**“ALEGACIONES DEL CONSEJO DE CONSUMIDORES Y USUARIOS AL ANTEPROYECTO DE LEY DEL SECTOR FERROVIARIO”.**

**ALEGACIONES AL ARTICULADO**

**PRIMERA.- Artículo 40. Régimen aplicable a las líneas ferroviarias de titularidad privada.**

*2. Para el establecimiento o la explotación de una infraestructura ferroviaria de titularidad privada que discurra por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, será necesario obtener, previamente, la correspondiente autorización administrativa que habilite para ello.*

Rechazamos plenamente que exista la posibilidad de que se pueda construir infraestructura ferroviaria y que esta sea propiedad de una entidad privada. Las infraestructuras ferroviarias son muy agresivas para el medio ambiente, por lo que entendemos que no puede autorizarse lo anterior.

El Estado debe apostar por el uso de las infraestructuras ya existentes y, si fuese realmente necesaria la construcción de alguna nueva, esto no debería quedar en manos de una entidad privada, sino que debe ser de propiedad pública, sin perjuicio de que su explotación pudiera ser privada.

**SEGUNDA.-Artículo 51.Capacidad financiera de las solicitantes.**

*1. Se entenderá cumplido el requisito de capacidad financiera, cuando la empresa solicitante acredite que puede hacer frente a sus obligaciones reales y potenciales, durante un período de doce meses a contar desde la solicitud de la licencia.*

Entendemos que no puede entregarse una licencia para la prestación de un servicio ferroviario a una entidad cuya capacidad financiera únicamente garantiza que puede hacer frente a sus obligaciones reales y potenciales durante 12 meses.

Si una entidad presenta una garantía tan escasa no debería poder obtener licencia para prestar un servicio tan importante ya que, transcurrido ese año, si su capacidad financiera no mejora, podría dejar a muchos viajeros o empresas sin servicio y, además, será el Estado el que asumirá el servicio y las consecuencias.

***Artículo 53.*** *Cobertura de responsabilidad civil.*

*1. El solicitante de una licencia deberá tener o comprometerse a tener suficientemente garantizada, en el momento de inicio de las actividades para que le faculte la licencia y durante su desarrollo, la responsabilidad civil en la que pueda incurrir, en particular, la derivada de los daños causados a los viajeros, a la carga, al equipaje, al correo y a terceros. Igualmente, esa garantía cubrirá la responsabilidad derivada de daños a las infraestructuras ferroviarias.*

*2. Reglamentariamente se establecerán el importe y las condiciones de cobertura de responsabilidad civil, en función de la naturaleza de los servicios que se vayan a prestar.*

Entendemos que debería suprimirse, en el artículo 52, “*o se comprometa a disponer*”, y en el artículo 53.1, “*o comprometerse a tener suficientemente garantizada*”, puesto que entendemos que en el momento de iniciar la actividad la entidad solicitante debe contar con “*órganos directivos con los conocimientos y la experiencia necesarios para ejercer la supervisión y el control operativo seguros y fiables del tipo de actividades para las que habilita la licencia” (art.52) y cubierta la “responsabilidad civil”( Art. 53.1) .*

No pueden prestarse servicios tan importantes si no se cumplen los requisitos necesarios para la prestación del servicio.

**CUARTA.- Artículo 59. Servicios de transporte ferroviario sujetos a obligaciones de servicio público**

Entendemos que todo el transporte ferroviario de viajeros debe ser un servicio público y accesible económicamente. El Estado debe apostar por una política en favor del transporte público y en detrimento del privado.

Como ya hemos indicado en las alegaciones previas, no debería quedar en manos de empresas privadas la explotación de infraestructuras y servicios ferroviarios que sean económicamente beneficiosos, renunciando el Estado a estos recursos y asumiendo los costes de las que no sean rentables, que al ser declaradas de servicio público, tendrá que subvencionar para cubrir los gastos que genere el mantenimiento los mismos.

Peor aún será en los casos en los que la prestación del servicio esté comprendida en un ámbito autonómico, ya que quien soportará los gastos de declarar un servicio como “servicio público” será la propia Comunidad Autónoma, lo cual puede ir en detrimento del propio servicio si la Comunidad Autónoma no cuenta con un presupuesto suficiente para garantizarlo.

**QUINTA.- Artículo 62 *Derechos de los usuarios.***

*1. Los usuarios tendrán derecho al uso de los servicios de transporte ferroviario en los términos establecidos en la normativa vigente y, en su caso, en los contratos que celebren con las empresas ferroviarias. Éstas deberán respetar los niveles de calidad que se determinen mediante Orden del Ministro de Fomento.*

*El precio exigible por las empresas ferroviarias a sus clientes en concepto de retribución por los servicios ferroviarios prestados estará sujeto al Derecho privado, sin perjuicio de que puedan imponerse tarifas máximas obligatorias para los servicios de transporte ferroviario sometidos a obligaciones de servicio público.*

*2. Por Orden del Ministro de Fomento podrán establecerse condiciones generales o contratos tipo para las distintas clases de servicios de transporte ferroviario, tanto de viajeros como de mercancías.*

*3. Las empresas ferroviarias deberán tener, a disposición de los usuarios de los servicios, un libro de reclamaciones, editado con arreglo al modelo que se determine reglamentariamente.*

*4. Los usuarios, sin perjuicio de poder instar la defensa de sus pretensiones en los términos previstos en la vigente legislación, ante las juntas arbitrales de transporte y, en todo caso, ante la jurisdicción ordinaria, están facultados para dirigir las reclamaciones relacionadas con la prestación del servicio a la empresa ferroviaria que lo lleve a cabo.*

Reclamamos la inclusión en este artículo de un catálogo mínimo de derechos de los usuarios, tal y como reconoce la Ley 9/2014, de 9 de mayo, de Telecomunicaciones o la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, y el artículo 59 de la vigente **Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario**, entre los que se encontraban:

* **a)** Acceder a la publicación por la empresa ferroviaria, con la suficiente antelación, del horario de los servicios y de las tarifas correspondientes a éstos.
* **b)** Contratar la prestación del servicio ferroviario desde o hasta cualquiera de las estaciones en las que se recojan o se apeen viajeros. A estos efectos, las empresas ferroviarias podrán prestar sus servicios entre cualesquiera estaciones del trayecto que cubran.
* **c)** Recibir el servicio satisfaciendo, en su caso, los precios de acuerdo con las tarifas correspondientes.
* **d)** Celebrar con la empresa ferroviaria un contrato de transporte ajustado a lo dispuesto en la [Ley 26/1984, de 19 de julio, de Defensa de los Consumidores y Usuarios](http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/l26-1984.html). Los contratos tipo de transporte que afecten a los usuarios del servicio deberán ser previamente aprobados por el Ministerio de Fomento.
* **e)** Ser indemnizados por la empresa ferroviaria, en caso de incumplimiento por ésta de las obligaciones que le impongan esta ley y las disposiciones que la desarrollen o de las asumidas en el contrato celebrado con ella.
* **f)** Ser informados de los procedimientos establecidos para resolver las controversias que puedan surgir en relación con el cumplimiento del contrato de transporte ferroviario.
* **g)** Cualesquiera otros que les reconozcan las normas vigentes.

A lo que sumaríamos:

* El derecho a la prestación de un servicio de calidad.
* A recibir toda la información a través de la web, además de en las estaciones y en las oficinas de la entidad.
* A recibir información sobre la interoperabilidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte.
* A recibir información sobre los derechos de los usuarios en caso de retraso o cancelación, por pérdida, retraso o rotura del equipaje, a recibir las compensaciones pertinentes, así como la correspondiente indemnización por los daños y perjuicios sufridos.
* A disponer de HHRR en todos los locales y oficinas, así como en el propio tren,
* A recibir información sobre el seguro de viajeros y la posibilidad de recurrir al mismo.
* A que se eliminen todas las barreras arquitectónicas y de acceso, tanto de las estaciones como de los vagones.

Asimismo, incluimos los Considerando 5 y 6 del REGLAMENTO (UE) No 454/2011 DE LA COMISIÓN de 5 de mayo de 2011 relativos a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros» del sistema ferroviario transeuropeo:

*(5) El objeto de la presente ETI es proporcionar los procedimientos e interfaces entre todos los tipos de agentes para permitir el suministro de información y la expedición de billetes a los viajeros a través de tecnologías ampliamente disponibles. El intercambio de información deberá cubrir los aspectos siguientes: sistemas que faciliten información al viajero antes y durante el viaje; sistemas de reserva y pago, gestión del equipaje; expendición de billetes a través de oficinas, máquinas expendedoras de billetes, venta a bordo, por teléfono, Internet o cualquier otra tecnología de la información ampliamente disponible; gestión de las conexiones entre trenes y entre estos y otros modos de transporte.*

*(6) La información proporcionada a los pasajeros debe ser accesible según los requisitos de la Decisión 2008/164/CE de la Comisión, de 21 de diciembre de 2007, sobre la especificación técnica de interoperabilidad «personas de movilidad reducida» en los sistemas ferroviarios transeuropeos convencional y de alta velocidad (3).*

**SEXTA.- Artículo 63. Asistencia integral a los afectados por accidentes ferroviarios**

No comprendemos por qué se hace referencia a un reglamento que se desarrollará en el futuro y no al Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares.

Abril de 2015