



UNIÓN EUROPEA

EL PARLAMENTO EUROPEO

EL CONSEJO

**Bruselas, 16 de diciembre de 2020
(OR. en)**

2020/0035 (COD)

PE-CONS 48/20

**TRANS 519
CODEC 1150**

ACTOS LEGISLATIVOS Y OTROS INSTRUMENTOS

Asunto: **DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativa al
año europeo del ferrocarril (2021)**

DECISIÓN (UE) 2020/...
DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de...

relativa al año europeo del ferrocarril (2021)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91,

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 Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario³,

¹ DO C 364 de 28.10.2020, p. 149.

² Dictamen de 14 de octubre de 2020 (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

³ Posición del Parlamento Europeo de 15 de diciembre de 2020 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de ...

Considerando lo siguiente:

- (1) En su Comunicación de 11 de diciembre de 2019, titulada «El Pacto Verde Europeo» (en lo sucesivo, «Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo»), la Comisión, presentó un Pacto Verde Europeo para la Unión y sus ciudadanos. El Pacto Verde Europeo es una nueva estrategia de crecimiento destinada a transformar la Unión en una sociedad equitativa y próspera, con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva, en la que no haya emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2050 y el crecimiento económico esté disociado del uso de los recursos.
- (2) En sus Conclusiones de 12 de diciembre de 2019, el Consejo Europeo refrendó el objetivo de lograr una Unión climáticamente neutra de aquí a 2050.
- (3) En su Resolución de 15 de enero de 2020, el Parlamento Europeo acogió favorablemente la Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo e hizo un llamamiento para la transición necesaria a una sociedad climáticamente neutra de aquí a 2050.

- (4) En consonancia con los objetivos presentados en la Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo, es necesario transformar la economía de la Unión y replantear las políticas, en particular en el ámbito del transporte y la movilidad. El transporte es responsable de una cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión, una proporción que va en aumento. Para lograr la neutralidad climática, es necesario reducir en un 90 % las emisiones del transporte de aquí a 2050. Lograr un transporte sostenible e intermodal requiere que los usuarios sean lo primero y que se les faciliten alternativas a sus hábitos actuales de movilidad que sean más abordables, accesibles, más sanas, más limpias y más eficientes desde un punto de vista energético, al mismo tiempo que se incentiva a quienes ya utilizan modos de transporte sostenibles, como los desplazamientos a pie, en bicicleta y en medios de transporte público.
- (5) El Pacto Verde Europeo implica acelerar la transición hacia una movilidad sostenible e inteligente para hacer frente a esos retos. En particular, una parte sustancial del 75 % del transporte interior de mercancías que ahora se realiza por carretera debe pasarse al ferrocarril y las vías navegables interiores. Para llevar a cabo esa transición son necesarias inversiones significativas, incluidas inversiones hechas en el contexto de la recuperación, y una parte esencial de ellas estará relacionada con la aplicación de la red transeuropea de transporte (RTE-T) y con los esfuerzos por aumentar la eficiencia de los corredores ferroviarios de transporte de mercancías.

- (6) El ferrocarril tiene un importante papel que desempeñar como elemento determinante para alcanzar el objetivo de neutralidad climática de aquí a 2050. Es uno de los modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente y con mayor eficiencia energética. El ferrocarril está en gran medida electrificado y emite mucho menos CO₂ que un viaje equivalente por carretera o por vía aérea. Es el único modo de transporte que ha reducido sistemáticamente sus emisiones de gases de efecto invernadero y emisiones de CO₂ desde 1990. Además, el ferrocarril ha reducido su consumo de energía entre 1990 y 2016 y utiliza cada vez más fuentes de energía renovables.
- (7) La crisis de la COVID-19 ha golpeado con especial dureza al sector del transporte. A pesar de las limitaciones operativas y financieras, el sector ha mantenido conexiones cruciales para el transporte tanto de personas como de mercancías esenciales. Esto ha sido posible en gran medida gracias a los trabajadores del sector, que han seguido desarrollando su actividad en condiciones difíciles e inciertas. El papel estratégico desempeñado por el ferrocarril durante la crisis de la COVID-19 ha puesto de relieve que es necesario completar el espacio ferroviario europeo único, establecido por la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo¹, tanto para facilitar el suministro de mercancías esenciales, como alimentos, medicinas y combustible, especialmente en circunstancias excepcionales, como para alcanzar objetivos más amplios de la política de transportes.

¹ 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 (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

- (8) Al conectar las principales rutas de transporte de la Unión con sus regiones y territorios periféricos, montañosos y remotos, también a escala regional y local, y al establecer y restablecer enlaces ferroviarios transfronterizos regionales que faltaban, el sector ferroviario contribuye a la cohesión social, económica y territorial a nivel local, regional, nacional y continental. Además, en las zonas remotas y rurales, las redes que garantizan la prestación de servicios básicos a la población suelen ser menos numerosas y menos desarrolladas. Las regiones periféricas se enfrentan a menudo a la situación doblemente difícil de ser de naturaleza rural y encontrarse en la periferia de las redes nacionales.
- (9) Mientras que la cuota de viajeros de ferrocarril en el transporte terrestre de la Unión ha aumentado solo ligeramente desde 2007, la del transporte de mercancías por ferrocarril ha disminuido. Siguen existiendo numerosos obstáculos para lograr un verdadero espacio ferroviario europeo único. El sector del ferrocarril se ve a veces lastrado, entre otros factores, por prácticas empresariales y operativas obsoletas, por unas infraestructuras y un material rodante envejecidos y por vagones ruidosos. La superación de esos obstáculos, junto con la reducción de costes, el estudio de programas de la Unión que complementen los mecanismos nacionales para un apoyo no discriminatorio a los operadores ferroviarios y una innovación acelerada permitirán que el ferrocarril alcance todo su potencial, garantizando al mismo tiempo el funcionamiento del mercado interior, aumentando el tráfico ferroviario y mejorando aún más los ya de por sí elevados niveles de seguridad. Por lo tanto, el sector del ferrocarril necesita un nuevo impulso a fin de resultar más atractivo para los viajeros, los trabajadores y las empresas.

- (10) Los ministros de transportes de la mayoría de los Estados miembros se comprometieron a apoyar una agenda europea para el transporte internacional de viajeros por ferrocarril a través de una declaración política presentada en la videoconferencia informal de ministros de transportes de la Unión de 4 de junio de 2020.
- (11) A fin de promover el transporte ferroviario en consonancia con los objetivos presentados en la Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo, también en lo que se refiere a la movilidad sostenible e inteligente, el año 2021 debe declararse Año Europeo del Ferrocarril (en lo sucesivo, «Año Europeo»). El año 2021 será importante para la política ferroviaria de la Unión, ya que representará el primer año completo en el que se pongan en ejecución en toda la Unión las normas acordadas en el marco del cuarto paquete ferroviario, concretamente las relativas a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros, a la reducción de los costes y la carga administrativa para las empresas ferroviarias que operan en la Unión y a la asignación de nuevas funciones a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (AFE) destinadas a la reducción de las barreras técnicas. Existe un interés público creciente en los ferrocarriles, en especial los trenes nocturnos, en diversos Estados miembros, como lo ilustra la popularidad de DiscoverEU. Además, el festival internacional de arte Europalia dedicará su edición 2021 a la influencia del ferrocarril en las artes y pondrá de relieve su importante papel como impulsor de transformaciones sociales, económicas, industriales y ecológicas. El Año Europeo debe contribuir a un debate paneuropeo sobre el futuro del sector ferroviario.

- (12) A escala de la Unión, la dotación financiera necesaria para la aplicación de la presente Decisión implicará una financiación adecuada que habrá de determinarse en el marco del procedimiento presupuestario para 2021, de conformidad con el marco financiero plurianual para el período 2021-2027. Sin perjuicio de las competencias de la autoridad presupuestaria, el objetivo debe ser proporcionar financiación para la aplicación de la presente Decisión desde el 1 de enero de 2021 hasta el 31 de diciembre de 2022 por un importe mínimo de 8 000 000 EUR.
- (13) Los usuarios de los servicios de cercanías representan entre el 80 y el 90 % de todos los viajeros de ferrocarril. Esto significa que las aglomeraciones urbanas contribuyen de forma significativa al rendimiento global del transporte ferroviario de pasajeros. La movilidad urbana inteligente depende de la modernización y renovación de las líneas suburbanas y regionales infrautilizadas para lograr un bajo impacto ecológico y favorecer la cohesión social y económica.
- (14) Durante el Año Europeo, la Comisión debe considerar la posibilidad de iniciar un estudio sobre la viabilidad de la creación de un sello europeo que promueva los bienes y productos transportados por ferrocarril, de modo que incentive a las empresas a cambiar su transporte al ferrocarril. Asimismo, la Comisión debe considerar la posibilidad de iniciar un estudio sobre la viabilidad con miras a introducir un índice de conectividad ferroviaria, con el objetivo de categorizar el nivel de integración alcanzado a través del uso de los servicios de la red ferroviaria.

- (15) No puede sobrestimarse el papel que desempeña un personal motivado, dado que dicho personal garantiza el buen funcionamiento de las actividades. Para alcanzar su pleno potencial, el sector ferroviario necesita diversificar su mano de obra y atraer, en particular, a mujeres y trabajadores jóvenes. Esa política debe preconizarse en todos los niveles institucionales.
- (16) Mejorar el atractivo del ferrocarril exige que los servicios se focalicen en el usuario y se organicen y diseñen de manera que ofrezcan un buen valor, una fiabilidad constante, una excelente calidad del servicio y un precio atractivo.
- (17) Dado que los objetivos de la presente Decisión, a saber, promover el transporte ferroviario como un modo de transporte sostenible, innovador, interconectado e intermodal, seguro y asequible, y como un elemento importante para mantener y desarrollar buenas relaciones entre la Unión y sus países vecinos, así como destacar la dimensión europea y transfronteriza del ferrocarril y reforzar la contribución del ferrocarril a la economía, la industria y la sociedad de la Unión, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a que son necesarios un intercambio transnacional de información y la difusión de las mejores prácticas dentro de la Unión, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Decisión no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Objeto

El año 2021 se declara «Año Europeo del Ferrocarril» (en lo sucesivo, «Año Europeo»).

Artículo 2

Objetivos

El objetivo general del Año Europeo será fomentar y apoyar la labor de la Unión, los Estados miembros, las autoridades regionales y locales y otras organizaciones para aumentar la cuota del ferrocarril en el transporte de pasajeros y mercancías. Los objetivos específicos del Año Europeo serán los siguientes:

- a) promover el ferrocarril como un modo de transporte sostenible, innovador, interconectado e intermodal, seguro y asequible, en particular resaltando su papel como:
 - i) elemento determinante que ayuda a lograr el objetivo de neutralidad climática de la Unión de aquí a 2050,
 - ii) pilar de una red logística eficaz, capaz de garantizar servicios esenciales, incluso en situaciones de crisis imprevistas, y
 - iii) modo de transporte que llegue al público en general, especialmente a los jóvenes, por ejemplo, presentando el ferrocarril como una oportunidad profesional atractiva;

- b) resaltar la dimensión europea y transfronteriza del ferrocarril, que acerca a los ciudadanos, les permite explorar la Unión en toda su diversidad, fomenta la cohesión socioeconómica y territorial y contribuye a integrar el mercado interior de la Unión, en particular, asegurando una mejor conectividad en su interior y con su periferia geográfica, también mediante conexiones regionales transfronterizas;
- c) reforzar la contribución del ferrocarril a la economía de la Unión, su industria, incluida su competitividad global, su comercio y su sociedad, en particular, aquellos aspectos relacionados con el desarrollo regional y local, el turismo sostenible, la educación, la juventud, la cultura y la mejora de la accesibilidad para las personas con discapacidad o personas con movilidad reducida, y, en particular, prestando atención a las necesidades de las personas de mayor edad;
- d) contribuir a promover el ferrocarril como un elemento importante de las relaciones entre la Unión y sus países vecinos, basándose en los intereses y las necesidades de los países socios y en la experiencia en el sector del transporte ferroviario, tanto dentro como fuera de la Unión;
- e) basarse en el poder del ferrocarril para estimular el imaginario colectivo, en particular a través de su historia y su patrimonio cultural, recordando la contribución del ferrocarril a la creación de la prosperidad europea y al desarrollo de tecnologías punteras;
- f) promocionar el atractivo de las profesiones ferroviarias, en particular, destacando la demanda de nuevas capacidades y la importancia de unas condiciones de trabajo justas y seguras, así como la importancia de abordar la necesidad de aumentar la diversidad entre la mano de obra;

- g) promover la función esencial de los ferrocarriles en el transporte internacional de pasajeros dentro de la Unión;
- h) promover una red de trenes nocturnos de la Unión y fomentar iniciativas que subrayen su carácter transfronterizo utilizando símbolos que representen la Unión;
- i) concienciar a la ciudadanía sobre el papel que puede desempeñar el ferrocarril en el desarrollo del turismo sostenible en Europa;
- j) promover la función esencial de los ferrocarriles en una movilidad sostenible de extremo a extremo, que conecte nodos de transporte y permita un transbordo atractivo e inteligente entre modos de transporte;
- k) contribuir a la aplicación del cuarto paquete ferroviario y a sensibilizar sobre las medidas necesarias para establecer el espacio ferroviario europeo único, sobre la base de una RTE-T que funcione correctamente;
- l) estimular el debate sobre el modo de modernizar el material rodante y de seguir desarrollando y aumentando la capacidad de la infraestructura ferroviaria, con el fin de facilitar un uso más amplio del transporte de pasajeros y de mercancías por ferrocarril, insistiendo en este sentido en la importancia de la cooperación entre los gestores de infraestructuras, la investigación y la innovación y el papel de la Empresa Común Shift2Rail establecida por el Reglamento (UE) n.º 642/2014 del Consejo¹;

¹ Reglamento (UE) n.º 642/2014 del Consejo, de 16 de junio de 2014, por el que se establece la Empresa Común Shift2Rail (DO L 177 de 17.6.2014, p. 9).

- m) promover actos e iniciativas para divulgar información sobre los derechos de los viajeros de ferrocarril y estimular la cooperación entre todos los actores, a fin de mejorar la información a los usuarios y la expedición de billetes, incluida la oferta de billetes directos y el desarrollo de billetes multimodales digitales innovadores, así como facilitar información sobre los retos actuales a ese respecto, tales como la necesidad de compartir datos entre los actores.

Artículo 3

Contenido de las medidas

1. Las medidas que deben tomarse para lograr los objetivos establecidos en el artículo 2 se coordinarán estrechamente con las actividades en curso para la promoción del transporte ferroviario. Esas medidas incluirán las siguientes actividades a escala de la Unión, nacional, regional o local, organizadas en colaboración o individualmente y vinculadas a los objetivos del Año Europeo:
 - a) iniciativas y actos destinados a promover el debate, crear una imagen positiva, concienciar y facilitar el compromiso de ciudadanos, empresas y autoridades públicas con el fin de aumentar la confianza en el ferrocarril, en particular, tras la crisis de la COVID-19, y promocionar el atractivo del ferrocarril para el transporte de más personas y mercancías como una manera de combatir el cambio climático, a través de múltiples canales e instrumentos, incluidos los actos en los Estados miembros, destacando al mismo tiempo la seguridad y la comodidad de viajar por ferrocarril;

- b) iniciativas en los Estados miembros para fomentar, tanto en el sector público como en el privado, el uso del ferrocarril para desplazamientos profesionales y desplazamientos entre el domicilio y el lugar de trabajo;
- c) exposiciones de información, campañas de inspiración, educativas y de sensibilización, al igual que el uso de trenes de demostración e información, para fomentar cambios en el comportamiento de los pasajeros, los consumidores y las empresas, y para estimular una contribución activa del público en general a la consecución de los objetivos de un transporte más sostenible;
- d) intercambio de experiencias y mejores prácticas entre las autoridades nacionales, regionales y locales, la sociedad civil, las empresas y las escuelas en lo que se refiere al fomento del uso del ferrocarril y sobre la manera de operar un cambio de comportamiento a todos los niveles;
- e) realización de estudios y actividades innovadoras, y difusión de sus resultados a escala europea o nacional;
- f) promoción de proyectos y redes relacionados con el Año Europeo, en particular, a través de los medios de comunicación, las redes sociales y otras comunidades en línea;
- g) colaboraciones y actos como los que figuran en el anexo;
- h) identificación y promoción de mejores prácticas para crear condiciones de competencia equitativas entre diferentes modos de transporte;

- i) promoción de proyectos y actividades para sensibilizar sobre una movilidad sostenible de extremo a extremo que ofrezca soluciones fluidas de desplazamiento «puerta a puerta» combinadas con otros modos de transporte, incluidas modalidades de desplazamiento activo, y una logística sostenible e inteligente;
- j) promoción de proyectos y actividades que fomenten la sensibilización sobre la importancia del espacio ferroviario europeo único, en particular, en lo que se refiere a su actual despliegue, acciones que faciliten los viajes internacionales por ferrocarril y acciones para la información digital de los viajeros, como aquellas que faciliten información en tiempo real sobre ofertas de viaje, tarifas y horarios, también por parte de proveedores independientes, que faciliten la comparación, y
- k) proyectos y actividades de promoción con miras a la realización de una infraestructura ferroviaria ampliada, modernizada e interoperable, incluido un sistema de gestión del tráfico ferroviario europeo (ERTMS, por sus siglas en inglés), terminales que ofrezcan opciones de cambio modal, y material rodante modernizado.

2. La Comisión considerará la posibilidad de iniciar durante el Año Europeo:

- a) un estudio sobre la viabilidad de la creación de un sello europeo que promueva los bienes y productos transportados por ferrocarril, de modo que se incentive a las empresas a cambiar su transporte al ferrocarril, y

- b) un estudio sobre la viabilidad con miras a introducir un índice de conectividad ferroviaria, con el objetivo de categorizar el nivel de integración alcanzado a través del uso de servicios en la red ferroviaria y mostrar el potencial del ferrocarril para competir con otros modos de transporte.

A más tardar el 31 de marzo de 2021, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo de sus planes.

- 3. Las instituciones y órganos de la Unión, así como los Estados miembros, a escala de la Unión y nacional respectivamente, podrán hacer referencia al Año Europeo y hacer uso de su identidad visual en la promoción de las actividades enumeradas en el apartado 1.

Artículo 4

Coordinación a escala de los Estados miembros

Corresponde a los Estados miembros encargarse de la organización de la participación en el Año Europeo a escala nacional. Los Estados miembros garantizarán la coordinación de las correspondientes actividades a escala nacional y designarán personas de contacto a nivel nacional para garantizar la coordinación a escala de la Unión.

Artículo 5

Coordinación a escala de la Unión

1. La Comisión convocará periódicamente reuniones de las personas de contacto a nivel nacional para coordinar el funcionamiento del Año Europeo. Dichas reuniones también darán la oportunidad de intercambiar información sobre su puesta en práctica a escala de la Unión y nacional. Los representantes del Parlamento Europeo podrán participar en tales reuniones como observadores.
2. La coordinación del Año Europeo a escala de la Unión tendrá un enfoque transversal, con miras a crear sinergias entre los diferentes programas e iniciativas de la Unión que financien proyectos en el ámbito del transporte ferroviario o que estén relacionados con el ferrocarril.
3. La Comisión convocará periódicamente reuniones de todas las partes interesadas y representantes de organizaciones o entidades activas en el ámbito del transporte ferroviario, incluidas las redes transnacionales existentes, las organizaciones no gubernamentales pertinentes, las universidades y centros tecnológicos, además de representantes de las organizaciones y comunidades juveniles y de las organizaciones que representan a las personas con discapacidad y a las personas con movilidad reducida, con el fin de recabar su ayuda en la puesta en práctica del Año Europeo a escala de la Unión.
4. La Comisión podrá organizar, si el presupuesto lo permite, convocatorias de propuestas y proyectos que puedan recibir apoyo por su contribución extraordinaria a los objetivos del Año Europeo.

Artículo 6
Cooperación internacional

A efectos del Año Europeo, la Comisión cooperará, cuando sea necesario, con las organizaciones internacionales competentes, al mismo tiempo que garantiza la proyección pública de la participación de la Unión.

Artículo 7
Seguimiento y evaluación

A más tardar el 31 de diciembre de 2022, la Comisión presentará al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones un informe sobre la ejecución, los resultados y la valoración general de las iniciativas establecidas en la presente Decisión. Para la valoración de las iniciativas, la Comisión establecerá unos indicadores clave de resultados. Dichos indicadores clave de resultados se establecerán en ese informe. Para los fines de dicho informe, los Estados miembros facilitarán información a la Comisión sobre las actividades de las que hayan sido responsables.

Artículo 8
Entrada en vigor

La presente Decisión entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en ...,

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO

COLABORACIONES Y ACTOS

El presente anexo establece la siguiente lista indicativa de colaboraciones y actos ligados al Año Europeo:

- 1) colaboraciones con festivales de cine en toda Europa para poner de relieve el lugar destacado del ferrocarril en las producciones cinematográficas;
- 2) cooperación con museos del ferrocarril europeos y con actos culturales existentes, como festivales de cine y exposiciones de arte;
- 3) colaboraciones con la AFE para destacar:
 - a) los resultados del sector ferroviario en Europa,
 - b) los conocimientos de los actores del sector ferroviario, en especial de los trabajadores ferroviarios,
 - c) las ventajas del ferrocarril en cuanto a seguridad y protección del medio ambiente, y
 - d) las oportunidades profesionales en el sector ferroviario para estudiantes de secundaria, universitarios y aprendices;
- 4) trenes de exposición móviles en la Unión para informar al público de los objetivos del Año Europeo y resaltar el atractivo de sus numerosos mensajes;

- 5) puesta a disposición de pases de Interrail para los jóvenes, en el marco del programa Erasmus o de concursos, para ampliar el alcance del Año Europeo;
 - 6) utilización de estaciones de ferrocarril como espacios artísticos y de encuentro urbano y como centros económicos, culturales y cívicos, y utilización de museos del ferrocarril para transmitir los mensajes del Año Europeo.
-