



DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 55

Pág. 1

PARA LA UNIÓN EUROPEA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. GERARDO CAMPS DEVESA

Sesión núm. 24

celebrada el martes 19 de marzo de 2013
en el Palacio del Congreso de los Diputados

Página

ORDEN DEL DÍA:

Debate sobre control de subsidiariedad de iniciativas legislativas de la Unión Europea:

- Propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se deroga el Reglamento (CEE) número 1192/69 del Consejo, relativo a las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM (2013) 26 final] [2013/0013 (COD)]. (Número de expediente del Congreso 282/000166 y número de expediente del Senado 574/000098) 2
- Propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) número 881/2004 (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM (2013) 27 final] [2013/0014 (COD)] [SWD (2013) 8 final] [SWD (2013) 9 final]. (Número de expediente del Congreso 282/000167 y número de expediente del Senado 574/000099) 2
- Propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) número 1370/2007 en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM (2013) 28 final] [2013/0028 (COD)] [SWD (2013) 10 final] [SWD (2013) 11 final]. (Número de expediente del Congreso 282/000168 y número de expediente del Senado 574/000100) 2
- Propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica, 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, la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM (2013) 29 final] [2013/0029 (COD)] [SWD (2013) 10 final] [SWD (2013) 11 final] [SWD (2013) 12 final] [SWD (2013) 13 final]. (Número de expediente del Congreso 282/000169 y número de expediente del Senado 574/000101) 2

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 55

19 de marzo de 2013

Pág. 2

- Propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (Refundición) (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM (2013) 30 final] [2013/0015 (COD)] [SWD (2013) 8 final] [SWD (2013) 9 final]. (Número de expediente del Congreso 282/000170 y número de expediente del Senado 574/000102) 3
- Propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la seguridad ferroviaria (Refundición) (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM (2013) 31 final] [2013/0016 (COD)] [SWD (2013) 8 final] [SWD (2013) 9 final]. (Número de expediente del Congreso 282/000171 y número de expediente del Senado 574/000103) 3
- Propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la información que acompaña a las transferencias de fondos (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM (2013) 44 final] [2013/0024 (COD)] [SWD (2013) 21 final] [SWD (2013) 22 final]. (Número de expediente del Congreso 282/000174 y número de expediente del Senado 574/000105) ... 12
- Propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la prevención de la utilización del sistema financiero para el blanqueo de capitales y para la financiación del terrorismo (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM (2013) 45 final] [2013/0025 (COD)] [SWD (2013) 21 final] [SWD (2013) 22 final] (Número de expediente del Congreso 282/000175 y número de expediente del Senado 574/000107) 14

Se abre la sesión a las doce y cinco minutos del mediodía.

DEBATE SOBRE CONTROL DE SUBSIDIARIEDAD DE INICIATIVAS LEGISLATIVAS DE LA UNIÓN EUROPEA:

- PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR EL QUE SE DEROGA EL REGLAMENTO (CEE) NÚMERO 1192/69 DEL CONSEJO, RELATIVO A LAS NORMAS COMUNES PARA LA NORMALIZACIÓN DE LAS CUENTAS DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2013) 26 FINAL] [2013/0013 (COD)]. (Número de expediente del Congreso 282/000166 y número de expediente del Senado 574/000098).
- PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVO A LA AGENCIA FERROVIARIA DE LA UNIÓN EUROPEA Y POR EL QUE SE DEROGA EL REGLAMENTO (CE) NÚMERO 881/2004 (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2013) 27 FINAL] [2013/0014 (COD)] [SWD (2013) 8 FINAL] [SWD (2013) 9 FINAL]. (Número de expediente del Congreso 282/000167 y número de expediente del Senado 574/000099).
- PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO QUE MODIFICA EL REGLAMENTO (CE) NÚMERO 1370/2007 EN LO QUE ATAÑE A LA APERTURA DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS NACIONALES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2013) 28 FINAL] [2013/0028 (COD)] [SWD (2013) 10 FINAL] [SWD (2013) 11 FINAL]. (Número de expediente del Congreso 282/000168 y número de expediente del Senado 574/000100).
- PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO QUE MODIFICA, 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, LA DIRECTIVA 2012/34/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, DE 21 DE NOVIEMBRE DE 2012, POR LA QUE SE ESTABLECE UN ESPACIO FERROVIARIO EUROPEO ÚNICO (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2013) 29 FINAL] [2013/0029 (COD)] [SWD (2013) 10 FINAL] [SWD (2013) 11 FINAL] [SWD (2013) 12 FINAL] [SWD (2013) 13 FINAL]. (Número de expediente Congreso 282/000169 y número de expediente del Senado 574/000101).

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 55

19 de marzo de 2013

Pág. 3

- PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO SOBRE LA INTEROPERABILIDAD DEL SISTEMA FERROVIARIO DENTRO DE LA UNIÓN EUROPEA (REFUNDICIÓN) (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2013) 30 FINAL] [2013/0015 (COD)] [SWD (2013) 8 FINAL] [SWD (2013) 9 FINAL]. (Número de expediente del Congreso 282/000170 y número de expediente del Senado 574/000102).
- PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO SOBRE LA SEGURIDAD FERROVIARIA (REFUNDICIÓN) (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2013) 31 FINAL] [2013/0016 (COD)] [SWD (2013) 8 FINAL] [SWD (2013) 9 FINAL]. (Número de expediente del Congreso 282/000171 y número de expediente del Senado 574/000103).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos iniciar la tramitación del orden del día. Si me permiten, como es el día de San José y es una fecha muy señalada para los valencianos, vaya por delante un recuerdo a todos aquellos que no pueden celebrar esta festividad por tener lugar esta Comisión y también una felicitación para todos aquellos que sean padres. Y si alguien, aparte de ser su santo, cumple años, que se dé por felicitado también. Es una costumbre que pondremos a partir de ahora.

Procedemos formalmente al inicio de la tramitación del orden del día: Debate sobre control de subsidiariedad de iniciativas legislativas de la Unión Europea. Antes hemos de tomar un acuerdo en referencia al que sería el segundo debate, el punto número 7.º del orden del día, que es la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la protección penal del euro y otras monedas frente a la falsificación, y por la que se sustituye la Decisión marco 2000/383. La ponente ha pedido que se pueda proceder a su debate y posterior votación en la próxima Comisión, que ya tenemos prevista para el día 9. Está dentro del plazo, con lo cual no habría ningún problema. Someto a la consideración de sus señorías que pueda aplazarse este punto para su debate y votación el próximo día 9. **(Asentimiento.)** Queda aplazado.

Procedemos al debate sobre las siguientes propuestas de reglamento. En primer lugar, la propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se deroga el reglamento número 1192/69 del Consejo, relativo a las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias. Conjuntamente con ello, la propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y por el que se deroga el reglamento 881/2004. Propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el reglamento número 1370/2007 en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril. También la propuesta directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica, 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, la Directiva 2012/34 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único. También la propuesta directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea. Y, finalmente, la propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la seguridad ferroviaria. Todo ello constituye lo que hemos denominado el paquete ferroviario en cuanto a las propuestas de directivas y de reglamento. Se ha recibido de todas ellas informe del Gobierno, con lo cual procedemos ya a su debate, interviniendo en primer lugar para presentar el informe el señor López Garrido, don José, que tiene la palabra.

El señor **LÓPEZ GARRIDO** (don José): Agradezco y recojo en primera persona del plural la felicitación con la que ha iniciado la sesión la Presidencia de esta Comisión Mixta para la Unión Europea. Primera persona del plural como José, como padre y también como representante de la Comunidad Valenciana. **(Risas.)**

Señorías, me corresponde el honor de informar ante esta Comisión mixta respecto a este cuarto paquete ferroviario, un tema ciertamente trascendente por extenso en el territorio, por extenso en el mercado, por extenso en cuanto al servicio público que representa el transporte por ferrocarril tanto de mercancías como de pasajeros, y me remonto a aquel año 1982 cuando recorría con Interrail el territorio europeo. Aquello ya era un principio de billettería integrada, ya que con un solo billete podíamos recorrer los jóvenes el espacio europeo, incluso *ad later*, y recuerdo la entrada en Yugoslavia a medianoche y con la policía intentando convencerme de que el Interrail no era válido en Yugoslavia, lo que acabó siendo falso.

Nos aproximamos a una cuestión respecto a la que desde hace ya veinte años la Unión Europea ha ido adoptando medidas en forma de paquetes legislativos —en este caso vamos a por el cuarto paquete legislativo ferroviario— con la intención de dar un impulso al transporte por ferrocarril mediante la creación gradual —ya estamos en la aproximación máxima a ese extremo— del espacio ferroviario único europeo.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 55

19 de marzo de 2013

Pág. 4

Todos estos actos jurídicos han mantenido una serie de principios rectores y guías fundamentales desde el punto de vista económico. En primer lugar, que las empresas ferroviarias deben ser administradas según principios comerciales; que en las entidades encargadas de la administración de las infraestructuras o de la gestión de los servicios existiera una separación funcional entre ambas; que existiera una separación contable entre estas estructuras; que se evitaran también subvenciones cruzadas y con ello hubiera una mayor transparencia; que las empresas ferroviarias que sean titulares de una licencia con arreglo a criterios de la Unión Europea puedan acceder a las infraestructuras ferroviarias en condiciones equitativas y no discriminatorias en el resto de Estados, y que los administradores de infraestructuras ferroviarias puedan recibir financiación pública. Estos son aspectos económicos, pero en cuanto a este espacio ferroviario europeo único o en cuanto a este mercado ferroviario hay también aspectos que trascienden lo económico y que se han visto reflejados, por ejemplo, en el libro blanco de 28 de marzo de 2011, titulado Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible. Una política de transportes que no abarca tan solo el transporte ferroviario sino también el aéreo y el de carretera.

Decía que los aspectos que tienen relación con esta cuestión ferroviaria no atañen tan solo a aspectos económicos sino que atañen también a aspectos medioambientales —de ahí la importancia de que seamos más eficientes, de que profundicemos en la creación de este espacio único europeo— y también afecta muy especialmente a la descongestión del tráfico aéreo y de las carreteras, con lo cual podemos ofrecer a nuestros conciudadanos europeos mejores servicios y también mayor seguridad para todos. Es decir, no solo mayor seguridad en el transporte por ferrocarril sino también, mediante esa descongestión, mayor seguridad en el transporte aéreo y en el transporte por carretera.

Las conclusiones de los consejos europeos han venido insistiendo reiteradamente en la necesidad de generar ese mercado único plenamente integrado. Muy recientemente —aunque no se cita con carácter expreso en el conjunto de medidas sobre ferrocarriles—, la pasada semana en el Consejo Europeo celebrado los días 14 y 15 se vuelve a indicar en sus conclusiones de nuevo en el Pacto por el crecimiento y el empleo y, dentro de ese Pacto por el crecimiento y el empleo, se incide en la profundización sobre estas medidas que tienen que ver con la liberalización de mercados y con el en este caso transporte por ferrocarril que, como digo, no se cita expresamente en las conclusiones —se citaba en el borrador— pero que viene contemplado dentro de ese Pacto por el crecimiento y el empleo.

Los seis puntos que se funden en uno en este informe tienen que ver —los cito— con la derogación de un reglamento, el 1192/1969; la propuesta de un nuevo reglamento relativo a la Agencia Ferroviaria Europea; la modificación del reglamento 1270/2007, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril; propuesta de modificación de la Directiva 2012/34, por la que se establece un espacio ferroviario único europeo también en lo que atañe a la apertura del mercado; propuesta de la directiva sobre interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea y, por último, propuesta en forma de texto refundido de la directiva sobre seguridad ferroviaria. He de llamar a la paciencia de los miembros de esta Comisión por cuanto a la exposición, aunque sea sucintamente he de ir refiriéndome a cada uno de estos actos legislativos. También anticipo a la Presidencia y a los miembros de la Comisión que, a diferencia de otros casos, en este la propia exposición nos va llevando a la conclusión, con lo cual esta va apareciendo, se va alumbrando ante nuestros ojos como bien cimentada a medida que vamos profundizando en la exposición de los distintos actos legislativos. Por tanto, desde ese punto de vista nos veremos beneficiados en cuanto a la extensión del dictamen.

En primer lugar, abordé el reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se deroga el reglamento 1192/69 del Consejo, relativo a las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias. Estamos hablando de un reglamento del año 1969 —ha llovido bastante desde entonces— en el que el transporte por ferrocarril en Europa se desarrollaba sobre todo dentro de las fronteras nacionales y que además se desarrollaba con empresas integradas que ofrecían servicios ferroviarios y al mismo tiempo gestionaban la infraestructura ferroviaria; un contexto, por tanto, monopolístico. El objetivo del reglamento era poner en pie de igualdad al transporte ferroviario con otras modalidades de transporte, pero no abordaba una competencia, por inexistente, dentro del mercado del transporte ferroviario.

El reglamento que se pretende derogar con esta disposición contemplaba una serie de subvenciones o ayudas a treinta y seis empresas ferroviarias concretas. Había un nomenclátor de treinta y seis empresas ferroviarias concretas que tenían derecho a percibir determinadas ayudas o compensaciones por la prestación de este servicio. Ayudas que contemplaban incluso subsidios familiares especiales y pensiones que tenían mucho que ver con la especial manera de gestionarse y de gobernarse aquellas empresas ferroviarias, muchas de ellas estatales, y en este momento ese reglamento es ciertamente incoherente e

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

incompatible con las medidas que se han venido adoptando, con las que en este momento se traen a informe a esta Comisión. Primero, porque partimos de la base de que estas empresas ferroviarias deben administrarse con criterios comerciales y, por tanto, compensaciones públicas por seguros, pensiones u otros gastos de funcionamiento a los que he hecho referencia no serían compatibles. Segundo, esa era una lista de empresas ferroviarias que estaba tasada y que además presuponía una integración entre la gestión del servicio de transporte y la gestión de una infraestructura lo que, partiendo de los principios esenciales que establecemos ahora de separación contable, no puede mantenerse en vigor. Como decía también, se autorizaba ese pago de compensaciones tan solo a treinta y seis empresas. En este marco en el que nos estamos introduciendo se mantienen algunas compensaciones, las que venían contempladas en la categoría cuarta del reglamento, que son las correspondientes a los gastos relativos a las instalaciones de paso a nivel, pero esas se consideran en cualquier caso compatibles para las empresas administradoras de infraestructuras. Por tanto, siendo compatibles en el marco general y siendo esto lo único a salvar del reglamento cuya derogación se propone, de ahí que se plantee una derogación total del mismo. Insistimos en que quedan salvaguardadas estas últimas compensaciones de la categoría cuarta: Gastos relativos a instalaciones de paso a nivel, que sí permanecerán pero por medio de las otras disposiciones.

El punto 2.º del orden del día —hoy refundido— corresponde al reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y por el que se deroga un anterior reglamento del año 2004, que hacía referencia también a esta institución. Lo que se pretende con este reglamento es consolidar, hacer de la Agencia Ferroviaria Europea una auténtica autoridad ferroviaria europea en los ámbitos de la interoperabilidad y la seguridad. En esta evaluación de impacto que realizan los servicios de la Unión Europea son seis opciones distintas las que se barajaban para abordar este tema de la Agencia Ferroviaria y se opta por la denominada opción 4, en la cual la Agencia Ferroviaria Europea y las agencias nacionales comparten competencias hasta cierto extremo pero la decisión final en materia de certificación y autorizaciones recae en la agencia, combinándola con otras medidas horizontales, esto es la opción 6, que son medidas tanto legislativas como de carácter flexible. Se considera que esta combinación de las opciones 4 y 6 es la que con mayor rigor cumple los criterios de subsidiariedad y proporcionalidad y que además permite solucionar los problemas detectados y cumplir con los objetivos perseguidos.

Muy sucintamente, disposiciones nuevas de este reglamento de la Agencia Ferroviaria Europea. La Agencia Ferroviaria Europea —como decía— se constituye en una auténtica autoridad con capacidad de emisión de autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos, algo que es importante si estamos hablando ya de ir a un mercado único europeo; las certificaciones, las autorizaciones para que los elementos rodantes puedan actuar, puedan funcionar en todo ese espacio se concentran en esta Agencia Ferroviaria Europea: autorizaciones de entrada, en servicios de subsistemas de mayor control; señalización en las vías, no podemos estar hablando de un verdadero espacio ferroviario único con distintas señalizaciones; también certificados de seguridad, no podemos estar hablando de un espacio único con distintas entidades certificadoras y con distintos criterios en materia de seguridad. En este reglamento se establecen nuevas fuentes de ingreso para el presupuesto de la Agencia Ferroviaria Europea a través de tasas y cánones. De la evaluación de impacto se deduce que prácticamente tan solo el coste de esta modificación es sensiblemente inferior a medio millón de euros a lo largo de los próximos siete años, y ello es debido a que estas nuevas tasas y cánones que va a cobrar la agencia van a permitir amortiguar o compensar todos los costes de implantación. Lógicamente, cuando estamos hablando de distintas normativas, de distintas disposiciones, que afectan a la seguridad, que afectan a las autorizaciones, que afectan a la interoperatividad, etcétera, cuando se aborda la modificación de un reglamento, se aprovecha también para aclarar y simplificar las disposiciones ya existentes, especialmente en este caso cuestiones relacionadas con los métodos de trabajo, con el sistema europeo de gestión de tráfico ferroviario y, por último, también se aprovecha, puesto que ha habido evolución en el marco legislativo, para adaptar esas disposiciones a esa evolución en el marco legislativo y, por último, para dotar a este reglamento de una nueva estructura, de una nueva redacción, porque en la lógica pura de creación de leyes debemos interpretar qué es lo absolutamente necesario y no ir dejando estructuras, parcheando, dejando estructuras legislativas difícilmente inteligibles. Se aprovecha también en este caso para que este nuevo reglamento cambie la redacción y la estructura del anterior.

En tercer lugar, seguimos avanzando en este paquete ferroviario, reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el reglamento 1370/2007 en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril. En este caso concreto, para centrar la atención de sus señorías en lo que estamos hablando, nos estamos refiriendo muy especialmente a los

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

procesos de licitación; procedimientos de licitación para que las empresas entren de verdad y para que los mercados se abran de verdad a esa participación de distintas empresas en los servicios de transportes de viajeros por ferrocarril. Muy brevemente, diré que la propuesta de modificación del reglamento se concreta en definir algunas cuestiones: definición mucho más clara de la autoridad local competente; especificar cómo esas autoridades competentes definen las obligaciones de servicio público y el ámbito geográfico de los contratos de servicio público, todo esto para clarificar en qué y cómo pueden incidir o limitar este mercado único, puesto que todos sabemos que, dependiendo de una definición o de las competencias que una autoridad entienda puede tener sobre esa definición, esa autoridad competente podrá condicionar la entrada de operadores en el mercado; suministro de información operativa, técnica y financiera sobre el transporte de viajeros cubierto por un contrato de servicio público que va a ser adjudicado mediante licitación, esto es, transparencia a la hora de definir de qué estamos hablando, qué tipo de contrato y facilitar a los operadores toda la información, insisto, operativa, técnica y financiera. Hay otro punto también que obliga a la publicación periódica de determinada información en los contratos de servicio público, con lo cual los operadores pueden ir preparando, si tienen interés en ello, sus concursos, los concursos en los que quieran participar, y esto sigue siendo, como digo, más transparencia. Establece como principio básico la licitación obligatoria de los contratos ferroviarios y los límites máximos para que se puedan adjudicar directamente contratos de pequeño volumen o para adjudicaciones directas a pequeñas y medianas empresas. Esta modificación del reglamento incide muy especialmente en esta materia de la licitación de los concursos ferroviarios y establece también los periodos de transición aplicables a aquellas adjudicaciones mediante licitación y también para los contratos ferroviarios vigentes adjudicados directamente. Con este tercer punto contemplado en el orden del día y de la refundición la Unión Europea pretende abordar el aspecto concreto de la licitación o de la adjudicación de concursos de estos servicios.

El cuarto punto. La directiva del Parlamento Europeo y del Consejo modifica, 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, la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, que fue aprobada el 21 de noviembre de 2012, como quien dice antesdeayer, pero hemos de entender que, cuando se está abordando, lo denomino en el informe literalmente la última frontera, cuando se pretende abordar la última frontera para constituir este mercado, este espacio único, ya no mercado, este espacio ferroviario único europeo, una directiva que fue aprobada, como decía, casi antesdeayer, a la hora o en el momento en que se plantean nuevos actos legislativos, parece lógico también que esta directiva se adapte. Esta directiva, muy reciente, hablaba sobre el espacio ferroviario único europeo y la propuesta de modificación lo que pretende es eliminar los obstáculos que aún existen y que limitan la efectividad de estos mercados ferroviarios. En primer lugar, cita la dificultad de acceso al mercado de los servicios nacionales de transporte, pero hay otras más, hay un segundo conjunto de problemas que tienen que ver con la gobernanza de los administradores de infraestructuras. Históricamente, culturalmente, por tratarse de monopolios naturales, los administradores de infraestructuras no siempre han reaccionado bien, sino más bien al contrario, ante las necesidades del mercado y de sus usuarios, y hay una tendencia natural, comprensible pero que debemos pretender eliminar, hacia el buen funcionamiento del sector en su conjunto; debemos pretender eliminar las barreras que establecen estos administradores de infraestructuras, sobre todo cuando además de administradores son prestadores del servicio público de transportes, para el buen funcionamiento del servicio público. Lo que se pretende con la modificación de esta tan reciente directiva es abrir el mercado, abrir el mercado de los servicios nacionales de transporte ferroviario de viajeros, para que la presión competitiva sea más intensa en ese mercado, para que así sea mayor la cantidad y calidad de los servicios prestados a los viajeros, para que se mejore la gobernanza de estas infraestructuras y que se garantice la igualdad en el acceso a estas infraestructuras, suprimiendo las estructuras integradas, las infraestructuras integradas, y con ello los conflictos de intereses que puedan surgir.

Muy brevemente, por lo que respecta a los aspectos más concretos que aborda esta modificación de directiva. Se apunta a una definición más clara; como decíamos antes, las definiciones son importantes, puesto que de esa definición y de lo que se deriva de ella al final acaban surgiendo asunción de competencias y a veces asunción de obstáculos y promoción de obstáculos al libre mercado; definiciones claras de los términos administrador de infraestructuras y la supresión de la definición, que existía en la directiva anterior, de servicio internacional de transporte de viajeros por cuanto se entiende que, con la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril, la distinción entre servicios internacionales y nacionales deja de tener objeto. Se suprimen también las disposiciones referidas a la separación de cuentas dentro de un grupo integrado, puesto que la propuesta regula

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 55

19 de marzo de 2013

Pág. 7

específicamente que hay una separación de actividad de la gestión de infraestructuras y de la gestión de los servicios de transporte. La propuesta también establece la separación institucional de los administradores de infraestructuras. Se permite, no obstante, que un Estado miembro sea propietario de las dos entidades, esto es, del administrador de infraestructuras y del gestor de los servicios de transporte, pero siempre que el control sea ejercido por autoridades públicas y que estén separadas y sean jurídicamente distintas las unas de las otras; que exista, por tanto, esa independencia de los administradores de infraestructuras en las empresas integradas verticalmente, aunque, insisto, puedan conservar la propiedad de la administración de las infraestructuras, pero esto solo será admisible cuando se garantice que el administrador disponga de un derecho efectivo de toma de decisión en el ejercicio de todas sus funciones, y derecho que deberá garantizarse con medidas de salvaguardia sólidas y eficaces y que protejan la independencia del administrador.

Hay un punto ciertamente interesante y llamativo y creo que muy defendible, que es la verificación del cumplimiento, es decir, la posibilidad de que los Estados miembros limiten los derechos de acceso de los operadores ferroviarios que formen parte de empresas integradas verticalmente. Estábamos diciendo que se permite que sigan existiendo empresas integradas verticalmente siempre y cuando se separen muy claramente las funciones, se separen muy claramente las contabilidades, se separen muy claramente las funciones. Como quiera que se permite esto, se permite que los Estados miembros puedan impedir o limitar el derecho de acceso de un determinado operador que forme parte de una de esas admisibles empresas integradas verticalmente, en el caso de que la Comisión no pueda confirmar que se han aplicado efectivamente las medidas de salvaguardia necesarias para proteger la independencia del administrador de infraestructuras. Más sencillamente: un Estado, cuando un operador de otro Estado miembro o de otro lugar, que no se ha sido capaz de determinar que efectivamente está cumpliendo con esta directiva, puede, como medida de verificación del cumplimiento y como salvaguardia, impedirle que pueda entrar como actor por cuanto no ha cumplido con estas medidas o no ha sido suficientemente transparente o no ha aclarado que efectivamente todas estas medidas se cumplen y esta separación se cumple efectivamente.

Nos habla además la directiva de una red europea de administradores de infraestructuras como un foro de cooperación transfronteriza entre los administradores de infraestructuras con el fin de desarrollar esa red ferroviaria europea, lo que incluye cooperación y también sistemas comunes de información y billettería integrada a todas las empresas ferroviarias que presten servicios nacionales de transporte de viajeros para garantizar que los viajeros puedan seguir beneficiándose de los efectos de la red. También aborda la directiva los derechos de capacidad. Estos derechos de capacidad son el número de franjas horarias que pueden disponerse en un tramo de infraestructura ferroviaria durante un periodo de tiempo determinado y en función de la tipología del tráfico. Todo esto, como decía, viene contemplado en esta modificación de la muy reciente directiva del año 2012.

Paso a continuación al punto 5.º, que es la propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea. Esto es una refundición. Insisto, estamos hablando de un paquete legislativo amplio, de este cuarto paquete ferroviario, en donde ha habido derogaciones, en donde hay derogaciones parciales, en donde hay modificaciones. Y en este caso —y creo recordar que también en el último, en el punto 6.º de los que inmediatamente intentaré acabar de informar— se trata de refundiciones. Es decir, a la vista del nuevo marco legislativo; a la vista de las nuevas condiciones del mercado; a la vista de los estudios que se han ido desarrollando sobre todas estas cuestiones de ese espacio ferroviario único europeo, toca y corresponde refundir los textos para clarificar también el marco en el que nos movemos.

En materia de interoperabilidad, hemos tenido directivas desde el año 1996; la del año 2001 habla sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional. En el año 2008 se refundieron estas directivas y la experiencia que se ha venido derivando del desarrollo de las especificaciones técnicas de operabilidad de la aplicación de las directivas de interoperabilidad a determinados proyectos concretos, de la experiencia de todos los agentes intervinientes, los trabajos del comité, etcétera, se ha estimado conveniente y parece que oportuno que en este contexto de modificación, de amplio paquete de modificación legislativa, se aborde esta refundición de la directiva de interoperabilidad, en la que no me voy a extender demasiado. Como digo, es consecuencia lógica de aclarar el marco legislativo en el que nos movemos. Tan solo hay que decir que aborda alguna disposición nueva, como lo que se refiere al concepto de autorización de puesta en el mercado de vehículos y algunas disposiciones sobre registros. En alguna de las normas a las que he hecho referencia antes —lo digo por la cuestión de autorización de puesta en el mercado de vehículos—, es interesante recrearnos o incidir un poquito en esta cuestión. Esto tiene que ver con las certificaciones de seguridad, pero tiene mucho que ver también, en un aspecto

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 55

19 de marzo de 2013

Pág. 8

mucho más práctico, con que haya vehículos disponibles en el mercado. Es decir, que haya posibilidad incluso —y se cita en algunos de los proyectos que se traen a informe— de que haya un parque de vehículos de ferrocarril, hablando en román paladino, tanto de máquinas como de vagones y al que los operadores puedan acudir. Sería complicado acudir a concursos y acudir a licitaciones de servicios públicos si no dispones de material rodante ferroviario.

Por último —y estoy seguro de que con el beneplácito y gran alegría de sus señorías— me referiré a la propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la seguridad ferroviaria. También es un texto de refundición. Hasta el momento, y es una cuestión cultural y entendible por todos, la seguridad ferroviaria ha sido abordada en cada uno de los Estados miembros con unos criterios propios de ese Estado miembro, criterios que tienen que ver con acervo técnico y acervo legislativo importante también, pero muchas veces por cuestiones de pura cultura de ese Estado miembro. Al final esto supone barreras. Cuando se pretende que los operadores entren en distintos mercados, no se puede entrar en un mercado, o no resulta tan fácil entrar en un mercado determinado, cuando tu cultura de seguridad, cuando tu conocimiento en materia de seguridad es uno y tienes que adaptarlo no ya a uno, sino a veintiséis mercados distintos en materia de seguridad. Por otro lado, hay una cuestión clara también, la seguridad en materia de transporte ferroviario ya no es que sea una cuestión de mercado, es una cuestión de personas, es una cuestión de viajeros y es una cuestión de ciudadanos, que tienen el derecho también a que la normativa sea clara, que se cumpla y que con ello las garantías de seguridad en sus viajes ferroviarios sean también grandes y mayores. Este texto de refundición viene, igual que en el caso anterior, a aclarar disposiciones existentes, actualiza necesariamente este reglamento la evolución del marco legislativo y, lógicamente, también se producen cambios de redacción consolidando anteriores modificaciones del texto de la directiva, numeración de artículos, bien, todo lo que en una técnica legislativa normal es necesario para tener un texto coherente, un texto que sea entendible y no, como decía anteriormente, que tuviéramos un conjunto de parches.

Señorías, señor presidente, como apuntaba al inicio de mi intervención, quizás la exposición iba a ser extensa, necesariamente extensa, necesariamente prolija, y espero que en alguna medida haya sido ilustrativa; pero esta exposición, cuando nos vamos haciendo la composición de lugar de este espacio ferroviario único europeo y de cómo trabajar en él, nos va llevando poco a poco a la conclusión de que, si buena parte de los problemas que encontramos en este espacio para consolidar o para crear este espacio ferroviario único viene generado por la actuación de los Estados, parece que, por la trayectoria histórica de los tres anteriores paquetes legislativos, y ahora el cuarto, nos llevan a la conclusión de que nadie mejor que la Unión Europea, nadie mejor que las instituciones comunitarias para poder legislar y para poder intervenir de manera adecuada y proporcional en este negocio. Estamos hablando de homologaciones, de certificaciones técnicas de vehículos, de acceso a material rodante, de procedimientos de licitación, de adjudicación de servicios de transporte, de interoperabilidad, de gobernanza de infraestructuras, de derechos de usuarios, de transparencia en la gestión de los servicios de transporte, comercialización de títulos de transporte, etcétera. Yo creo, señorías, señor presidente, que a lo largo de la exposición nos hemos ido introduciendo todos en la conclusión, que es la que traslada este diputado en su informe, y es que el paquete legislativo, las seis actuaciones legislativas, tanto de derogación como de modificación o de refundición de reglamentos y directivas, nadie mejor que la Unión Europea, nadie mejor que la Unión, por encima de las regiones, por encima de las autoridades locales, por encima de los Estados, para profundizar, para alcanzar y para consolidar ese espacio ferroviario único europeo. Como conclusión, por tanto, todas estas normas cumplen con los principios de subsidiariedad y proporcionalidad establecidos en el Tratado fundacional de la Unión Europea. Este es mi dictamen.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de portavoces, por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Fernández Ortega.

El señor **FERNÁNDEZ ORTEGA**: Señorías, en la última década el mercado ferroviario de la Unión Europea ha experimentado cambios profundos que han venido de la mano de los tres paquetes ferroviarios legislativos que se habían aprobado anteriormente encaminados a provocar la apertura de los mercados nacionales y a lograr un ferrocarril más competitivo e interoperable en el ámbito de la Unión Europea, manteniendo a la vez un alto nivel de seguridad. Sin embargo, a pesar del desarrollo considerable de las normas y otras disposiciones de la Unión Europea por las que se establece un mercado interior de los servicios de transporte ferroviario, la parte que corresponde al ferrocarril en el transporte intracomunitario sigue siendo modesta y aún estamos muy lejos de los objetivos recogidos en el libro blanco de 2011, hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte, por una política de transportes competitiva y

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

sostenible, al que también se ha referido el ponente. Persisten problemas de congestión en las carreteras y en el cielo vinculados a la necesidad de desplazar buena parte de dicho tráfico al modo ferroviario. Se trata de que hagamos política y tomemos decisiones para sacar ciudadanos de la carretera y llevarlos al ferrocarril y no al revés, como está ocurriendo en las últimas decisiones del Gobierno.

Observen, señorías, que en este libro blanco se plantea para la Unión Europea que en 2050 la mayor parte del transporte de pasajeros de media distancia debe realizarse por ferrocarril y que el ferrocarril debe absorber el 30% del transporte de mercancías por carretera para 2030 y para 2050 más del 50% de este transporte de mercancías. Se trata de un cambio modal que contribuiría a la reducción del 20% de las emisiones de gases de efecto invernadero prevista en la estrategia europea 2020. En nuestra opinión, merece una reflexión, una reflexión, señorías, que no es la que ha presidido este cuarto paquete; una reflexión atendiendo a que los tres anteriores y la enorme inversión hecha aún no ha movido un número suficiente de pasajeros de media distancia al tren, y probablemente esto tenga distintas causas: una, por la baja calidad del servicio, pues el 54% de los encuestados en el Eurobarómetro de 2012 no están satisfechos con sus sistemas ferroviarios nacionales y regionales. El transporte urbano y el aéreo en particular son mejor valorados por los ciudadanos y los servicios ferroviarios ocupan el puesto veintisiete de entre los treinta mercados de servicios en Europa. Como verán sus señorías, no es que esté muy bien valorado el transporte ferroviario. Otro motivo puede ser la eficacia del transporte de viajeros por ferrocarril, que no está a la altura de la de otros modos de transporte. La cuota modal del ferrocarril en la Unión Europea, que es del 6%, ha permanecido relativamente estable desde mediados de la década de los noventa, a pesar de haber aprobado estos tres paquetes legislativos y a pesar de las enormes inversiones que se han hecho en ferrocarril y presenta una acusada diferencia con las cuotas del transporte de viajeros correspondientes al automóvil, que está en el 75%, o el autocar y el avión, que están en el 8%. La falta de eficiencia también sería otra de estas explicaciones, una falta de eficiencia que, además, conlleva una importante necesidad de financiación pública.

Señorías, hoy evaluamos la conformidad con el principio de subsidiariedad de un cuarto paquete ferroviario de medidas legislativas a escala europea. Como ha dicho el ponente, son tres propuestas de reglamento y tres propuestas de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo. Este paquete contempla la derogación de los reglamentos 1192/69 y 881/2004, la modificación del Reglamento 1370/2007 y de la Directiva 34/2012 y la proposición de dos directivas nuevas sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea y sobre la seguridad ferroviaria, como hemos tenido ocasión de escuchar con detalle.

Este nuevo paquete ferroviario legislativo europeo pretende abrir los mercados de los servicios nacionales del transporte de viajeros por ferrocarril a las empresas europeas, eliminar barreras administrativas y técnicas, mejorar la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea y establecer un sistema único de seguridad ferroviaria en un escenario donde los esfuerzos de los Estados miembros son muy dispares. Sirva como ejemplo que, a pesar de haber aumentado en el periodo 2008-2011 la Unión Europea un 40% el número de kilómetros instalados del sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario, el ERTMS, solo siete países han invertido en instalar esta nueva tecnología, siendo España el país que más ha avanzado en el número de kilómetros de líneas equipadas con esta nueva tecnología; España ha pasado de 1.074 a 1.434 kilómetros en este periodo.

Los objetivos, como se reconoce en los propios documentos de trabajo de la Comisión, que guían este cuarto paquete legislativo ferroviario de la Unión Europea, son: favorecer a los nuevos operadores, sobre todo en mercancías —este paquete se hace para favorecer a las empresas, fundamentalmente—; la interoperabilidad y la seguridad, simplificando los procesos para obtener la autorización de un vehículo ferroviario y el certificado de seguridad de empresas ferroviarias. Se trata de facilitar todos los procedimientos para que las empresas puedan y tengan más fácil acceder a este mercado. Las metas que se recogen en los documentos de trabajo de la Comisión buscan reducir las normas nacionales innecesarias para 2025 y reducir en un 20% para esa fecha los plazos de incorporación de las nuevas empresas del sector, los costes y la duración de la autorización para el material. Con ello, este paquete va a generar beneficios sobre todo a las empresas del sector, beneficios que están estimados por encima de los 500 millones de euros con los propios documentos de la Comisión, aplicando, como ha dicho el ponente, la opción 4+6 que es la que se ha decidido aplicar, y va a generar sin embargo un coste para la Agencia Ferroviaria Europea de 44 millones de euros —previstos en principio—; los beneficios sociales y medioambientales van a ser cualitativos y difíciles de evaluar y estas son consideraciones de los propios estudios de la Comisión.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 55

19 de marzo de 2013

Pág. 10

Más allá de las empresas del sector, hay otros afectados con dudas sobre los efectos positivos de estas medidas legislativas. Los representantes de los trabajadores consideran que cualquier apertura del mercado a los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril va a implicar un empeoramiento de las condiciones laborales y más huelgas. Los usuarios regulares, según el Eurobarómetro 388 sobre el ferrocarril, creen que la competencia tendrá un efecto negativo sobre los precios de los billetes y la seguridad. Los usuarios que habitualmente usan el tren desconfían también de que al final esto vaya a abaratar los precios y sí creen, por el contrario, que va a ser positivo para la frecuencia y la puntualidad. A mí personalmente también me asaltan algunas dudas.

Señorías, el primer paso lo estamos dando en la búsqueda de la interoperabilidad y la seguridad a nivel europeo, cosa que es bastante razonable, pero puede haber otros pasos posteriores que deriven en la formación de empresas ferroviarias sistémicas, como está ocurriendo —y no hay que despreciar esta reflexión— en otros sectores, como el sector aéreo o el financiero, con el pretexto de la necesaria concentración empresarial para ser competitivos y entonces estaríamos saliendo de monopolios públicos para caer en monopolios privados y de carácter sistémico, que es mucho más preocupante también. Entre los objetivos de este paquete legislativo se especifica —lo especifica el propio documento que nos presentan— que se persigue aumentar la economía de escala entre las empresas ferroviarias activas en la Unión Europea, lo que me sugiere en cierto modo que iniciamos un proceso que culminará con una concentración similar a la que se ha producido en las compañías aéreas o las del sector financiero a las que me he referido. También me preocupa que en lo que respecta a los desplazamientos de media distancia solo se fortalezcan los extremos de la línea y que los puntos intermedios, con la competencia, acaben debilitados so pretexto de la escasa rentabilidad o el alto coste de atenderlos.

Este paquete legislativo no está pensado para garantizar igualdad de acceso para los ciudadanos, sí para las empresas y creo que se ha explicado con bastante amplitud. No veo que se hable de tiempo, de distancia a una estación, de frecuencia, solo de oportunidades de negocio para empresas de ámbito europeo; y, por supuesto, con esta propuesta ganan las grandes redes transeuropeas y el comercio internacional, pero echo de menos medidas compensatorias que garanticen la igualdad de acceso también para los habitantes de pequeños y medianos núcleos de población, sobre todo los que no van a ser extremos de estas líneas de media distancia. Estas preocupaciones no son solo de los trabajadores, de los ciudadanos y de este portavoz, sino que también la Comisión ha considerado algunos de estos temas de preocupación a los que me he referido y ha intentado evitar que después de introducir este procedimiento de licitación disminuya la competencia y para eso permite a los Estados decidir qué contratos cubren partes de la misma red, qué paquetes de rutas se adjudican a diferentes empresas para evitar que haya una concentración, como yo apuntaba, que pueda ser sistémica y también permite limitar el número de contratos que se adjudican a una misma empresa. Señorías, habrá que cuidar que este tipo de medidas no queden anuladas en el futuro con la excusa de favorecer la competitividad a nivel mundial como nos ha ocurrido en otros sectores a los que ya me he referido antes.

También se prevé la creación de un comité de coordinación entre administrador de infraestructuras y afectados, incluidas autoridades locales y regionales. Espero que no se entienda la coordinación en Europa como lo ha aplicado en España el Gobierno del Partido Popular con su reciente plan de racionalización de los servicios ferroviarios diciendo a las demás administraciones: esto es lo que hay y la Administración autonómica o local que quiera otra cosa que se la paguen ellas. Para eso no necesitamos comités de coordinación.

La Comisión, como el ponente ha apuntado, ha optado dentro de las seis opciones que ha evaluado por una mezcla entre la cuarta y la sexta que supone la apertura del mercado basada en el acceso abierto, amplio y en la licitación de los contratos de servicio público, los sistemas nacionales integrados de emisión de billetes de carácter voluntario y la transferencia obligatoria de material rodante o la obligación para la autoridad competente de asumir los riesgos financieros relacionados con esta materia.

Para implantarla ha elaborado este cuarto paquete legislativo ferroviario con seis propuestas. La primera, que pretende derogar el Reglamento 1192/69 —reglamento que permitió a los Estados miembros compensar a treinta y seis empresas ferroviarias—, entendemos que es pertinente, dado que es un reglamento de la década de los noventa que ha quedado obsoleto a medida que se ha ido implantando el espacio ferroviario único integrado a escala europea. La mayoría de los Estados no ha recibido solicitudes en los últimos años de empresas en relación con este reglamento ni han hecho pagos aplicándolo. Solo ha habido cuatro Estados que lo han hecho, que han atendido pagos por accidentes

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 55

19 de marzo de 2013

Pág. 11

laborales, pensiones y por gastos relativos a las instalaciones de paso a nivel en cantidades relativamente pequeñas que se pueden solventar y acomodar en otro reglamento, por lo que la repercusión de su derogación es mínima.

La segunda propuesta que evaluamos, la de derogar el Reglamento 881/2004, otorgando nuevas competencias a la Agencia Ferroviaria Europea, que la convierte en una auténtica autoridad ferroviaria a nivel europeo en los ámbitos de la interoperabilidad y la seguridad, entendemos que cumple el principio de subsidiariedad, ya que este paquete legislativo persigue, entre otros aspectos, establecer y aplicar una normativa de seguridad única para toda la Unión Europea que es lógico que se haga desde un nivel europeo, en particular la emisión de autorizaciones para los vehículos y certificados de seguridad a nivel de la Unión, ya que las medidas adoptadas por los Estados miembros por sí solas no garantizan la coherencia del mercado ferroviario dentro de la Unión y además incluso interpretan la legislación de forma diferente.

La tercera propuesta del Parlamento Europeo y el Consejo pretende modificar el Reglamento 1370/2007 para favorecer la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril. Este reglamento estableció un marco para la adjudicación de los contratos de servicio público y para la obligación de compensación de la OSP, pero no un enfoque común para la adjudicación de contratos en el transporte ferroviario que esta modificación incorpora y la obligación de aportar toda la información necesaria por parte de los Estados que favorece la transparencia.

El cuarto punto del orden del día hace referencia a la modificación de la Directiva 34/2012 en lo que atañe a la apertura del mercado nacional de transporte de viajeros y a la gobernanza en las infraestructuras ferroviarias y pretende aportar coherencia al texto jurídico con el nuevo espacio único ferroviario definido.

La propuesta crea un foro para la cooperación transfronteriza entre los administradores de infraestructuras con el fin de desarrollar la red ferroviaria europea. Esto incluye la cooperación para el establecimiento de los corredores de la red principal y de los corredores ferroviarios de transporte de mercancías y para la aplicación del plan de despliegue del sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario, el ERTMS, al que me refería antes y que va avanzando en cada país a un ritmo diferente que señalaba que en nuestro caso éramos los que más apostábamos por este sistema integrado.

También modifica el artículo 10.2 para otorgar a las empresas ferroviarias europeas derechos de acceso que les permitan explotar servicios nacionales de transporte de viajeros y se recoge la limitación de derechos de acceso para los Estados. Además de las explicaciones que ha dado el ponente, me parece que también es importante que esta limitación de derecho de acceso que pueden aplicar los Estados sirva para garantizar que un servicio nacional o internacional no pone en riesgo el equilibrio económico de un contrato de servicio público.

La quinta propuesta se refiere a una nueva directiva de refundición y ampliación de la existente sobre interoperabilidad dentro de la Unión Europea. Establece las condiciones que deben cumplirse para lograr la interoperabilidad del sistema ferroviario, condiciones que se refieren al proyecto, construcción, entrada en servicio, rehabilitación, renovación, explotación y mantenimiento de los elementos de dicho sistema, así como a las cualificaciones profesionales y a las condiciones de salud y seguridad del personal que contribuye a su explotación y mantenimiento.

Por último, se propone también una nueva directiva sobre la seguridad ferroviaria partiendo de que la Comisión Europea considera que el actual marco reglamentario ya ha alcanzado la madurez suficiente para migrar progresivamente hacia un certificado único de seguridad de la Unión Europea válido en toda la Unión, para lo cual se redistribuyen las responsabilidades entre las agencias nacionales de seguridad y la Agencia Ferroviaria Europea, prevaleciendo la Agencia Ferroviaria Europea en este caso.

Al margen de las preocupaciones y de las dudas que hemos expresado sobre el futuro del espacio único ferroviario europeo, consideramos que las propuestas de reglamento y directivas del Parlamento Europeo y del Consejo cumplen el principio de subsidiariedad y el de proporcionalidad, ya que las medidas adoptadas por los Estados miembros por sí solos no garantizan la coherencia del mercado ferroviario europeo, no garantizan la interoperabilidad ni la uniformidad ni la seguridad. Por tanto, es necesaria y más conveniente una legislación a nivel europeo.

El señor **PRESIDENTE**: El señor López Garrido solicita la palabra, que en este caso será por un tiempo máximo de cinco minutos.

El señor **LÓPEZ GARRIDO** (don José): Me van a sobrar seguramente tres.

Cuando el ponente se aproxima a un informe o a un dictamen sobre subsidiariedad y proporcionalidad en las propuestas que tienen que ver con los actos legislativos de la Unión Europea, intenta hacerlo desde

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 55

19 de marzo de 2013

Pág. 12

sus propios términos, de informes sobre subsidiariedad y proporcionalidad y no desde ópticas partidarias. Estamos hablando de competencia y de intensidad de la competencia. No me refiero a competencia en el mercado, sino a competencia legislativa y a intensidad o la aplicación más o menos intensa, si es que entendemos que la competencia corresponde a la aplicación más o menos intensa de esa competencia, que en este caso coincidimos el anterior interviniente y yo en que está bien domiciliada en las instituciones de la Unión. Pero que el ponente se cifa al cometido que le asigna la Mesa en cuanto a evacuar su dictamen en estos términos sobre la subsidiariedad y la proporcionalidad no quiere decir que el ponente no tenga criterio respecto a cuestiones en las que el anterior interviniente sí ha entrado y que tienen que ver con la acción del Gobierno actual y cito casi literalmente cuando dice que es una acción de Gobierno que desplaza a la carretera a viajeros del avión y del tren.

Insisto, la lógica neutralidad a la hora de establecer un dictamen sobre un criterio de subsidiariedad no le resta criterio al ponente. Por tanto, le tengo que decir que la acción del Gobierno en absoluto va dirigida a arrojar viajeros a la carretera, sino, muy al contrario, a procurar una mejor prestación de servicio público ferroviario, ya que estamos hablando de ferrocarriles, más segura e incluso más competitiva y más barata por cuanto le recuerdo al anterior interviniente medidas recientes anunciadas por el Ministerio de Fomento que tienen que ver con la flexibilidad de las tarifas en materia ferroviaria y que pretenden, al estilo del que están haciendo compañías aéreas, atraer viajeros al transporte por ferrocarril mediante la compra anticipada de billetes a precios mucho más asequibles.

El ponente ha procurado ceñirse a ese criterio de neutralidad, pero no puede sustraerse a comentar aspectos que han sido introducidos en el debate y que no tienen nada que ver con el criterio de subsidiariedad o proporcionalidad. Evidentemente, el anterior interviniente ha leído muy bien el informe, la valoración de impacto a la que ha hecho referencia en varias ocasiones y ha citado la posición de los sindicatos. Entiendo perfectamente que los sindicatos se muestren claramente contrarios a este tipo de medidas.

Mi bisabuelo era ferroviario. Mi abuela, hasta que finalizó su vida, viajó gratis en ferrocarril. No creo que sea un beneficio para el común de los viajeros, señoría. Creo que eso puede ser un beneficio para determinados cuerpos, para determinadas organizaciones y para determinados servidores públicos, pero no para el común de los mortales. Por tanto, creo, sinceramente, que tomar como referencia el criterio sindical no parece lo más adecuado a la hora de hablar de estas cuestiones, ni mucho menos decir que en esta normativa no se habla de viajeros, se habla solo de empresas. En esta normativa se habla de viajeros. Se habla de viajeros en materia de seguridad, se habla de viajeros en cuanto a la compra de los billetes, pero, es más, señorías, en veinte años de normativa europea se ha hablado muchísimo de viajeros y al final el viajero constituye el eje central de la acción, puesto que la calidad del servicio lo que pretende es que vaya en beneficio del viajero y lo que se pretende es que el viajero pueda trasladarse a precios competitivos, asequibles y que además lo haga en condiciones de seguridad y lo haga pudiendo elegir, sencillamente.

Insisto —cierto ya mi intervención—, la ortodoxia no me resta criterio, señoría.

— PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVO A LA INFORMACIÓN QUE ACOMPAÑA A LAS TRANSFERENCIAS DE FONDOS (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2013) 44 FINAL] [2013/0024 (COD)] [SWD (2013) 21 FINAL] [SWD (2013) 22 FINAL]. (Número de expediente del Congreso 282/000174 y número de expediente del Senado 574/000105).

El señor **PRESIDENTE**: Finalizado el debate, pasamos al que sería el punto 8.º del orden del día, sobre el control de subsidiariedad respecto de la propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la información que acompaña a las transferencias de fondos. Se ha recibido informe del Gobierno e interviene en primer lugar para presentar el informe el señor Moreno Palanques.

El señor **MORENO PALANQUES**: En primer lugar, quiero agradecerle la felicitación como valenciano con motivo de la celebración de nuestra festividad, felicitación que hacemos extensible a todos los valencianos presentes en esta Cámara y en la Comunidad Valenciana, a los que representamos. Qué mejor que celebrar nuestra festividad precisamente aquí, en el Congreso de los Diputados.

Por otro lado, permítame que diga que a pesar de que en Valencia estamos de fiesta, el diputado López Garrido ha demostrado que él no lo está, y creo que su intervención de réplica ha sido ajustada. En esta Comisión tratamos de analizar el principio de subsidiariedad de las iniciativas legislativas que proceden de la Unión Europea, y una de ellas es esta a la que ha hecho referencia el presidente, la propuesta de reglamento. Hemos pasado de un paquete ferroviario a un mini paquete antiterrorista y

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 55

19 de marzo de 2013

Pág. 13

antiblanqueo de capitales, que hace referencia a los dos puntos —este y el siguiente— con los que finalizaremos la Comisión. Esta es una propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la información que acompaña a las transferencias de fondos, basado en el artículo 114 del Tratado de funcionamiento de la Unión Europea, y cuya finalidad es revisar el reglamento 1781/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la información de ordenantes que acompañan a las transferencias de fondos. Para mejorar el seguimiento de los pagos es lógico y a nuestro modo de ver es una forma útil de combatir precisamente fondos vinculados a un uso ilícito, ilegal, como son los fondos de origen y uso terrorista o de blanqueo de capitales, y también, cómo no, para garantizar que el marco de la Unión Europea sea conforme con las normas internacionales. El Reglamento 1781/2006 al que hacía referencia establece normas para proveedores de servicios de pago, para enviar información sobre los ordenantes a través de esa cadena de pago, cuyos fines son la prevención, la investigación y la detección de blanqueo de capitales y de financiación del terrorismo.

Se han recibido informes del Gobierno y de la Asamblea de Extremadura que no son contrarios a ese principio de respeto, al principio de subsidiariedad. La propuesta de reglamento se basa en la recomendación especial séptima sobre transferencias electrónicas del Grupo de acción financiera internacional, cuyo objeto es garantizar una transposición uniforme en la Unión Europea que no suponga una discriminación entre los pagos nacionales dentro de un Estado miembro y los pagos que se hacen transfronterizos entre Estados miembros. Es una propuesta que complementa la Directiva 2005/60, del Parlamento Europeo y del Consejo, y la 2006/70, de la Comisión de las Comunidades Europeas, y que garantiza que la información básica de los ordenantes se pone a disposición inmediata de las autoridades policiales y judiciales para detectar, para investigar, para enjuiciar a terroristas u otros delincuentes, y para localizar activos terroristas. Esta propuesta es coherente con los objetivos de la estrategia de seguridad interior de la Unión Europea y con la propuesta de directiva al Parlamento Europeo y al Consejo para la prevención del uso del sistema financiero para el blanqueo de capitales y financiación del terrorismo, que veremos a continuación. Es una propuesta además equilibrada. De hecho la opción era no adoptar ninguna medida o recurrir a la plena armonización. Sin embargo esta propuesta hace referencia a cambios limitados y adaptados a normas internacionales revisadas que garantizan la coherencia de las normas nacionales, y que deja un margen de maniobra para su aplicación a los Estados miembros. Por otro lado, garantiza o al menos trata de garantizar la protección de los datos personales, especialmente almacenamiento y transferencia, como recoge el artículo 8 de la Carta de Derechos Fundamentales.

La oportunidad de esta propuesta de reglamento es obvia y está dirigida a mejorar la eficacia del actual marco normativo europeo aplicable al blanqueo de capitales y financiación del terrorismo, así como a incrementar la transparencia de la información y de la titularidad real de los ordenantes y beneficiarios de las transferencias de fondos. Por lo tanto son objetivos que no pueden ser alcanzados individualmente de forma suficiente por los Estados miembros, y la propuesta de reglamento se atiene por lo tanto al principio de subsidiariedad. Por otro lado, se limita estrictamente a lo necesario para alcanzar esos objetivos y por lo tanto a dar cumplimiento al principio de proporcionalidad.

En conclusión, esta propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo es en nuestra opinión conforme al principio de subsidiariedad vigente en el Tratado de la Unión Europea, y así lo presentamos en el informe, en el dictamen.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo quiere utilizar el turno de portavoces? (**Pausa.**)

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Moscoso del Prado.

El señor **MOSCOSO DEL PRADO HERNÁNDEZ**: Me sumo a las felicitaciones a todos los compañeros valencianos. Creo recordar que también hicimos una Comisión el día de San Fermín, de manera que estas cosas pasan. (**Risas.**)

Brevemente quiero decir que coincidimos en la exposición que ha hecho el señor Moreno. Nos parece que tanto este dictamen como el siguiente marcan un paso adelante importante en la lucha contra el blanqueo de dinero y el movimiento de fondos de origen ilícito, y por supuesto también en el contexto de lo que estamos construyendo en Europa, la unión bancaria, la unión fiscal, en el marco de la vieja libertad de movimientos de capitales. Todo ello se debe ir acomodando, y tal y como ha explicado el portavoz del Grupo Popular es evidente que el principio de subsidiariedad recomienda que se vayan adoptando decisiones en el marco comunitario, en el marco de la unión bancaria y fiscal en el que estamos trabajando. Tanto este como el siguiente dictamen dejan bien claro que los objetivos que se persiguen no pueden ser

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 55

19 de marzo de 2013

Pág. 14

alcanzados individualmente por los Estados miembros de manera eficiente, y que es coherente con otras directivas en materia similar.

Quiero hacer también una mención al Espacio de Libertad, Justicia y Seguridad, al espacio de interior comunitario, donde también tenemos que avanzar; es uno de los grandes frentes pendientes para profundizar en lo que debe complementar, como hemos visto en otras Comisiones, la construcción de la Unión, que es el marco de la unión política en el ámbito judicial y de interior. En definitiva estamos de acuerdo.

— **PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVA A LA PREVENCIÓN DE LA UTILIZACIÓN DEL SISTEMA FINANCIERO PARA EL BLANQUEO DE CAPITALES Y PARA LA FINANCIACIÓN DEL TERRORISMO (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2013) 45 FINAL] [2013/0025 (COD)] [SWD (2013) 21 FINAL] [SWD (2013) 22 FINAL]. (Número de expediente del Congreso 282/000175 y número de expediente del Senado 574/000107).**

El señor **PRESIDENTE**: Procedemos al debate del último punto del orden del día respecto del control de subsidiariedad de la propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la prevención de la utilización del sistema financiero para el blanqueo de capitales y para la financiación del terrorismo.

Se ha recibido informe del Gobierno así como del Parlamento Vasco e interviene en primer lugar, para presentar el informe, el señor Sabaté i Borràs.

El señor **SABATÉ I BORRÀS**: Señorías, para no ser menos, me sumo a las felicitaciones de la Presidencia, por supuesto merecidas.

Esta directiva abunda sobre el tema que afectaba también al reglamento que hemos visto en el punto anterior. Es la cuarta directiva para responder a la amenaza de blanqueo de capitales, y tiene su origen en la estrategia de seguridad interior adoptada a principios de 2010 bajo la Presidencia española, que establecía los retos, los principios, y las directrices para abordar estas cuestiones en el marco de la Unión Europea, y hacía un llamamiento a la Comisión para que se propusiesen medidas de aplicación de la estrategia. La propia Comisión Europea mandó una comunicación en la que solicitaba al Parlamento y al Consejo Europeo que, a más tardar en 2013, la Unión Europea debería considerar la revisión de la normativa contra el blanqueo de capitales, con objeto de aumentar la transparencia de las personas jurídicas y de los acuerdos jurídicos. Esta propuesta de directiva recoge los cuatro objetivos generales señalados por la Comisión en esta comunicación: reforzar el mercado interior reduciendo la complejidad de las actuaciones transfronterizas; proteger los intereses de la sociedad contra la delincuencia en los actos terroristas; salvaguardar la prosperidad económica de la Unión Europea, garantizando un entorno empresarial eficiente, y contribuir a la estabilidad financiera protegiendo la solidez y el correcto funcionamiento y la integridad del sistema financiero de la Unión Europea.

Es evidente, señorías —como ya se ha dicho respecto al punto anterior—, la necesidad de mejorar en la eficacia de la lucha contra el blanqueo de capitales y la posible financiación del terrorismo a partir de estos fondos, y que es absolutamente imprescindible la coordinación en el ámbito internacional. Por lo tanto la necesidad de que la Unión Europea tenga una normativa común, sobre todo en cuanto a la obligación de que los agentes que intervienen tanto financieros como empresas dedicadas a los juegos de azar, etcétera, pongan a disposición de los Gobiernos con la misma normativa precisamente toda su información, permite una lucha coordinada que, en caso contrario, si estamos atendiendo solo a normativas de carácter nacional o estatal, podían entrar en contradicción y favorecer precisamente la proliferación de este tipo de prácticas. Es absolutamente imprescindible la coordinación y la existencia de estas normas conjuntas en el ámbito de la Unión Europea. Estamos hablando precisamente de un tema de seguridad que es de fundamental importancia estratégica para el futuro de la Unión.

Como ha dicho la Presidencia se han recibido informes de los parlamentos de La Rioja, de las Cortes de Aragón y del Parlamento de Cantabria, así como del Parlamento vasco, en los que se declarara que se respeta el principio de subsidiariedad así como por parte del Gobierno. Esta es la opinión del ponente que suscribe el informe: que esta directiva es absolutamente respetuosa con el principio de subsidiariedad, y por lo tanto no vulnera este principio en el conjunto de su redactado, por lo que, procedería su aprobación.

El señor **PRESIDENTE**: En el turno de portavoces, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra nuevamente el señor Moscoso del Prado.

DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Núm. 55

19 de marzo de 2013

Pág. 15

El señor **MOSCO SO DEL PRADO HERNÁNDEZ**: Continuando con el punto anterior también coincidimos plenamente con la exposición que ha hecho el señor Sabaté, y entendemos que es el complemento de la directiva anterior, y que la actuación comunitaria en la persecución del blanqueo de fondos de origen ilícito, ya sea por razones diversas como terrorismo, corrupción, evasión fiscal, debe ser coordinada a nivel comunitario, y desde luego nos sentimos muy cómodos con el texto preparado por el ponente, el portavoz de Entesa Republicana de Catalunya.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Ruiz Reyes.

El señor **RUIZ REYES**: Quiero sumarme igualmente a la felicitación a todos los compañeros valencianos.

Como decían tanto el ponente como el compañero del Partido Socialista indiscutiblemente toda la materia europea para contribuir en el control de blanqueo de capitales para la financiación de actividades terroristas o cualquier actividad ilícita es una medida importante para tomar, e indiscutiblemente desde el Gobierno también queda clara la disposición de actuar desde el reglamento sobre el principio en subsidiaridad de esta materia. La supresión del obstáculo de los mercados de interior no solo facilita el establecimiento o el desarrollo en toda la Unión Europea de empresas que operan lícitamente, sino que también dan lugar a aquellas que puedan buscar subterfugios para actividades relacionadas con el blanqueo de dinero en materia ilícita. A nadie se le escapa que tener un mercado único es una fácil o gran herramienta para mejorar la capacidad de desarrollo en el sistema financiero, pero también es una fácil herramienta para integrarse de manera ilícita, buscando estar al margen de la ley. La rigidez del mercado puede ocasionar grandes problemas de fluidez en el mercado de los países de la Unión, y por lo tanto hacer menos rentable la actividad económica, aunque sí pudiera frenar las actividades ilícitas que ponen en peligro el mercado único.

Con todo esto, por parte del Grupo Popular queremos evaluar el principio de subsidiaridad favorablemente fortaleciendo el sistema financiero de la Unión frente a actividades ilícitas para la financiación de actividades terroristas, sin perder un ápice el sentido del mercado único y flexible, para su activación en pos del mayor desarrollo financiero, sin dejar huecos a actividades que estén al margen de la ley. Por lo tanto estamos totalmente de acuerdo con el posicionamiento presentado por el ponente, por parte del Gobierno, y manifestamos nuestro total apoyo al principio de subsidiaridad del reglamento.

El señor **PRESIDENTE**: Finalizados los debates procederemos a las votaciones que, a tenor de las palabras de los distintos portavoces, creo que pueden realizarse por asentimiento, teniendo en cuenta que lo que se contemplaba en el punto séptimo del orden del día, esa propuesta de directiva, ha sido aplazada para su debate y posterior votación a la próxima Comisión, con lo cual votaríamos el resto de propuestas.

¿Puede ser por asentimiento? (**Asentimiento.**) Se entienden aprobadas por unanimidad.

Se va a levantar la sesión, no sin antes invitar a todos los miembros que quieran acceder a la presentación que nos van a hacer los letrados de la mini página *web*, dentro de la página *web* del Congreso y posteriormente a la presentación nos reuniríamos con carácter muy breve Mesa y portavoces.

Para los que no se queden, se levanta la sesión.

Era la una y quince minutos de la tarde.