de aquella a reclamar una indemnización por los costes soportados a cualquier persona, incluidos terceros, de conformidad con la normativa aplicable. En particular, el presente Reglamento no limitará en modo alguno el derecho de las empresas ferroviarias a reclamar el reembolso a un tercero con el que hubiera celebrado un contrato o que hubiera contribuido al hecho que originó la indemnización u otras obligaciones. Ninguna disposición del presente Reglamento podrá interpretarse en el sentido de que restringe el derecho de un tercero, diferente de los viajeros, con el que la empresa ferroviaria hubiera celebrado un contrato, a reclamar un reembolso o una indemnización a la empresa ferroviaria, de conformidad con la normativa aplicable.



↓ 1371/2007/CE  
(adaptado)  
⇒ nuevo

## CAPÍTULO V

### PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y PERSONAS DE MOVILIDAD REDUCIDA

#### Artículo ~~1920~~

##### Derecho al transporte

1. Las empresas ferroviarias y los administradores de estaciones establecerán o poseerán, con la participación activa de las organizaciones que representan a las personas con discapacidad y a las personas de movilidad reducida, unas normas de acceso no discriminatorias aplicables al transporte de personas con discapacidad y personas de movilidad reducida ⇒ incluidos sus asistentes personales ⇐. ⇒ Las normas permitirán que el viajero vaya acompañado de un perro de asistencia de acuerdo con la eventual normativa nacional. ⇐
2. Las reservas y los billetes se ofrecerán a las personas con discapacidad y a las personas de movilidad reducida sin coste adicional. La empresa ferroviaria, el proveedor de billetes o el operador turístico no podrán negarse a aceptar una reserva de una persona con discapacidad o de una persona de movilidad reducida o a expedirle un billete, ni podrán pedirle que viaje acompañada por otra persona, a menos que sea estrictamente necesario para cumplir las normas de acceso a que se refiere el apartado 1.

#### Artículo ~~2021~~

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

1. ⇒ Los administradores de estaciones, ⇐ ~~Las~~ empresas ferroviarias, los proveedores de billetes o los operadores turísticos facilitarán a las personas con discapacidad y a las personas de movilidad reducida, previa solicitud, información ⇒ , lo que incluye en formatos accesibles acordes con los requisitos de accesibilidad del Reglamento (UE) n.º 454/2011 y de la Directiva XXX, ⇐ acerca de la accesibilidad de los servicios ferroviarios y de las condiciones de acceso al material rodante, conforme a las normas de acceso a que se refiere el artículo ~~2019~~, apartado 1, así como acerca de las instalaciones a bordo del tren.
2. Las empresas ferroviarias, los proveedores de billetes o los operadores turísticos que se acojan a la excepción prevista en el artículo ~~2019~~, apartado 2, deberán, previa solicitud, informar por escrito a la persona con discapacidad o persona de movilidad reducida afectada de los motivos de tal decisión en un plazo de cinco días hábiles a partir de la fecha en la que se haya denegado la reserva o el billete o se haya exigido que la persona viaje acompañada. ⇒ La empresa ferroviaria, el proveedor de billetes y el operador turístico harán todos los esfuerzos razonables para proponer una alternativa de transporte a la persona en cuestión, teniendo en cuenta sus necesidades de accesibilidad. ⇐

~~Artículo 21~~

**Accesibilidad**

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

Artículo 22

**Asistencia en las estaciones de ferrocarril**

1. A la salida de la persona con discapacidad o persona de movilidad reducida de una estación de ferrocarril dotada de personal, durante su tránsito por la misma o a su llegada a ella, el administrador de la estación ⇨ o la empresa ferroviaria, o ambos, ⇩ ofrecerán asistencia gratuita de modo que dicha persona pueda embarcar en el tren saliente o desembarcar del tren entrante para el que haya adquirido un billete, sin perjuicio de las normas de acceso a que se refiere el artículo ~~2019~~, apartado 1

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

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

3. En el caso de una estación no dotada de personal, la empresa ferroviaria y el administrador de la estación garantizarán que una información fácilmente disponible ⇨, lo que incluye en formatos accesibles acordes con los requisitos de accesibilidad de la Directiva XXX, ⇩ se exponga y se ofrezca de conformidad con las normas de acceso mencionadas en el artículo ~~2019~~, apartado 1, en lo que respecta a las estaciones más cercanas dotadas de personal y la asistencia directamente disponible para las personas con discapacidad y para las personas con movilidad reducida

⇩ nuevo

4. Deberá disponerse en todo momento de asistencia en las estaciones mientras se estén prestando servicios ferroviarios.

⇩ 1371/2007/CE  
(adaptado)

Artículo 23

**Asistencia a bordo del tren**

1. Sin perjuicio de las normas de acceso a que se refiere el artículo ~~2019~~, apartado 1, las empresas ferroviarias prestarán gratuitamente a las personas con discapacidad y a las personas de movilidad reducida asistencia a bordo del tren y en el momento de embarcar en un tren y desembarcar de él

2. Cuando no haya personal de acompañamiento a bordo del tren, las empresas ferroviarias y los administradores de estaciones harán todos los esfuerzos razonables para que las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida puedan tener acceso a viajar en tren.
3. A los efectos del presente artículo, se entenderá por asistencia a bordo del tren cualquier esfuerzo razonable para ofrecer asistencia a la persona con discapacidad y a la persona de movilidad reducida a fin de que estas puedan acceder en el tren a los mismos servicios que los demás viajeros en caso de que sus problemas de movilidad no les permitan acceder a ellos de forma independiente y segura.

↓ nuevo

4. Deberá disponerse en todo momento de asistencia a bordo del tren mientras se estén prestando servicios ferroviarios.

↓ 1371/2007/CE  
(adaptado)  
⇒ nuevo

#### Artículo 24

##### Condiciones en las que se prestará asistencia

Las empresas ferroviarias, los administradores de estaciones, los proveedores de billetes y los operadores turísticos cooperarán para ofrecer asistencia a las personas con discapacidad y a las personas de movilidad reducida con arreglo a los artículos ~~2022~~ y ~~2122~~ de conformidad con lo dispuesto en las letras siguientes:

- la prestación de asistencia estará supeditada a la condición de que se notifique la necesidad de tal asistencia a la empresa ferroviaria, al administrador de la estación, al proveedor de billetes o al operador turístico al que se haya comprado el billete como mínimo 48 horas antes del momento en que se precise la asistencia. En caso de que ~~el~~ un billete o abono de temporada permita realizar varios viajes, bastará con una sola notificación siempre que se facilite suficiente información sobre los horarios en que se realizarán los sucesivos viajes. Tales notificaciones serán transmitidas a todas las demás empresas ferroviarias y a todos los demás administradores de estaciones que intervengan en el viaje de la persona en cuestión;
- las empresas ferroviarias, los administradores de estaciones, los proveedores de billetes y los operadores turísticos adoptarán todas las medidas necesarias para poder recibir las notificaciones;
- si no se efectúa ninguna notificación de conformidad con la letra a), la empresa ferroviaria y el administrador de estación harán cuanto razonablemente esté en su mano para prestar la asistencia necesaria, de modo que la persona con discapacidad o la persona de movilidad reducida pueda realizar su viaje;
- sin perjuicio de las competencias de otras entidades en lo que respecta a las zonas situadas fuera de la propia estación de ferrocarril, el administrador de la estación o cualquier otra persona autorizada designará los lugares, dentro o fuera de la estación, en los que las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida puedan ~~anunciar~~ dar a conocer su llegada a la estación y, en caso necesario, solicitar asistencia;

- e) se facilitará asistencia a condición de que la persona con discapacidad o la persona de movilidad reducida se presente en el lugar designado a la hora estipulada por la empresa ferroviaria o por el administrador de la estación que presten la asistencia. La hora estipulada no podrá anteceder en más de 60 minutos a la hora de salida publicada, o a la hora a la que se pide a todos los pasajeros que embarquen. Si no se ha estipulado ninguna hora límite a la que deba presentarse la persona con discapacidad o la persona de movilidad reducida, dicha persona se presentará en el lugar designado al menos 30 minutos antes de la hora de salida publicada o de la hora a que se pide a todos los pasajeros que embarquen.

#### Artículo 25

### Indemnización en relación con el equipo de movilidad, ~~u~~ otro material específico o dispositivos de asistencia

1. Si la   empresa   ferroviaria   y los administradores de estaciones causan  ~~es responsable de~~ el extravío  o daño a sillas de ruedas y demás  ~~de la totalidad o de una parte del~~ equipo de movilidad , o a dispositivos de asistencia  ~~u otro material específico~~  o perros de asistencia  utilizados por personas con discapacidad o personas de movilidad reducida, ~~o de los daños sufridos por este, no se aplicará ninguna limitación económica~~  serán responsables de tal extravío o daño y deberán abonar la indemnización correspondiente .

↓ nuevo

2. La indemnización a que se refiere el apartado 1 será igual al coste de sustitución o reparación del equipo o los dispositivos extraviados o dañados.
3. En caso necesario, las empresas ferroviarias y los administradores de estaciones harán con diligencia todos los esfuerzos razonables para sustituir temporalmente el equipo específico y los dispositivos de asistencia por otros que, en la medida de lo posible, tengan unas características equivalentes a los extraviados o dañados. La persona con discapacidad o de movilidad reducida podrá conservar el equipo o dispositivo temporal de sustitución hasta que tenga lugar la indemnización contemplada en los apartados 1 y 2.

#### Artículo 26

### Formación del personal

Las empresas ferroviarias y los administradores de estaciones:

- a) se asegurarán de que todo el personal, incluido el empleado por otras partes ejecutantes que presten asistencia directa a personas con discapacidad y a personas de movilidad reducida, sepa cómo atender a las necesidades de estas, incluidas las personas con deficiencias mentales e intelectuales;
- b) dispensen una formación de sensibilización acerca de las necesidades de las personas con discapacidad entre el personal que atiende directamente a los viajeros;
- c) garanticen que, desde el momento de su contratación, todos los nuevos empleados reciban una formación en el campo de la discapacidad, y que el personal siga, de forma regular, cursos de reciclaje;
- d) acepten, si así se les solicita, la participación en los cursos de formación de empleados con discapacidad, viajeros con discapacidad o de movilidad reducida y/o de organizaciones que los representen.

## CAPÍTULO VI

### SEGURIDAD, RECLAMACIONES Y CALIDAD DEL SERVICIO

#### Artículo ~~26~~27

#### Seguridad personal de los viajeros

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

#### Artículo ~~27~~28

#### Reclamaciones

1.  Todas  ~~Las~~ empresas ferroviarias  , los proveedores de billetes, los administradores de estaciones y los administradores de infraestructuras de estaciones con un promedio anual de al menos 10 000 viajeros por día  establecerán  , cada uno,  un sistema de tramitación de reclamaciones relativas a los derechos y obligaciones contemplados en el presente Reglamento  en su ámbito de responsabilidad respectivo  . ~~La empresa ferroviaria ofrecerá~~  Comunicarán  a los viajeros amplia información sobre la forma de ponerse en contacto con ~~la empresa ferroviaria~~  ellos  y sobre su lengua o lenguas de trabajo.
2. Los viajeros podrán dirigir su reclamación a cualquiera de las empresas ferroviarias  , los proveedores de billetes, los administradores de estaciones y los administradores de infraestructuras  pertinentes.  Las reclamaciones se presentarán en los seis meses siguientes al incidente que constituya el objeto de la reclamación.  En un plazo de un mes  a partir de la recepción de la reclamación  , el destinatario ~~de la reclamación~~ dará una respuesta motivada o, cuando el caso lo justifique, informará al viajero de la fecha para la cual cabe esperar una respuesta, sin que pueda superarse un plazo de tres meses desde la fecha de  recepción  ~~presentación~~ de la reclamación.  Las empresas ferroviarias, los proveedores de billetes, los administradores de estaciones y los administradores de infraestructuras conservarán durante dos años la información sobre el incidente necesaria para evaluar la reclamación, y la pondrán a disposición de los organismos nacionales de ejecución cuando la pidan.

↓ nuevo

3. La información detallada acerca del procedimiento de tramitación de la reclamación será accesible para las personas con discapacidad o de movilidad reducida.

↓ 1371/2007/CE  
(adaptado)  
⇒ nuevo

34. La empresa ferroviaria publicará, en el informe anual a que se refiere el artículo ~~2928~~, el número y tipo de las reclamaciones recibidas y de las reclamaciones tramitadas, el tiempo de respuesta y las eventuales medidas de mejora adoptada.

#### Artículo ~~2929~~

##### Normas de calidad del servicio

1. Las empresas ferroviarias ~~⇒~~ y los administradores de estaciones ~~⇐~~ ~~definirán~~  establecerán  normas de calidad del servicio e implantarán un sistema de gestión de la calidad para el mantenimiento de la calidad del servicio. Las normas de calidad del servicio cubrirán, como mínimo, los aspectos indicados en el anexo III.
2. Las empresas ferroviarias ~~⇒~~ y los administradores de estaciones ~~⇐~~ controlarán sus propios resultados en materia de calidad según las normas de calidad del servicio. Además, publicarán cada año, junto con su informe anual, un informe sobre sus resultados en materia de calidad del servicio.  Las empresas ferroviarias publicarán  ~~Los~~ informes sobre sus resultados en materia de calidad del servicio ~~se publicarán en la~~  en su  página  web  ~~de Internet de las empresas ferroviarias~~. Además, estos informes estarán disponibles en la página  web  ~~de Internet~~ de la Agencia Ferroviaria  de la Unión  Europea.

## CAPÍTULO VII

### INFORMACIÓN Y EJECUCIÓN

#### Artículo ~~2930~~

##### Información de los viajeros sobre sus derechos

1. Las empresas ferroviarias, los administradores de estaciones ~~⇒~~, los proveedores de billetes ~~⇐~~ y los operadores turísticos, cuando vendan billetes de transporte ferroviario, informarán a los viajeros sobre los derechos y las obligaciones que les incumben en virtud del presente Reglamento. Con objeto de cumplir con este requisito de información, ~~las empresas ferroviarias, los administradores de estaciones y los operadores turísticos~~ podrán usar un resumen de las disposiciones del presente Reglamento preparado por la Comisión en todas las lenguas oficiales de ~~las instituciones de la Unión Europea~~ y puesto a  su  disposición ~~de las empresas ferroviarias, los administradores de empresas y los operadores turísticos~~. ~~⇒~~ Deberán, además, proporcionar con el billete una nota en papel, formato electrónico o por cualquier otro medio, lo que incluye en formatos accesibles para las personas con discapacidad y las personas de

movilidad reducida acordes con los requisitos de la Directiva XXX. Dicha nota especificará dónde puede obtenerse dicha información en caso de cancelación, pérdida de enlace o retraso prolongado. ↵

2. Las empresas ferroviarias y los administradores de estaciones informarán adecuadamente a los viajeros, ⇒ lo que incluye en formatos accesibles acordes con los requisitos de accesibilidad de la Directiva XXX, ↵ en la estación y en el tren, ⇒ sobre sus derechos y obligaciones con arreglo al presente Reglamento, así como ↵ sobre los datos para ponerse en contacto con el organismo designado por los Estados miembros conforme al artículo ~~30~~31.

#### Artículo ~~30~~31

#### Designación de los organismos nacionales de Ejecución

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

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

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

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

↓ nuevo

#### Artículo 32

#### Funciones de ejecución

1. Los organismos nacionales de ejecución seguirán de cerca el cumplimiento del presente Reglamento y tomarán las medidas necesarias para garantizar el respeto de los derechos de los viajeros. A tal fin, las empresas ferroviarias, los administradores de estaciones y los administradores de infraestructuras facilitarán a los organismos, previa petición, los documentos e información pertinentes. En el desempeño de sus funciones, los organismos tendrán en cuenta la información que les comunique el organismo designado conforme a lo dispuesto en el artículo 33 para la tramitación de las reclamaciones, si se tratara de un organismo diferente. Podrán también decidir la adopción de medidas de ejecución basadas en reclamaciones individuales transmitidas por dicho organismo.
2. Los organismos nacionales de ejecución publicarán anualmente, a más tardar al final del mes de abril, estadísticas sobre su actividad del año anterior, incluidas las sanciones practicadas.
3. Las empresas ferroviarias facilitarán su información de contacto al organismo nacional de ejecución o a los organismos de los Estados miembros en los que operen.



*Artículo 33*

**Tramitación de las reclamaciones por los organismos nacionales de ejecución**

1. Sin perjuicio del derecho de los consumidores a obtener una reparación alternativa de acuerdo con la Directiva 2013/11/UE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>20</sup>, y después de haber reclamado sin éxito ante la empresa ferroviaria, el proveedor de billetes, el administrador de la estación o el administrador de infraestructuras, el viajero podrá presentar una reclamación a un organismo de ejecución. Los organismos de ejecución informarán a los reclamantes de su derecho de recurrir ante organismos de resolución alternativa de litigios para obtener una reparación a título individual.
2. Los viajeros podrán reclamar ante el organismo nacional de ejecución, o ante cualquier otro organismo designado por el Estado miembro a tal efecto, acerca de cualquier supuesta infracción del presente Reglamento.
3. El organismo acusará recibo de la reclamación en el plazo de dos semanas a partir de su recepción. La tramitación de aquella durará como máximo tres meses. En casos complejos, el organismo podrá ampliar el plazo discrecionalmente a seis meses. En tal caso, informará al viajero de las razones de la ampliación y del periodo previsto para la conclusión del procedimiento. Solo los asuntos que conlleven procedimientos judiciales podrán durar más de seis meses. Cuando el organismo sea además el organismo de resolución alternativa de litigios a que se refiere la Directiva 2013/11/UE, prevalecerán los plazos fijados en dicha Directiva.  
El procedimiento de tramitación de reclamaciones será accesible para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida.
4. Las reclamaciones de los viajeros acerca de incidentes que impliquen a una empresa ferroviaria serán tramitadas por el organismo nacional de ejecución del Estado miembro que haya concedido la licencia a la empresa.
5. Cuando una reclamación consista en supuestas infracciones cometidas por administradores de estaciones o administradores de infraestructuras, el organismo nacional de ejecución será el del Estado miembro en cuyo territorio haya tenido lugar el incidente.
6. En el marco de la cooperación con arreglo al artículo 34, los organismos nacionales de ejecución podrán apartarse de los principios recogidos en los apartados 4 o 5 cuando, por razones justificadas relacionadas, en particular, con la lengua o la residencia, ello redundara en beneficio de los intereses de los viajeros.

↓ 1371/2007/CE  
(adaptado)  
⇒ nuevo

*Artículo ~~31~~ 34*

**☒ Intercambio de información y ☒ ~~Cooperación~~ ☒ transfronteriza ☒  
entre los organismos ☒ nacionales ☒ de ejecución**

<sup>20</sup> Directiva 2013/11/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativa a la resolución alternativa de litigios en materia de consumo y por la que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2009/22/CE (DO L 165 de 18.6.2013, p. 14).



↓ nuevo

1. Cuando sean designados varios organismos de conformidad con los artículos 31 y 33, se establecerán canales de información para garantizar el intercambio de información entre ellos, de acuerdo con el Reglamento (UE) 2016/679, con el fin de facilitar al organismo nacional de ejecución el desempeño de sus funciones de supervisión y ejecución, y para que el organismo tramitador de la reclamación designado conforme al artículo 33 pueda recoger la información necesaria para examinar las distintas reclamaciones.

↓ 1371/2007/CE  
(adaptado)  
⇒ nuevo

2. Los organismos  nacionales  de ejecución ~~mencionados en el artículo 30~~ deberán intercambiar información sobre su actividad, sus principios de adopción de decisiones y sus prácticas en la materia con  fines de coordinación  ~~el fin de coordinar dichos principios en toda la Comunidad.~~ Para esa tarea, contarán con la asistencia de la Comisión.
- ⇒ 3. Los organismos nacionales de ejecución seguirán el procedimiento recogido en el anexo IV. ⇐

↓ 1371/2007/CE  
(adaptado)  
⇒ nuevo

## CAPÍTULO VIII

### DISPOSICIONES FINALES

#### Artículo ~~32~~ 35

##### Sanciones

1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable en caso de infracción ~~de las disposiciones~~ del presente Reglamento y adoptarán cuantas medidas sean necesarias para garantizar su ejecución. Las sanciones deberán ser eficaces, proporcionales y disuasorias. Los Estados miembros notificarán esas disposiciones  y medidas  a la Comisión ~~a más tardar el 3 de junio de 2010~~ y le comunicarán sin demora toda modificación posterior de las mismas.
- ⇒ 2. En el marco de la cooperación con arreglo al artículo 34, el organismo nacional de ejecución competente a efectos de lo dispuesto en el artículo 33, apartados 4 o 5, investigará, previa petición del organismo nacional de ejecución que tramite la reclamación, la infracción al presente Reglamento detectada por dicho organismo y, en caso necesario, impondrá sanciones. ⇐

~~Artículo 33~~

~~Anexos~~

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

Artículo ~~34~~ 36

~~Disposiciones modificadoras~~ ☒ Delegación de poderes ☒

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

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

⇒ La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 37 con el fin de: ⇐

⇒ i) ajustar los importes financieros contemplados en el artículo 13 en función de la inflación; ⇐

⇒ ii) modificar los anexos I, II y III para tomar en consideración las modificaciones de las Reglas uniformes del CIV y el desarrollo tecnológico en este campo. ⇐

↓ nuevo

Artículo 37

**Ejercicio de la delegación**

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 36 se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir de [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.
3. La delegación de poderes podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto el día siguiente a su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación<sup>21</sup>.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud del presente artículo entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

↓ 1371/2007/CE  
(adaptado)  
⇒ nuevo

#### ~~Artículo 35~~

#### **Procedimiento de comité**

- ~~1. La Comisión estará asistida por el Comité establecido por el artículo 11 bis de la Directiva 91/440/CEE.~~
- ~~2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.~~

#### ~~Artículo 36~~ 38

#### **Informe**

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

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

↓ nuevo

#### ~~Artículo 39~~

#### **Derogación**

Queda derogado el Reglamento (CE) n.º 1371/2007.

Las referencias al Reglamento derogado se entenderán hechas al presente Reglamento con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo V.

<sup>21</sup> Acuerdo interinstitucional entre el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión Europea sobre la mejora de la legislación (DO L 123 de 12.5.2016, p. 1).

Artículo ~~37~~ 40

**Entrada en vigor**

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

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

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Por el Consejo*  
*El Presidente*

*N. de la r.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.*

**Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de decisió del Parlament Europeu i del Consell relativa a la concessió d'un ajut macrofinancer adicional a Geòrgia**

295-00179/11

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 02.10.2017  
Reg. 70071 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior i Cooperació, Relacions Institucionals i Transparència, 04.10.2017

**Asunto: Propuesta de decisión del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la concesión de una ayuda macrofinanciera adicional a Georgia [COM(2017) 559 final] [2017/0242 (COD)] [SWD(2017) 321 final]**

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 29.9.2017 COM(2017) 559 final 2017/0242 (COD)

**Propuesta de decisión del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la concesión de una ayuda macrofinanciera adicional a Georgia {SWD(2017) 321 final}**

**Exposición de motivos**

## **1. Contexto de la propuesta**

### **Razones y objetivos de la propuesta**

Georgia sigue afrontando un entorno externo debilitado que, debido a la caída de las exportaciones y las remesas, contribuyó a un crecimiento relativamente moderado del PIB del 2,7 % en 2016 (frente al 2,9 % de 2015 y el 4,6 % de 2014). Según las previsiones, el PIB irá creciendo de forma gradual hasta llegar al 3,5 % en 2017, gracias al consumo y la inversión. Asimismo, se prevé que el crecimiento regional y mundial se intensifique en 2017, pero seguirá estando sometido a riesgos de evolución a la baja debido a la inestabilidad geopolítica, el proteccionismo y la volatilidad de los mercados financieros.

El déficit presupuestario de Georgia continúa siendo considerable [un 4,1 % del PIB tanto en 2016 como, según las previsiones del Fondo Monetario Internacional (FMI), en 2017]. El ratio deuda pública/PIB aumentó de un 35,6 % en 2014 a un 44,6 % en 2016, debido principalmente al hecho de que alrededor del 80 % de la deuda pública se denomina en moneda extranjera, y la moneda nacional (el lari georgiano, GEL) se depreció considerablemente durante dicho periodo. Además, la situación de la balanza de pagos de Georgia sigue siendo vulnerable debido a un déficit por cuenta corriente muy elevado (el 12,4 % del PIB en 2016) y una deuda exterior elevada (el 111,8 % del PIB en 2016). Las reservas de divisas de Georgia se han mantenido generalmente estables en términos absolutos desde 2011, por un valor total de 2 800 millones USD al final de 2016, pero las necesidades de reservas han ido aumentando con arreglo a la métrica compuesta del FMI. Por lo tanto, actualmente las reservas se sitúan por debajo del nivel que el FMI estima adecuado. Georgia, asimismo, continúa adaptándose a los requisitos de la zona de libre comercio de alcance amplio y profundo (ZLCAP) con la Unión Europea (UE), los cuales, junto con las oportunidades, también suponen costes de ajuste.

En este contexto, el 12 de abril de 2017, Georgia y el FMI adoptaron un acuerdo ampliado de tres años (2017-2020) en el marco del servicio ampliado del Fondo (SAF). El SAF representa el 100 % de la cuota de Georgia en el Fondo (210,4 millones DEG, que equivalen a alrededor de 285 millones USD). El objetivo del programa del SAF es promover un programa de reforma económica que ayude a Georgia a reducir las debilidades económicas y a fomentar un crecimiento económico más elevado e inclusivo.

El 16 de junio de 2017, el Gobierno georgiano solicitó una ayuda macrofinanciera de la UE. Habida cuenta de esta petición y de la situación económica del país, la Comisión presenta al Parlamento Europeo y al Consejo una propuesta de ayuda macrofinanciera para Georgia, de conformidad con el artículo 212, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). La propuesta contempla un importe máximo de 45 millones EUR. De este importe, se concederán 35 millones EUR en forma de préstamos y 10 millones EUR en forma de subvenciones.

La presente nueva operación de ayuda macrofinanciera propuesta es la tercera desde el conflicto militar de Georgia con Rusia de agosto de 2008. En octubre de 2008, la UE se comprometió a conceder dos ayudas macrofinancieras de 46 millones EUR cada una en la Conferencia Internacional de Donantes celebrada en Bruselas. La primera de estas operaciones (por valor de 46 millones EUR, totalmente en forma de subvenciones) se ejecutó en el periodo 2009-2010 y la segunda opera-

ción (de nuevo por valor de 46 millones EUR, la mitad en forma subvenciones y la otra mitad en forma de préstamos) en el periodo 2015-2017. El último tramo de la operación de ayuda macrofinanciera del periodo 2015-2017 se desembolsó en mayo de 2017.

La nueva ayuda macrofinanciera propuesta ayudará a Georgia a cubrir parte de sus necesidades de financiación exterior durante el periodo de 2017-2020, que se estiman en 752 millones USD (671 millones EUR)<sup>1</sup>. Esta operación reducirá los desequilibrios a corto plazo de la balanza de pagos y los puntos débiles de la economía en materia de presupuesto. Se diseñará y ejecutará en coordinación con los programas de ajuste y reformas que Georgia ha acordado con el FMI y el Banco Mundial, así como con las reformas acordadas en el contexto de las operaciones de ayuda presupuestaria de la UE, así como de la ZLCAP.

Como se explica con más detalle en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña a la presente propuesta, la Comisión considera, teniendo en cuenta también la evaluación de la situación política realizada por el Servicio Europeo de Acción Exterior (SEAE), que se cumplen las condiciones políticas y económicas para la realización de la operación de ayuda macrofinanciera propuesta.

### Contexto general

El escenario macroeconómico para Georgia sigue mostrando puntos débiles. El saneamiento presupuestario en curso podría debilitar la demanda interior y disminuir el crecimiento económico de Georgia. Además, la economía georgiana se enfrenta a riesgos más amplios debido a unas perspectivas económicas regionales y mundiales inciertas, a los desequilibrios externos (en particular, un déficit por cuenta corriente elevado que sigue aumentando y la considerable deuda exterior), y a la situación de las reservas internacionales, que se encuentran por debajo del nivel adecuado.

La desaceleración económica de la región y el hecho de que las monedas de los principales socios comerciales se hayan depreciado considerablemente desde finales de 2014 han afectado a las exportaciones y las remesas del país. Esto contribuyó a una desaceleración del crecimiento económico del 4,6 % en 2014 y el 2,9 % en 2015 al 2,7 % en 2016. El *crecimiento del PIB* de Georgia en 2016 obedeció principalmente a las inversiones, mientras que el consumo privado se mantuvo moderado, dada la disminución de la renta disponible, inducida por el aumento del valor en moneda nacional de las obligaciones de los hogares de devolución de préstamos denominados en dólares estadounidenses en un contexto de fuerte depreciación del lari. Según las previsiones, el PIB crecerá de forma gradual al 3,5 % en 2017, gracias al consumo y la inversión, y al 5,0 % en 2020 (final del acuerdo celebrado recientemente con el FMI).

El *tipo de cambio* (promedio anual USD/GEL) pasó de 1,77 en 2014 a 2,27 en 2016, lo cual supuso alrededor de un 22 % de depreciación del lari georgiano. Los efectos de dicha volatilidad se ven amplificados por la todavía elevada dolarización de la economía de Georgia, donde el 70 % de los depósitos y el 65 % de los préstamos estaban denominados en dólares estadounidenses en 2016.

Aunque la *tasa de desempleo* de Georgia (el 11,8 % al final de 2016) ha seguido una tendencia descendente desde 2009 (cuando era del 16,9 %), sigue siendo un reto importante. A pesar de que se han creado oportunidades de empleo en nuevos sectores de crecimiento, especialmente en el turismo y otros servicios, el desempleo sigue siendo elevado debido a los retos relacionados con la inadecuación de las competencias y las grandes desigualdades regionales. Además, Georgia carece de un sistema de prestaciones por desempleo.

Respecto al sector externo, el *déficit por cuenta corriente* de Georgia siguió deteriorándose en 2016 hasta el 12,4 % del PIB (del 12,0 % del PIB en 2015 y el

1. Todas las conversiones del presente documento se basan en un tipo de cambio EUR/USD de 1,12.



10,6 % en 2014) y, como se ha indicado, continúa siendo una fuente importante de vulnerabilidad. El déficit por cuenta corriente se amplió en el periodo 2014-2016, a pesar de la desaceleración del crecimiento económico, dado que la disminución de las exportaciones fue superior a la disminución de la demanda interna de importaciones, lo que dio como resultado un aumento del déficit de la balanza comercial. Según las previsiones del programa del FMI, el déficit por cuenta corriente seguirá empeorando hasta el 12,9 % en 2017 y luego disminuirá ligeramente a un 11 % en 2020. El déficit por cuenta corriente muy elevado se debe principalmente al déficit de la balanza comercial, el cual solo se ve compensado en parte por el superávit del comercio de servicios y los ingresos y transferencias procedentes del extranjero, incluidas las remesas.

Aunque el déficit por cuenta corriente ha sido financiado principalmente por las entradas de *inversiones extranjeras directas*, se prevé que estas disminuyan ligeramente del 11 % del PIB en 2016 al 10,3 % del PIB en 2017 y que permanezcan en un nivel similar hasta 2020. Además, las entradas financieras que generan deuda también han contribuido a la financiación del déficit por cuenta corriente. Por tanto, la *deuda externa* de Georgia, que se mantuvo en torno al 80 % del PIB en el periodo 2008-2014, aumentó significativamente en los años siguientes, hasta llegar al 111,8 % del PIB al final de 2016. Se prevé que la deuda externa siga aumentando hasta el 120,2 % en 2020. Dado que la mayoría de la deuda extranjera está denominada en dólares estadounidenses, la depreciación del lari ha desempeñado un importante papel en este aumento.

El Banco Nacional de Georgia generalmente se ha abstenido de realizar grandes intervenciones en el mercado de divisas y ha dejado que el lari se deprecie, lo cual ha permitido que las *reservas internacionales brutas* se mantengan globalmente estables, por un valor total de 2 700 millones USD al final de febrero de 2017 (el equivalente a alrededor de tres meses de importaciones del año siguiente). El programa del FMI recientemente acordado persigue un aumento del 54 % de las reservas, de 2 800 millones USD al final de 2016 a 4 200 millones USD en 2020 (el equivalente a cubrir alrededor de cuatro meses de importaciones).

La *inflación* media del periodo (índice de precios al consumo, IPC) descendió a un 2,1 % en 2016, frente al 4,0 % de 2015). Se prevé que el IPC aumente al 5,7 % en 2017, en consonancia con el incremento de los impuestos sobre consumos específicos, que entraron en vigor en enero de 2017, pero debería disminuir al 3,0 % en 2018 y permanecer en un nivel similar en 2019 y 2020.

Tras un largo periodo de saneamiento presupuestario desde 2009, el *déficit presupuestario* de las administraciones públicas empezó a aumentar en 2015 (un 3,8 % del PIB), en parte como resultado de un aumento del gasto social destinado a abordar los elevados niveles de pobreza y desigualdad del país, pero también a causa del impacto negativo de la desaceleración económica en los ingresos fiscales. La situación presupuestaria continuó deteriorándose en 2016, con el déficit público estimado por el FMI en el 4,1 % del PIB, como consecuencia de unos ingresos menores de lo previsto y de los aumentos del gasto dada la proximidad de las elecciones parlamentarias de octubre (principalmente en defensa, transporte público, infraestructuras y asistencia sanitaria). Actualmente se prevé que el déficit presupuestario (que, según las previsiones, iba a seguir aumentando hasta alrededor del 6 % del PIB este año, antes de que se acordara el nuevo programa del FMI) permanezca al mismo nivel (4,1 %) en 2017 y disminuya gradualmente a partir de entonces, hasta el 3,1 % en 2020. La *deuda pública* ascendió, asimismo, hasta el 44,6 % (estimación) del PIB en 2016 (respecto al 35,6 % en 2014) y se prevé que siga aumentando hasta alcanzar un máximo cercano al 47 % en 2019, para después disminuir gradualmente.

La estrategia presupuestaria de las autoridades georgianas se basa en una mayor consolidación. En particular, planean reducir el gasto corriente (una reducción de la masa salarial y los gastos administrativos, una mayor eficiencia del gasto en

asistencia sanitaria y nuevos controles del gasto de los entes locales), al tiempo que aumentan el gasto de capital, principalmente en infraestructuras, e introducen un segundo pilar (por capitalización) del sistema de pensiones. En cuanto a los ingresos, las autoridades georgianas han aumentado los impuestos (en particular, los impuestos especiales sobre productos del tabaco, vehículos y carburante) para compensar las pérdidas de ingresos fiscales debidas a la reforma del impuesto sobre sociedades que entró en vigor en enero de 2017 y están listas para adoptar medidas adicionales si fuera necesario.

El saneamiento presupuestario se complementa con el programa de reformas estructurales, que se centra en la mejora del entorno empresarial, la educación y la administración pública y la inversión en infraestructuras. Las medidas adicionales incluyen reformas fiscales (en particular, la mejora de la gestión de los riesgos resultantes de las asociaciones público-privadas y las empresas públicas) y el refuerzo del sector financiero (por ejemplo, introduciendo un sistema de garantía de depósitos y mejorando los marcos reglamentarios, de supervisión y de resolución para los bancos), así como la adaptación continua a los requisitos de la ZLCAP.

Las previsiones presentadas por el FMI en marzo de 2017 apuntan a unas *necesidades significativas de financiación exterior* en el periodo 2017-2020, con un déficit total de financiación exterior estimado en 752 millones USD (256 millones USD en 2017, 222 millones USD en 2018, 183 millones USD en 2019 y 91 millones USD en 2020). Este déficit de financiación puede atribuirse de forma general a tres factores: un déficit por cuenta corriente relativamente elevado, la necesidad de aumentar las reservas de divisas y las importantes condiciones que se prevé que necesitará la amortización de la deuda.

La operación de ayuda macrofinanciera propuesta de 45 millones EUR (alrededor de 50 millones USD), junto con los 23 millones EUR (alrededor de 26 millones USD) desembolsados en el marco de la anterior operación de ayuda macrofinanciera de mayo de 2017, cubriría el 10 % del déficit de financiación total estimado y el 33 % del déficit de financiación residual (después de deducir la financiación neta del FMI y el desembolso previsto de los préstamos del Banco Mundial en apoyo de reformas políticas).

Otras contribuciones clave para cubrir el déficit de financiación residual incluyen las subvenciones de apoyo presupuestario de la agencia de desarrollo francesa (AFD, por sus siglas en francés) (62 millones USD en 2017) y del Banco Asiático de Desarrollo (BASD) (con un importe previsto de 100 millones USD en el periodo 2018-2019).

#### **Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta**

La Decisión n.º 778/2013/UE, por la que se concedió la anterior ayuda macrofinanciera a Georgia por importe de 46 millones EUR (en subvenciones y préstamos a partes iguales), fue aprobada por el Parlamento Europeo y el Consejo el 12 de agosto de 2013<sup>2</sup>. La ayuda se ejecutó plenamente en el periodo 2015-2017, y el último desembolso se realizó en mayo de 2017.

#### **Coherencia con otras políticas y objetivos de las políticas de la Unión**

La UE y Georgia han desarrollado estrechas relaciones políticas y económicas a lo largo de los años, lo que condujo a la celebración del Acuerdo de Asociación (incluida la ZLCAP), que fue firmado en 2014 y entró en vigor en julio de 2016. Dicho Acuerdo de Asociación, que sustituyó al anterior Acuerdo de Colaboración y Cooperación, permitirá la asociación política y la integración económica de Georgia con la UE. El marco único de apoyo de la UE identifica los sectores prioritarios de la cooperación con Georgia, financiado por el Instrumento Europeo de Vecindad (IEV). Actualmente se está finalizando el marco único de apoyo para el período 2017-2020.

2. Decisión n.º 778/2013/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de agosto de 2013, por la que se concede ayuda macrofinanciera a Georgia (DO L 218 de 14.8.2013, p. 15).



Asimismo, los lazos económicos de Georgia con la UE ya están muy desarrollados. En 2016, la UE fue el principal socio comercial de Georgia, con una cuota de comercio del 32,6 %, muy por delante de otros socios comerciales principales (Turquía y Rusia, con un 17,2 % y un 8,1 % de cuotas de comercio respectivamente). La UE es, asimismo, el principal socio de inversión y donante de Georgia.

Los países cubiertos por la política europea de vecindad (PEV) cumplen los requisitos para recibir ayuda macrofinanciera. La ayuda macrofinanciera de la UE complementará las subvenciones concedidas en el marco del IEV y otros programas de la UE, y particularmente la condicionalidad prevista en los paquetes de apoyo presupuestario que están siendo ejecutados por la UE. Si se apoya la adopción, por parte de las autoridades georgianas, de un marco apropiado de política macroeconómica y reformas estructurales, la ayuda macrofinanciera de la UE fomentará el valor añadido y la eficacia de su intervención financiera global, también por medio de otros instrumentos financieros.

Georgia ha consolidado su democracia y el Estado de Derecho, así como reforzado el respeto de los derechos humanos. Las últimas elecciones parlamentarias de octubre de 2016 se celebraron en condiciones de competencia y estuvieron bien gestionadas. Respecto al poder judicial, las reformas de Georgia han promovido la independencia judicial, la profesionalidad y la rendición de cuentas.

Habida cuenta de lo anteriormente expuesto, puede considerarse que se cumplen las condiciones políticas previas a las que se supedita la concesión de ayuda macrofinanciera a Georgia, incluido el aspecto de la proximidad política y económica a la UE. Una evaluación detallada de la satisfacción de los criterios de política económica para la concesión de ayuda macrofinanciera realizada por el SEAE se adjunta al documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña a la propuesta.

## 2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

### Resumen de la acción propuesta

La operación de ayuda macrofinanciera en cuestión ascendería a un importe máximo de 45 millones EUR. La Comisión sugiere proporcionar el importe de la ayuda en forma de préstamos a medio plazo de hasta 35 millones EUR y subvenciones de hasta 10 millones EUR. Dada la magnitud propuesta para la operación, la Comisión está estudiando la posibilidad de desembolsar la ayuda en dos tramos<sup>3</sup>. El primer tramo constaría, a título indicativo, de un elemento de préstamo de 15 millones EUR y un componente de subvención de 5 millones EUR; y el segundo tramo de un elemento de préstamo de 20 millones EUR y un componente de subvención de 5 millones EUR.

La ayuda será gestionada por la Comisión. Son aplicables las disposiciones específicas relativas a la prevención del fraude y otras irregularidades, de conformidad con el Reglamento Financiero.

Los desembolsos en el marco de la operación de ayuda macrofinanciera propuesta se supeditarían a un resultado positivo del examen del programa del FMI y a la utilización eficaz por parte de Georgia de los fondos del FMI. Además, la Comisión, en nombre de la UE, y las autoridades georgianas acordarían un conjunto específico de medidas de reforma estructural, que han de definirse en un Memorando de Entendimiento. Estas medidas respaldarían el programa de reformas de las autoridades y complementarían los programas acordados con el FMI, el Banco Mundial y otros donantes, así como los programas de políticas asociados con las operaciones de apoyo presupuestario de la UE. Guardarían coherencia con las principales prioridades de reforma económica acordadas entre la UE y Georgia en el contexto del Acuerdo de Asociación, incluida la ZLCAP, y la Agenda de Asociación.

3. Según el ritmo del proceso legislativo y, posteriormente, la ejecución de la operación de ayuda macrofinanciera, el desembolso de la ayuda propuesta puede efectuarse en 2018 o dividirse en 2018 y 2019.

La decisión de desembolsar alrededor del 22 % de la ayuda propuesta en forma de subvenciones (10 millones EUR de un total de 45 millones EUR) y el resto en forma de préstamos está justificada por el nivel de desarrollo económico y social de Georgia (medido por su renta per cápita, dado que Georgia ha sido clasificado por el Banco Mundial como un país de renta media-baja, y la incidencia de la pobreza), así como por su endeudamiento relativamente alto. Aunque Georgia ya no puede optar a financiación en condiciones favorables ni del FMI ni del Banco Mundial, esta graduación es relativamente reciente. No obstante, dicha graduación aboga por priorizar el elemento de préstamo.

#### **Base jurídica**

La base jurídica de la presente propuesta es el artículo 212, apartado 2, del TFUE.

#### **Subsidiariedad (en caso de competencia no exclusiva)**

Se observa el principio de subsidiariedad, en la medida en que los objetivos de restablecer la estabilidad macroeconómica a corto plazo en Georgia no pueden ser alcanzados suficientemente por los Estados miembros por separado y la Unión Europea puede lograrlos más fácilmente. Las principales razones son las limitaciones presupuestarias a nivel nacional y la necesidad de una mayor coordinación de los donantes para maximizar la magnitud y la eficacia de la ayuda.

#### **Proporcionalidad**

La propuesta se atiene al principio de proporcionalidad, al limitarse a lo mínimo necesario para alcanzar el objetivo de la estabilidad macroeconómica a corto plazo, sin ir más allá de lo necesario a tal fin.

Según ha determinado la Comisión a partir de las estimaciones efectuadas por el FMI en el contexto del programa del Servicio Ampliado del Fondo, el importe de la nueva ayuda macrofinanciera propuesta, junto con el último desembolso realizado en el marco de la anterior operación de ayuda macrofinanciera de mayo de 2017, corresponde al 10 % del déficit de financiación total estimado para el periodo 2017-2020 y el 33 % del déficit de financiación residual (es decir, excluyendo las contribuciones netas del FMI y los desembolsos previstos de los préstamos del Banco Mundial en apoyo de reformas políticas). Esto se ajusta a las prácticas habituales sobre la distribución de la carga para las operaciones de ayuda macrofinanciera, teniendo en cuenta la ayuda prometida a Georgia por otros donantes bilaterales y multilaterales.

#### **Elección del instrumento**

La financiación de proyectos o la asistencia técnica no serían convenientes o suficientes para alcanzar estos objetivos macroeconómicos. El valor añadido fundamental de la ayuda macrofinanciera en comparación con otros instrumentos de la UE sería su capacidad para aliviar las restricciones de financiación exterior y contribuir a crear un marco macroeconómico estable, particularmente fomentando la sostenibilidad presupuestaria y de la balanza de pagos, y un marco adecuado para las reformas estructurales. Al ayudar al establecimiento de un marco estratégico global adecuado, la ayuda macrofinanciera puede aumentar la eficacia de las medidas financiadas en Georgia en el marco de otros instrumentos financieros de la UE centrados en un ámbito de aplicación más reducido.

### **3. Resultados de las evaluaciones *ex post*, de las consultas con las partes interesadas y de las evaluaciones de impacto**

#### **Consulta con las partes interesadas**

La ayuda macrofinanciera se proporciona como parte integrante de la ayuda internacional al programa de estabilización de la economía de Georgia. Al preparar esta propuesta de ayuda macrofinanciera, los servicios de la Comisión han consultado al FMI y al Banco Mundial, que ya habían establecido importantes programas de financiación y están preparando otros nuevos. La Comisión también ha mantenido contactos periódicos con las autoridades georgianas.

### Obtención y utilización de asesoramiento técnico

De conformidad con los requisitos del Reglamento Financiero, los servicios de la Comisión Europea han realizado una evaluación operativa de los circuitos financieros y administrativos de Georgia a fin de determinar que los procedimientos establecidos para la gestión de la ayuda para programas, incluida la ayuda macrofinanciera, proporcionan las garantías adecuadas. Las conclusiones preliminares de una misión llevada a cabo por una empresa de consultoría a efectos de esta evaluación operativa se recibieron en septiembre de 2017. Dichas conclusiones indican que el actual estado de los circuitos administrativos y financieros de Georgia es adecuado para gestionar una nueva operación de ayuda macrofinanciera, aunque subsisten algunas deficiencias. Se prevé que, en noviembre de 2017, se reciba el proyecto de informe final sobre dicha evaluación operativa. Se seguirán supervisando de cerca los avances en ese ámbito, también a través de los informes de situación periódicos sobre las reformas de la gestión de las finanzas públicas elaborados por la Delegación de la UE en Tiflis.

### Evaluación de impacto

La ayuda macrofinanciera de la UE es un instrumento de emergencia excepcional dirigido a abordar graves dificultades de balanza de pagos de terceros países. Por ello, la presente propuesta de ayuda macrofinanciera está exenta de la obligación de realizar una evaluación de impacto de conformidad con las Directrices de la Comisión para una mejor legislación [SWD(2015) 111 final].

De forma más general, las propuestas de ayuda macrofinanciera de la Comisión se basan en las enseñanzas obtenidas de las evaluaciones *a posteriori* de las operaciones efectuadas en los países vecinos de la UE. La nueva ayuda macrofinanciera y el programa de reformas y ajustes económicos asociado a dicha ayuda contribuirán a mitigar las necesidades financieras a corto plazo de Georgia y respaldarán las medidas de política dirigidas a reforzar a medio plazo la balanza de pagos y la sostenibilidad fiscal, así como a fomentar un crecimiento sostenible, lo que complementaría el programa acordado con el FMI. Dichas condiciones de política deben servir para abordar algunas de las deficiencias que la economía y el sistema de gobernanza económica de Georgia han mostrado a lo largo de los años. Las posibles áreas de condicionalidad pueden incluir, en principio, reformas para reforzar las redes de seguridad social y la gestión de las finanzas públicas, fortalecer el clima de inversión y respaldar la implantación del acuerdo de la ZLCAP.

### 4. Repercusiones presupuestarias

La ayuda prevista se prestará en forma de préstamos y subvenciones. El componente de préstamo se financiará mediante una operación de empréstito que la Comisión realizará en nombre de la UE. Los efectos presupuestarios de la ayuda en forma de préstamo corresponderán a la provisión del Fondo de Garantía relativo a las acciones exteriores de la UE, a una tasa del 9 % de los importes desembolsados, con cargo a la línea presupuestaria 01 03 06 («Provisión del Fondo de Garantía»). Dando por sentado que los dos desembolsos de préstamo (de 15 millones EUR para el primer tramo y de 20 millones EUR para el segundo tramo) se realizarán en 2018, la provisión se efectuará en el presupuesto de 2020 por un importe de 3,15 millones EUR, de conformidad con las normas que rigen el funcionamiento del Fondo de Garantía.

El elemento de subvención de la ayuda (10 millones EUR en total, 5 millones EUR para cada uno de los dos tramos) será financiado mediante créditos de compromiso del presupuesto de 2018, dentro de la línea presupuestaria 01 03 02 (ayuda macrofinanciera), y los pagos se realizarán, asimismo, en 2018<sup>4</sup>.

4. Como ya se ha señalado, según el ritmo del proceso legislativo y, posteriormente, de la ejecución de la operación de ayuda macrofinanciera, el desembolso de la ayuda propuesta puede efectuarse en 2018 o dividirse en 2018 y 2019.

Partiendo de las previsiones actuales sobre la utilización de las líneas presupuestarias 01 03 02 y 01 03 06, la Comisión considera que puede aceptarse la incidencia presupuestaria de la operación de ayuda macrofinanciera propuesta para Georgia.

## 5. Otros elementos

### Examen/revisión/cláusula de extinción

La propuesta incluye una cláusula de extinción. La ayuda macrofinanciera propuesta estaría disponible durante un periodo de dos años y medio a partir del día siguiente a la entrada en vigor del Memorando de Entendimiento.

### 2017/0242 (COD)

#### Propuesta de decisión del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la concesión de una ayuda macrofinanciera adicional a Georgia

#### El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 212, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,<sup>5</sup>

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales, De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,<sup>6</sup>

Considerando lo siguiente:

(1) Las relaciones entre la Unión Europea (en lo sucesivo «la Unión») y Georgia continúan desarrollándose en el marco de la política europea de vecindad (PEV) y de la Asociación Oriental. Georgia se incorporó a la Asociación Oriental de la UE en 2009, tras lo cual se negoció un Acuerdo de Asociación UE-Georgia. Este Acuerdo, que incluye la introducción gradual de una zona de libre comercio de alcance amplio y profundo (ZLCAP), fue firmado en junio de 2014 y entró en vigor el 1 de julio de 2016.

(2) Georgia sigue afrontando un entorno externo debilitado que, debido a la caída de las exportaciones y las remesas, ha contribuido a un crecimiento relativamente moderado del PIB en 2016. Aunque se prevé que el crecimiento regional y mundial registre un aumento en 2017, seguirá sometido a riesgos de evolución a la baja.

(3) El déficit presupuestario de Georgia continúa siendo considerable y su ratio deuda pública/PIB está aumentando. La situación de la balanza de pagos de Georgia sigue siendo vulnerable debido a un déficit por cuenta corriente muy elevado y una deuda exterior elevada. Las reservas de divisas de Georgia se han mantenido estables en términos absolutos, pero, ante las crecientes necesidades de reservas, han caído por debajo del nivel que el Fondo Monetario Internacional (FMI) estima adecuado. Georgia también sigue adaptándose a los requisitos de la ZLCAP con la Unión.

(4) En este contexto, en abril de 2017 las autoridades georgianas y el FMI adoptaron un acuerdo de tres años (2017-2020) del servicio ampliado del Fondo (SAF) por un importe de 285,3 millones USD. El acuerdo fue aprobado por el Directorio Ejecutivo del FMI el 12 de abril de 2017. El objetivo del acuerdo del SAF es promover un programa de reforma económica que ayudará a Georgia a reducir las debilidades económicas y a fomentar un crecimiento económico más elevado e inclusivo.

(5) Ante las necesidades residuales de financiación exterior de Georgia, las autoridades georgianas solicitaron ayuda macrofinanciera adicional de la Unión en junio de 2017.

(6) Desde el conflicto militar con Rusia de agosto de 2008, Georgia se ha beneficiado de dos operaciones de ayuda macrofinanciera a las que se comprometió

5. DO C [...] de [...], p. [...].

6. Posición del Parlamento Europeo de... y Decisión del Consejo de...

la Unión en la Conferencia Internacional de Donantes de Bruselas en octubre de 2008. La primera de estas operaciones (por valor de 46 millones EUR, totalmente en forma de subvenciones) se ejecutó en el periodo 2009-2010 y la segunda (por otros 46 millones EUR, la mitad en forma subvenciones y la otra mitad en forma de préstamos) en el periodo 2015-2017. Además, la Unión ha concedido a Georgia 610-746 millones EUR en el marco del instrumento europeo de vecindad (IEV) para el periodo 2014-2020, incluida la ayuda presupuestaria y la asistencia técnica. Por otro lado, Georgia se beneficia del Instrumento de Inversión de la Política de Vecindad, que aportó alrededor de 86 millones EUR a proyectos de Georgia durante el periodo 2008-2017.

(7) Dado que Georgia es un país al que se aplica la PEV, debe considerarse que puede recibir la ayuda macrofinanciera de la Unión.

(8) La ayuda macrofinanciera de la Unión debe ser un instrumento financiero excepcional por el que se preste apoyo, no vinculado ni asignado, a la balanza de pagos, al objeto de hacer frente a las necesidades inmediatas de financiación exterior del beneficiario y debe sustentar la aplicación de un programa que contenga medidas decididas y de aplicación inmediata en materia de ajuste y de reformas estructurales, encaminadas a mejorar la situación de la balanza de pagos a corto plazo.

(9) Habida cuenta de que la balanza de pagos de Georgia aún presenta un déficit de financiación residual exterior significativo, por encima de los recursos facilitados por el FMI y otras instituciones multilaterales, la ayuda macrofinanciera de la Unión a Georgia se considera, en las excepcionales circunstancias actuales, una respuesta apropiada a su solicitud de apoyo a la estabilización económica, junto con el programa del FMI. La ayuda macrofinanciera de la Unión respaldaría la estabilización económica y el programa de reformas estructurales de Georgia, lo que complementaría los recursos puestos a su disposición en el marco del acuerdo financiero del FMI.

(10) La ayuda macrofinanciera de la Unión debe estar encaminada a apoyar el restablecimiento de una situación de financiación exterior sostenible para Georgia y, de esta manera, respaldar su desarrollo económico y social.

(11) La determinación del importe de la ayuda macrofinanciera de la Unión se basa en una evaluación cuantitativa completa de las necesidades residuales de financiación exterior de Georgia y tiene en cuenta su capacidad de financiarse con sus propios recursos, particularmente con las reservas internacionales de que dispone. La ayuda macrofinanciera de la Unión debe completar los programas y recursos que proporcionen el FMI y el Banco Mundial. La determinación del importe de la ayuda también tiene en cuenta las contribuciones financieras esperadas de donantes bilaterales y multilaterales y la necesidad de garantizar un reparto equitativo de la carga entre la Unión y los demás donantes, así como el despliegue previo de los demás instrumentos de financiación exterior de la Unión en Georgia y el valor añadido de la participación global de la Unión.

(12) Teniendo en cuenta las necesidades residuales de financiación exterior de Georgia, el nivel de su desarrollo económico y social, medido en función de la renta per cápita y la incidencia de la pobreza, así como su nivel de endeudamiento, una parte de la ayuda debe concederse en forma de subvenciones.

(13) La Comisión debe garantizar que la ayuda macrofinanciera de la Unión se ajusta, sustancialmente y desde el punto de vista jurídico, a los principios, los objetivos y las medidas fundamentales que se adopten en las distintas áreas de la acción exterior y en el marco de otras políticas pertinentes de la Unión.

(14) La ayuda macrofinanciera de la Unión debe apoyar la política exterior de la Unión respecto a Georgia. Los servicios de la Comisión y el Servicio Europeo de Acción Exterior deben colaborar estrechamente en todas las fases de la operación de ayuda macrofinanciera con el fin de coordinar la política exterior de la Unión y garantizar su coherencia.



(15) La ayuda macrofinanciera de la Unión debe apoyar el compromiso de Georgia con los valores compartidos con la Unión, tales como la democracia, el Estado de Derecho, la buena gobernanza, el respeto de los derechos humanos, el desarrollo sostenible y la reducción de la pobreza, así como su compromiso con los principios de un comercio abierto y equitativo basado en normas.

(16) Una condición previa para conceder la ayuda macrofinanciera de la Unión debe ser que Georgia respete una serie de mecanismos democráticos eficaces –tales como un sistema parlamentario multipartidista– y el Estado de Derecho, y que garantice el respeto de los derechos humanos. Por otra parte, la ayuda macrofinanciera de la Unión debe tener como objetivos específicos fortalecer la eficiencia, la transparencia y la rendición de cuentas de los sistemas de gestión de las finanzas públicas de Georgia y promover las reformas estructurales destinadas a fomentar un crecimiento duradero e inclusivo, la creación de empleo y el saneamiento presupuestario. La Comisión y el Servicio Europeo de Acción Exterior deben controlar regularmente el cumplimiento de las condiciones previas y la consecución de esos objetivos.

(17) Con objeto de garantizar una protección eficaz de los intereses financieros de la Unión asociados a la ayuda macrofinanciera de la Unión, es necesario que Georgia adopte medidas que permitan prevenir y combatir el fraude, la corrupción y cualesquiera otras irregularidades en el marco de la presente ayuda. Además, conviene adoptar disposiciones para que la Comisión realice verificaciones, y el Tribunal de Cuentas, auditorías.

(18) El desembolso de la ayuda macrofinanciera de la Unión debe realizarse sin perjuicio de las facultades del Parlamento Europeo y del Consejo (en calidad de autoridad presupuestaria).

(19) Los importes de la ayuda macrofinanciera que se concedan en forma de subvención y los importes de las provisiones exigidas por la ayuda macrofinanciera que se concedan en forma de préstamo deben adecuarse a los créditos presupuestarios previstos en el marco financiero plurianual.

(20) La ayuda macrofinanciera de la Unión debe ser gestionada por la Comisión. Con objeto de garantizar que el Parlamento Europeo y el Consejo estén en condiciones de seguir la aplicación de la presente Decisión, la Comisión debe informarles regularmente de la evolución de la ayuda y facilitarles los documentos pertinentes.

(21) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la aplicación de la presente Decisión, deben conferirse competencias de ejecución a la Comisión. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>7</sup>.

(22) La ayuda macrofinanciera de la Unión debe estar subordinada a condiciones de política económica, que se determinarán en un Memorando de Entendimiento. A fin de garantizar condiciones uniformes de aplicación y por motivos de eficiencia, debe facultarse a la Comisión para negociar tales condiciones con las autoridades georgianas bajo la supervisión del comité de representantes de los Estados miembros de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011. Según lo dispuesto en dicho Reglamento, en todos aquellos casos que difieran de los previstos en él, debe aplicarse, como norma general, el procedimiento consultivo. Considerando que una ayuda superior a 90 millones EUR puede tener efectos importantes, conviene utilizar el procedimiento de examen para operaciones superiores a dicho umbral. Considerando el importe de la ayuda macrofinanciera que la Unión concede a Georgia, debe aplicarse el procedimiento consultivo para la adopción del Memorando de Entendimiento, o para reducir, suspender o cancelar la ayuda.

Han adoptado la presente decisión:

---

7. Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

### Artículo 1

1. La Unión pondrá a disposición de Georgia una ayuda macrofinanciera de un importe máximo de 45 millones EUR (en lo sucesivo, «la ayuda macrofinanciera de la Unión»), con vistas a respaldar la estabilización de su economía y un importante programa de reformas. De este importe máximo, se concederá un máximo de 35 millones EUR en forma de préstamos y un máximo de 10 millones EUR en forma de subvenciones. El desembolso de la ayuda macrofinanciera de la Unión se supeditará a la aprobación del presupuesto de la Unión para el año de que se trate por el Parlamento Europeo y el Consejo. La ayuda contribuirá a satisfacer las necesidades de la balanza de pagos de Georgia consignadas en el programa del FMI.

2. Con el propósito de financiar el componente de préstamos de la ayuda macrofinanciera de la Unión, se facultará a la Comisión, en nombre de la Unión, para que tome en préstamo los fondos necesarios en los mercados de capitales o de otras instituciones financieras, y los preste a Georgia. Los préstamos tendrán un plazo de vencimiento medio máximo de quince años.

3. El desembolso de la ayuda macrofinanciera de la Unión será gestionado por la Comisión de modo coherente con los acuerdos o entendimientos alcanzados entre el Fondo Monetario Internacional (FMI) y Georgia, así como con los objetivos y principios fundamentales de las reformas económicas enunciados en el Acuerdo de Asociación UE-Georgia, incluida la ZLCAP acordada en el marco de la política europea de vecindad (PEV).

La Comisión informará regularmente al Parlamento Europeo y al Consejo de la evolución de la ayuda macrofinanciera de la Unión, incluidos los desembolsos de la misma, y facilitará oportunamente a dichas instituciones los documentos pertinentes.

4. La ayuda macrofinanciera de la Unión estará disponible durante un periodo de dos años y medio a partir del día siguiente a la entrada en vigor del Memorando de Entendimiento a que se hace referencia en el artículo 3, apartado 1.

5. En caso de que las necesidades de financiación de Georgia disminuyan sustancialmente durante el periodo de desembolso de la ayuda macrofinanciera de la Unión, en comparación con las previsiones iniciales, la Comisión, actuando con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 7, apartado 2, reducirá el importe de la ayuda o procederá a su suspensión o cancelación.

### Artículo 2

1. Una condición previa para conceder la ayuda macrofinanciera de la Unión será que Georgia respete una serie de mecanismos democráticos efectivos –tales como un sistema parlamentario multipartidista– y el Estado de Derecho y garantice el respeto de los derechos humanos.

2. La Comisión y el Servicio Europeo de Acción Exterior controlarán el cumplimiento de dicha condición previa a lo largo de todo el periodo de vigencia de la ayuda macrofinanciera de la Unión.

3. Los apartados 1 y 2 del presente artículo se aplicarán de conformidad con la Decisión 2010/427/UE del Consejo<sup>8</sup>.

### Artículo 3

1. La Comisión, de conformidad con el procedimiento consultivo al que se hace referencia en el artículo 7, apartado 2, de la presente Decisión, acordará con las autoridades georgianas unas condiciones financieras y de política económica claramente definidas, que se centrarán en las reformas estructurales necesarias y una hacienda pública sana, a las que se supeditará la ayuda macrofinanciera de la Unión, y que se recogerán en un Memorando de Entendimiento (en el sucesivo «el Memorando de Entendimiento»), que incluirá un calendario de aplicación de las mismas. Las condiciones financieras y de política económica establecidas en el Memorando de Enten-

8. Decisión 2010/427/UE del Consejo, de 26 de julio de 2010, por la que se establece la organización y el funcionamiento del Servicio Europeo de Acción Exterior (DO L 201 de 3.8.2010, p. 30).

dimiento deberán ser compatibles con los acuerdos o memorandos a los que se hace referencia en el artículo 1, apartado 3, con inclusión de los programas de reforma estructural y ajuste macroeconómico ejecutados por Georgia, con el apoyo del FMI.

2. Las condiciones a las que se hace referencia en el apartado 1 tenderán, en particular, a fomentar la eficiencia, la transparencia y la rendición de cuentas de los sistemas de gestión de las finanzas públicas de Georgia, por ejemplo, en lo que se refiere a la utilización de la ayuda macrofinanciera de la Unión. Al diseñar las medidas de política, también se deberán tomar debidamente en cuenta los progresos en la apertura mutua del mercado, el desarrollo de un comercio equitativo y basado en normas y otras prioridades en el contexto de la política exterior de la Unión. Los avances hacia el logro de estos objetivos serán controlados regularmente por la Comisión.

3. Las condiciones financieras detalladas de la ayuda macrofinanciera de la Unión se establecerán en un acuerdo de préstamo y en un acuerdo de subvención que deberán celebrar la Comisión y las autoridades georgianas.

4. La Comisión verificará periódicamente que las condiciones mencionadas en el artículo 4, apartado 3, sigan cumpliéndose, por ejemplo, que las políticas económicas de Georgia sean compatibles con los objetivos de la ayuda macrofinanciera de la Unión. Para ello, la Comisión actuará en estrecha coordinación con el FMI y el Banco Mundial y, en caso necesario, con el Parlamento Europeo y el Consejo.

#### Artículo 4

1. Sin perjuicio de las condiciones establecidas en el apartado 3, la Comisión pondrá la ayuda macrofinanciera de la Unión a disposición en tramos, cada uno de los cuales constará de un componente de subvención y de un componente de préstamo. La cuantía de cada tramo se determinará en el Memorando de Entendimiento a que se refiere el artículo 3.

2. Los importes de la ayuda macrofinanciera de la Unión que se otorgue en forma de préstamo se garantizarán, en caso necesario, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CE, Euratom) n.º 480/2009 del Consejo.

3. La Comisión decidirá el desembolso del segundo tramo si se cumplen todas las condiciones siguientes:

(a) la condición previa establecida en el artículo 2;

(b) una trayectoria satisfactoria continuada en la ejecución de un programa que contenga sólidas medidas de ajuste y de reforma estructural apoyadas por un acuerdo de crédito no cautelar del FMI; y

(c) el cumplimiento satisfactorio de las condiciones financieras y de política económica acordadas en el Memorando de Entendimiento.

El desembolso del segundo tramo se realizará, en principio, como mínimo tres meses después del desembolso del primero.

4. En caso de que no se cumplan las condiciones establecidas en el apartado 3, la Comisión suspenderá temporalmente o cancelará el desembolso de la ayuda macrofinanciera de la Unión. En tal caso, informará al Parlamento Europeo y al Consejo de las razones de dicha suspensión o cancelación.

5. La ayuda macrofinanciera de la Unión se abonará al Banco Nacional de Georgia. A reserva de las disposiciones que han de establecerse en el Memorando de Entendimiento, incluida una confirmación de las necesidades de financiación residual del presupuesto, los fondos de la Unión podrán transferirse al Ministerio de Hacienda de Georgia como beneficiario final.

#### Artículo 5

1. Las operaciones de empréstito y de préstamo relativas al componente de préstamo de la ayuda macrofinanciera de la Unión deberán realizarse en euros aplicando la misma fecha de valor y no involucrarán a la Unión en la transformación de plazos

9. Reglamento (CE, Euratom) n.º 480/2009 del Consejo, de 25 de mayo de 2009, por el que se crea un Fondo de Garantía relativo a las acciones exteriores (DO L 145 de 10.6.2009, p. 10).



de vencimiento, ni le harán correr riesgos de tipo de cambio o de interés, ni ningún otro tipo de riesgo comercial.

2. Cuando las circunstancias lo permitan, y si Georgia así lo solicita, la Comisión podrá tomar las medidas necesarias para garantizar la inclusión de una cláusula de reembolso anticipado en las condiciones del préstamo que vaya acompañada de una cláusula correspondiente en las condiciones de las operaciones de empréstito.

3. Cuando las circunstancias permitan una mejora del tipo de interés del préstamo y si Georgia así lo solicita, la Comisión podrá decidir refinanciar la totalidad o una parte de sus empréstitos iniciales o reestructurar las condiciones financieras correspondientes. Las operaciones de refinanciación o reestructuración se realizarán de conformidad con los apartados 1 y 4 y no tendrán como consecuencia la ampliación del plazo de vencimiento de los empréstitos afectados ni el aumento del importe de capital pendiente en la fecha de refinanciación o reestructuración.

4. Todos los gastos en que incurra la Unión relativos a las operaciones de empréstito y de préstamo que se realicen en el marco de la presente Decisión serán soportados por Georgia.

5. La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo de la evolución de las operaciones a que se hace referencia en los apartados 2 y 3.

#### Artículo 6

1. La ayuda macrofinanciera de la Unión se ejecutará de conformidad con el Reglamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>10</sup> y con el Reglamento Delegado (UE) n.º 1268/2012 de la Comisión<sup>11</sup>.

2. La ejecución de la ayuda macrofinanciera de la Unión estará sujeta a una gestión directa.

3. El acuerdo de préstamo y el acuerdo de subvención que habrán de celebrarse con las autoridades georgianas contendrán disposiciones:

(d) que garanticen que Georgia controla periódicamente que la financiación recibida con cargo al presupuesto de la Unión se ha empleado adecuadamente, toma medidas apropiadas para prevenir las irregularidades y el fraude y, en caso necesario, emprende acciones legales para recuperar los fondos proporcionados en el marco de la presente Decisión que hayan sido objeto de una apropiación indebida;

(e) que garanticen la protección de los intereses financieros de la Unión, particularmente contemplando medidas específicas encaminadas a prevenir y combatir el fraude, la corrupción y otras posibles irregularidades que afecten a la ayuda macrofinanciera de la Unión, de conformidad con el Reglamento (CE, Euratom) n.º 2988/95 del Consejo<sup>12</sup>, el Reglamento (CE, Euratom) n.º 2185/96 del Consejo<sup>13</sup> y el Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>14</sup>;

(f) que autoricen expresamente a la Comisión, y en particular a la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude, o a sus representantes a efectuar controles, tales como controles y verificaciones *in situ*;

(g) que autoricen expresamente a la Comisión y al Tribunal de Cuentas a realizar auditorías tanto durante como después del periodo de disponibilidad de la ayu-

10. Reglamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión y por el que se deroga el Reglamento (CE, Euratom) n.º 1605/2002 del Consejo (DO L 298 de 26.10.2012, p. 1).

11. Reglamento Delegado (UE) n.º 1268/2012 de la Comisión, de 29 de octubre de 2012, sobre las normas de desarrollo del Reglamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión (DO L 362 de 31.12.2012, p. 1).

12. Reglamento (CE, Euratom) n.º 2988/95 del Consejo, de 18 de diciembre de 1995, relativo a la protección de los intereses financieros de las Comunidades Europeas (DO L 312 de 23.12.1995, p. 1).

13. Reglamento (CE, Euratom) n.º 2185/96 del Consejo, de 11 de noviembre de 1996, relativo a los controles y verificaciones *in situ* que realiza la Comisión para la protección de los intereses financieros de las Comunidades Europeas contra los fraudes e irregularidades (DO L 292 de 15.11.1996, p. 2).

14. Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de septiembre de 2013, relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (Euratom) n.º 1074/1999 del Consejo (DO L 248 de 18.9.2013, p. 1).

da macrofinanciera de la Unión, incluyendo auditorías documentales e *in situ* tales como las evaluaciones operativas;

(h) aseguren que la Unión está habilitada para proceder a la recuperación anticipada del préstamo o a la recuperación total de la subvención si se determina que, en relación con la gestión de la ayuda macrofinanciera de la Unión, Georgia ha cometido algún acto de fraude o de corrupción o cualquier otra actividad ilegal contraria a los intereses financieros de la Unión.

4. Antes de la ejecución de la ayuda macrofinanciera de la Unión, la Comisión determinará, por medio de una evaluación operativa, la solidez de los sistemas financieros, los procedimientos administrativos y los mecanismos de control interno y externo de Georgia que sean pertinentes para la ayuda.

#### Artículo 7

1. La Comisión estará asistida por un comité. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

#### Artículo 8

1. A más tardar el 30 de junio de cada año, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe acerca de la aplicación de la presente Decisión durante el año anterior, que incluirá una evaluación de dicha aplicación. Ese informe:

(i) examinará los avances realizados en la ejecución de la ayuda macrofinanciera de la Unión;

(j) evaluará la situación y las perspectivas económicas de Georgia, así como los avances realizados en la aplicación de las medidas de política a las que se hace referencia en el artículo 3, apartado 1;

(k) indicará la relación entre las condiciones de política económica establecidas en el Memorando de Entendimiento, los resultados obtenidos por Georgia en materia económica y fiscal, y las decisiones de la Comisión de desembolso de los tramos de la ayuda macrofinanciera de la Unión.

2. A más tardar, dos años después de la expiración del periodo de disponibilidad mencionado en el artículo 1, apartado 4, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe de evaluación *ex post*, en el que se analizarán los resultados y la eficiencia de la ayuda macrofinanciera que la Unión haya prestado, así como la medida en que haya servido para cumplir los objetivos de la ayuda.

#### Artículo 9

La presente Decisión entrará en vigor a los tres días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo, el presidente; por el Consejo, el presidente

*N. de la r.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.*

---