



Consejo de la  
Unión Europea

Bruselas, 25 de enero de 2021  
(OR. en)

---

---

**Expediente interinstitucional:  
2017/0237(COD)**

---

---

**12262/1/20  
REV 1 ADD 1**

**TRANS 486  
CONSOM 179  
CODEC 1056  
PARLNAT 145**

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO**

---

Asunto: Posición del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de un  
REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO sobre  
los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (versión  
refundida)  
- Exposición de motivos del Consejo  
– Adoptada por el Consejo el 25 de enero de 2021

---

## I. INTRODUCCIÓN

1. El 27 de septiembre de 2017, la Comisión Europea adoptó una propuesta de versión refundida del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril.
2. Los motivos principales por los que la Comisión presentó la versión refundida eran tratar los problemas percibidos relacionados principalmente con las situaciones de fuerza mayor, el uso de las exenciones, los derechos de las personas con discapacidad y de las personas con movilidad reducida, así como la disponibilidad de los denominados «billetes combinados» y la información sobre ellos.
3. El Consejo (Transporte, Telecomunicaciones y Energía) acordó una orientación general el 2 de diciembre de 2019.
4. El Parlamento Europeo aprobó su posición en primera lectura el 15 de noviembre de 2018.
5. Entre enero y octubre de 2020, el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión mantuvieron negociaciones para llegar a un acuerdo sobre la propuesta. En el cuarto diálogo tripartito, el 1 de octubre, se alcanzó un acuerdo provisional, que fue refrendado por el Comité de Representantes Permanentes el 21 de octubre de 2020.
6. La Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) del Parlamento Europeo confirmó el acuerdo político el 29 de octubre de 2020.
7. Durante sus trabajos, el Consejo tuvo en cuenta el dictamen del Comité Económico y Social Europeo de 18 de enero de 2018. El Comité Europeo de las Regiones decidió no emitir dictamen.
8. Teniendo en cuenta este acuerdo y tras la formalización jurídico-lingüística, se ha invitado al Consejo de Asuntos Exteriores a que, en su sesión del 25 de enero de 2021, adopte la posición del Consejo en primera lectura, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario establecido en el artículo 294 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

## **II. OBJETIVO**

9. El objetivo general de la propuesta es reforzar los derechos de los viajeros de ferrocarril, protegiéndolos mejor en caso de retrasos, cancelaciones o discriminación, y reducir la carga sobre las empresas ferroviarias en casos concretos, en especial los relacionados con los retrasos ocasionados por razones externas y que se escapen del control de las empresas ferroviarias (fuerza mayor).
10. Debe protegerse plenamente a los viajeros de ferrocarril, con independencia del lugar de la UE por donde viajen. Este Reglamento establece garantías para la adecuada información a los viajeros y mejora de forma significativa los derechos de los viajeros con discapacidad o con movilidad reducida.
11. Basándose en la propuesta de la Comisión, el Consejo acuerda incluir nuevas disposiciones para tener en cuenta la evolución reciente. El Consejo fue más allá de la propuesta de la Comisión: se mostró de acuerdo en revisar o añadir disposiciones relacionadas con el equipamiento del material rodante con espacios para bicicletas, la conducción por una vía alternativa, la introducción de una obligación relacionada con los billetes combinados, la reducción del plazo para las notificaciones previas para las personas con movilidad reducida y una mayor claridad del mecanismo de tramitación de las reclamaciones.

## **III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN DEL CONSEJO EN PRIMERA LECTURA**

12. El acuerdo transaccional que se refleja en la posición del Consejo en primera lectura contiene los siguientes elementos principales:

### ***Fuerza mayor***

13. La posición del Consejo ajusta la cláusula de fuerza mayor a fin de garantizar unas condiciones de competencia equitativas y su coherencia con cláusulas similares para otros modos de transporte. Inicialmente, se limitaba a fenómenos meteorológicos extremos y a catástrofes naturales graves. Teniendo en cuenta la evolución reciente y a la vista de la pandemia de COVID-19, la posición del Consejo incluye los «riesgos graves de salud pública» como circunstancias extraordinarias y también amplía la fuerza mayor a otras situaciones, como los atentados terroristas o las medidas policiales.
14. En caso de fuerza mayor, la posición del Consejo establece que los operadores solo estarán exentos de abonar la indemnización, y deberán seguir asumiendo otros reembolsos.

**b) *Uso de las exenciones***

15. El Consejo está de acuerdo con que las nuevas normas entren en vigor al cabo de veinticuatro meses, al objeto de permitir a operadores y autoridades prepararse para una transición fluida. Dado que los Estados miembros siguen haciendo frente a distintos niveles de desarrollo de las infraestructuras y los servicios ferroviarios, al Consejo le parece importante permitir exenciones concretas a fin de que los Estados miembros dispongan de más tiempo para aplicar aspectos concretos.
16. La posición del Consejo permite una prórroga final de cinco años a las excepciones actuales para los servicios ferroviarios nacionales de aquellos Estados miembros que se hayan acogido a dichas excepciones. En circunstancias concretas y durante un periodo indeterminado, los Estados miembros también pueden decidir eximir parcialmente a los servicios transfronterizos regionales, urbanos y suburbanos. Sin embargo, los Estados miembros no podrán eximir a los servicios transfronterizos de los derechos de las personas con movilidad reducida, del transporte de bicicletas y de las disposiciones relativas a los billetes combinados y a la conducción por una vía alternativa.

**c) *Derechos de las personas con discapacidad y personas con movilidad reducida***

17. El Consejo está de acuerdo con armonizar los derechos de las personas con movilidad reducida en este Reglamento y garantizar la coherencia con otros instrumentos jurídicos, en especial el Acta Europea de Accesibilidad (Directiva (UE) 2019/882 sobre los requisitos de accesibilidad de los productos y servicios) y la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD). Los Estados miembros ya no podrán conceder exenciones para la prestación de asistencia y las indemnizaciones por daños en el equipo de movilidad. En líneas generales, los procedimientos para las personas con movilidad reducida que viajan en tren se han simplificado y aclarado, y se han hecho menos gravosos, al objeto de garantizarles un mejor servicio.
18. Habrá que enviar las solicitudes de asistencia en las estaciones solo con veinticuatro horas de antelación al viaje, en lugar de las cuarenta y ocho actuales, y ello sin costes adicionales. Ahora bien, hasta el 30 de junio de 2026, los Estados miembros podrán autorizar que dicho periodo se amplíe hasta treinta y seis horas. En caso de que no se envíe una notificación previa, pero haya personal formado disponible en la estación, se ofrecerá asistencia para ayudar a embarcar en el tren o desembarcar de él. Cuando se requiera un acompañante, este viajará gratuitamente. A las personas con movilidad reducida que utilicen un perro de asistencia se les garantizará que este puede viajar con ellas.

**d) *Equipamiento del material rodante con espacios para bicicletas***

19. El Consejo está de acuerdo con el principio general de que debe ser posible llevar bicicletas en el tren. El objetivo general es disponer de al menos cuatro plazas para bicicletas en cada composición del tren. Los Estados miembros podrán decidir superar esta cifra. En caso de que hubiera menos de cuatro espacios en una composición del tren, deberá justificarse de acuerdo con circunstancias especiales. Las empresas ferroviarias solo podrán aumentar las restricciones a este derecho en casos concretos y justificados, en especial en relación con los límites de capacidad durante las horas punta o cuando el material rodante no esté adaptado. En su caso, la empresa ferroviaria podrá cobrar una tarifa razonable.
20. Cuando las empresas ferroviarias encarguen material rodante nuevo o realicen una mejora importante del material rodante existente, deben garantizar que haya espacio para bicicletas. Asimismo, estas empresas publicarán información sobre la disponibilidad de dichos espacios. Los procedimientos de contratación pública específicos para garantizar espacios para bicicletas en el material rodante se beneficiarán de un periodo transitorio de cuarenta y ocho meses.

**e) *Billetes combinados***

21. El Consejo está de acuerdo con la obligación de ofrecer billetes combinados para los servicios operados por una única empresa ferroviaria: para los servicios internacionales y de largo recorrido a partir de la fecha de aplicación y tras cinco años también para los servicios regionales. Esto significa que, cuando un viaje conste de diversas partes, la combinación de todas estas partes se considerará un único billete. Cuando una empresa ferroviaria no se considere una única empresa, realizará todos los esfuerzos razonables para ofrecer billetes combinados, lo cual incluye una buena cooperación entre empresas ferroviarias.
22. Cuando los detallistas agrupan billetes por iniciativa propia y el viajero compre el billete en una operación comercial sin que se le informe de que no se trata de un billete combinado, los detallistas estarán sujetos a una mayor responsabilidad en caso de perturbaciones del viaje.

**f) *Derecho del viajero a organizar su propia conducción por una vía alternativa***

23. El Consejo acuerda acortar a cien minutos el periodo después del cual se permite que los viajeros organicen ellos mismos la conducción por una vía alternativa, si la empresa ferroviaria no les comunica opciones para dicha conducción. En los casos de fuerza mayor, la empresa ferroviaria también debe garantizar el reintegro de los costes de la conducción por una vía alternativa organizada por el propio viajero.

**g) *Información en tiempo real sobre desplazamientos y tráfico***

24. El Consejo acuerda que debe ponerse a disposición de otros proveedores de servicios información en tiempo real sobre tráfico y desplazamientos. Al permitir un acceso mejor y más sencillo a la información sobre tráfico y desplazamientos, pueden ofrecerse nuevos servicios: esto crea oportunidades concretas de negocio y debería hacer que el transporte ferroviario resultase más atractivo para los clientes existentes y los nuevos clientes. En casos concretos, los Estados miembros pueden conceder una exención de nueve años a los administradores de infraestructuras. Sin embargo, los Estados miembros deben reevaluar la situación cada dos años, así como la posibilidad de ofrecer esta información.

**h) *Tramitación de reclamaciones***

25. El Consejo se muestra de acuerdo con aclarar más el procedimiento de tramitación de las reclamaciones. La Comisión deberá elaborar una plantilla para solicitar indemnizaciones y reintegros, y asegurarse de que estos formularios están disponibles en un formato accesible para las personas con movilidad reducida. Además, se mejora la cooperación entre los organismos nacionales de ejecución, en particular gracias a la introducción del concepto y la designación del organismo «responsable» para aquellos casos complejos.

**i) *Cláusula de no discriminación***

26. El Consejo conviene en estipular y aclarar en un nuevo artículo que se prohíbe toda discriminación directa o indirecta, basada en la nacionalidad de viajero o en el lugar de establecimiento de la empresa ferroviaria, del proveedor de billetes o del operador turístico dentro de la Unión.

#### **IV. CONCLUSIÓN**

27. La posición del Consejo en primera lectura refleja plenamente el acuerdo transaccional alcanzado en las negociaciones entre el Consejo y el Parlamento Europeo, facilitado por la Comisión. Este acuerdo transaccional queda ratificado mediante la carta de la presidenta de la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) del Parlamento Europeo dirigida al presidente del Comité de Representantes Permanentes (30 de octubre de 2020). En dicha carta, la presidenta de la Comisión TRAN indica que recomendará a los miembros de su comisión parlamentaria, y posteriormente al Pleno, que acepten la posición del Consejo en primera lectura sin enmiendas como segunda lectura del Parlamento Europeo, previa formalización del texto por los juristas-lingüistas de ambas instituciones.
  28. Por consiguiente, el Consejo cree que esta posición en primera lectura supone un resultado equilibrado y que, una vez que se adopte, la versión refundida del Reglamento contribuirá a garantizar, de un lado, los derechos de los viajeros (en especial, de las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida que utilicen los servicios ferroviarios) y, de otro, que se establezcan con claridad las obligaciones de los operadores ferroviarios y los proveedores de servicios de viaje.
-