

# Directiva del Consejo de la CE respecto al desarrollo de los ferrocarriles en la Comunidad

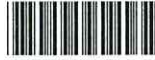
---

**Suplemento  
Líneas del Tren**

---

[IV 292] ej.2





[ IV ]  
292  
g.2

# introducción

**L**a directiva que publicamos a continuación es el primer paso para la liberalización del transporte ferroviario dentro del ámbito comunitario. El texto, aprobado en un tiempo récord, marca las directrices que deberán seguir las empresas para operar en el mercado único. Cuestiones como la obligatoriedad de crear consorcios internacionales para el acceso a las redes comunitarias, separación contable entre infraestructura y servicio o el saneamiento financiero de las compañías están desarrolladas en esta directiva, que fue aprobada el pasado 24 de junio. De este acuerdo marco irán sucediéndose nuevas directrices aplicadas a campos concretos como la armonización de las especificaciones técnicas y de seguridad o el canon a pagar por el uso de las infraestructuras. Ahora, los Estados miembros deberán transponer las disposiciones adoptadas en la directiva a sus respectivos ordenamientos jurídicos.



FUNDACION  
de los FERROCARRILES  
ESPAÑOLES  
SANTA ISABEL, 44  
28012 - MADRID



Este documento se distribuye junto  
al periódico "Lineas" entre el personal directivo y de estructura  
**Septiembre, 1991**



**E**l Proyecto de Directiva del Consejo de las Comunidades Europeas, que marcará el desarrollo de los ferrocarriles dentro del ámbito comunitario, vio la luz el pasado 24 de junio. El texto, que no experimentará modificaciones-publicado íntegro en este suplemento- no se tomará como definitivo hasta que no sea traducido por los juristas lingüistas y se publique en el Diario Oficial de las Comunidades.

En materia ferroviaria existen ya tres directivas: la más reciente es la aprobada el pasado mes de junio, en la que se marcan las líneas a seguir dentro de la actividad ferroviaria . Esta directiva ha generado la modificación parcial del reglamento en el que se fija la noción de servicio público en el transporte en general. Además, existe otra que desarrolla la acción de los trenes de Alta Velocidad y una tercera sobre Transporte Combinado que, como es lógico, también incluye al ferrocarril.

*La división contable tiene carácter obligatorio. La Compañía creará dos divisiones -Infraestructura y Servicio- que dependerán de Renfe*

---

Centrándonos en la aprobada en junio, hay que destacar en el campo de aplicación de la Directiva la **separación de la gestión de la infraestructura y de la explotación del servicio**, desarrollada en el artículo 6.

Esta división contable tiene carácter obligatorio. En el caso de Renfe esta escisión ya está prevista en el esquema de su cuenta de resultados. La Compañía creará dos divisiones orgánicas que dependerán de Renfe. Esta articulación coincide con el punto de vista del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. En la necesidad de una separación contable coincidían prácticamente todas las compañías ferroviarias europeas.

En lo referente a **la autonomía jurídica de las empresas**, todos los Estados, a excepción del alemán, estuvieron de acuerdo. Alemania arguyó que una autonomía total de la DB supondría una modificación de la constitución germana. Finalmente se fijó



que las compañías tuvieran un estatuto de independencia equivalente a una personalidad jurídica propia.

A España la autonomía jurídica de Renfe no le planteaba problemas. El control del Estado respecto a la Compañía está garantizado por su condición de propietario de la misma, lo que significa tener facultad para nombrar al presidente, decidir inversiones e infraestructura o capitalización.

Respecto al **saneamiento de la estructura financiera** que tendrán que acometer las empresas- previsto en el artículo 9 de la Directiva- el Consejo de las Comunidades no ha establecido una fecha tope, tal y como pretendía el Ministerio español en las negociaciones mantenidas en el seno de la Comunidad. Con el fin de reducir considerablemente el endeudamiento de Renfe, la Compañía tendrá que negociar con el Ministerio la articulación de su saneamiento.

La Directiva establece que se cree un servicio diferenciado de amortización de deuda. Es decir, un apunte contable, que no quede reflejado en la cuenta de explotación, donde se transfiera el total de la deuda, no imputable directamente a las empresas, y donde se prevea un plan de pago de la misma.

Otro punto a destacar es el de la **obligatoriedad de crear consorcios internacionales** para el acceso a las redes comunitarias tanto para

el transporte de viajeros como para el de mercancías. En las reuniones preliminares a la aprobación de la directiva, el Ministerio de Transportes español expresó su preocupación al libre acceso de las compañías ferroviarias a las redes comunitarias.

Esta postura era compartida por la totalidad de los Estados miembros- a excepción de Bélgica- que veían con recelo la liberalización total en este sentido. La SNCB era contraria a las agrupaciones internacionales, ya que supondrá la pérdida de su situación de privilegio como red de tránsito. La compañía belga manifestó que debería garantizarse el derecho de veto en cuanto a facilidades de circulación. Asimismo, puso sobre el tapete que,

*La obligatoriedad de crear consorcios internacionales para el acceso a las redes fue compartida por todos los Estados a excepción de Bélgica*

---



con la creación de consorcios transnacionales, se corre el peligro de facilitar una creciente privatización de actividades productivas, quedándose en el seno de las administraciones ferroviarias los servicios no rentables.

Estas agrupaciones, que no serán operativas hasta después de la entrada en vigor del mercado único, serán necesarias para transitar por los Estados afectados. A título de ejemplo, para la explotación de la línea Madrid-Paris-Londres se deberá contar con el beneplácito de Renfe, SNCF, y British Rail.

La Compañía, sin embargo, defendió una mayor apertura que la considerada en el Proyecto de Directiva, y pretendió un marco general que regulara las condiciones de establecimiento de empresas ferroviarias. También se inclinaba por una apertura en tráfico internacional y una tendencia a la política de creación de trenes de gestión directa. En explotación de líneas internacionales Renfe ya tiene experiencia con los trenes de gestión directa como el "Pau Casals".

Para que la libre circulación de ferrocarriles sea una realidad, los países miembros deberán **armonizar sus especificaciones técnicas**, lo que según todos los expertos consultados requerirá una directiva propia. Los Estados deberán también utilizar **baremos semejantes para el canon de uso de la infraestructura**, que desa-

El Reglamento entiende por obligaciones de servicio público las que la empresa no asumiría si considerara su interés comercial

---

rrolla en parte el artículo 8 de la presente directiva. Hasta que este hecho se produzca cada empresa negociará los costes de uso con la compañía ferroviaria perteneciente al Estado miembro por el que transite.

Estas **agrupaciones** tendrán reconocidos derechos de acceso y de tránsito en todos los Estados miembros en los que estén establecidas las empresas ferroviarias que las constituyen.

De la Directiva quedan exentas las obligaciones de servicio público, desarrolladas en las disposiciones generales, en el artículo 1: Los **Estados miembros suprimirán las obligaciones inherentes a la noción de servicio público**. Sin embargo, las obligacio-



nes podrán ser mantenidas en la medida que sean indispensables para garantizar la provisión de suficientes servicios de transporte.

**El Reglamento entiende por obligaciones de servicio público**, las obligaciones que, la empresa de transporte no asumiría o no lo haría en la misma medida ni en las mismas condiciones, si considerara su propio interés comercial.

Esta Directiva se ha calificado de revolucionaria, tanto por su contenido, como por el tiempo récord en que ha sido aprobada. En la liberalización del transporte ferroviario no se había avanzado nada, debido a la complejidad del asunto, ya que todas las compañías ferroviarias europeas arrojan fuertes pérdidas y pertenecen al sector público.

Sin embargo, según todos los implicados en la negociación, la Directiva ha quedado muy **descafeinada** respecto a las propuestas iniciales. Este texto es el punto de partida, un acuerdo marco, del que irán suceciéndose nuevas directrices, ya aplicadas a ámbitos específicos.

Ahora, a menos de un año y medio de la entrada en vigor del mercado único, los Estados miembros deberán transponer las disposiciones adoptadas en la Directiva a sus ordenamientos jurídicos nacionales.

**La liberalización en otros sectores del transporte** está

ya en marcha desde hace años. En el transporte por **carretera** existe un Reglamento desde 1976 en el que se establecen los primeros contingentes comunitarios. Después, se han aumentado periódicamente hasta llegar, en 1993, a una liberalización total.

La primera directiva para la libre circulación **marítima** es de 1986. En ella se fija un calendario de liberalización progresiva hasta la entrada en vigor del mercado único. Actualmente, se discute en el seno del Consejo de las Comunidades el libre tránsito en cabotaje, asunto que está en liza desde 1986.

En el tráfico **aéreo** el primer paquete de medidas se estableció en 1987. En esta directiva se fijaron unas normas más flexibles

*Aunque sobre el papel los Estados  
están a favor del transporte  
combinado, en la práctica es más  
complicado debido a los altos costes*



para el reparto de capacidad y para la estipulación de tarifas de las compañías aéreas. La segunda tanda de medidas se tomó en 1990.

En materia de **transporte combinado** los primeros pasos se perfilaron en 1969, año en el que se estableció un margen de libertad en los trayectos terminales por carretera. En 1990 estas normas se ampliaron considerablemente. Ahora el Consejo estudia la definición de una **Red Europea de Transporte Combinado**.

Aunque sobre el papel todos los Estados miembros están a favor de esta modalidad de transporte, lo cierto es que en la práctica resulta más complicado debido a lo elevado de los costes, a que los itinerarios son fijos y a la restricción de horarios. Sólo Alemania e Italia están fomentando esta modalidad de tráfico, con el fin de evitar la saturación de sus carreteras.

Por su parte, el **Grupo de Ferrocarriles Comunitarios** integrados en la UIC (Unión Internacional de Ferrocarriles), elaboró el pasado año un informe sobre la base de la Comunicación que la Comisión de la CE presentó al Consejo sobre Política Europea

de Ferrocarriles. En términos generales, **la opinión de los ferrocarriles coincide con los objetivos pretendidos por la Comisión.**

Sin embargo, estiman que un marco demasiado rígido para la organización de las empresas europeas del ferrocarril podría entrar en

La UIC opina que las prestaciones de los servicios de las empresas deben ser rentables y su remuneración debe basarse en criterios de precio y calidad

---

contradicción con las particularidades de este modo de transporte o sería difícilmente conciliable con las bases del ferrocarril en ciertos Estados.

Esta organización mantiene que son innegables las ventajas del **ferrocarril para absorber importantes flujos de tráfico**, ante las previsiones de fuerte aumento de la demanda de transportes a partir de 1993.

Los cambios políticos en la Europa del Este, que serán también otro elemento para los aumentos de tráfico, pueden ser bien asumidos por los ferrocarriles mediante nuevos planes de cooperación.





La UIC opina que las prestaciones de servicios de las empresas ferroviarias deben ser rentables y su remuneración debe basarse en los criterios de precio y calidad en un contexto de libre competencia y, sobre la base de un contrato, en el caso de obligaciones de servicio público de interés para la colectividad.

Este organismo pide que la cooperación de las administraciones ferroviarias europeas, desarrollada a través de diversos entes, encuentre un equilibrio con las propuestas de orden político presentadas por la Comunidad.

La UIC se muestra a favor de las agrupaciones internacionales, fórmula ya ensayada en los **pools** de material rodante, o empresas filiales internacionales para transporte de contenedores como Intercontainer o Interfrigo.

Existen en la actualidad productos que ilustran la realidad de la cooperación ferroviaria internacional en el campo comercial, como son los servicios internacionales de trenes de mercancías directos que enlazan a velocidad elevada los principales centros económicos europeos, y las ofertas internacionales de tráfico de viajeros.

La Comunidad de los ferrocarriles europeos se suma a los objetivos generales de la política ferroviaria comunitaria como: **acción en el campo de las infraestructuras ferroviarias para una homogeneización de los ejes en función de sus trá-**

**ficos**, especialmente en los itinerarios donde surgen obstáculos al desarrollo de una red de dimensión europea.

Por último, la UIC aboga por una red que disponga de una autonomía que pueda ser garantizada por las disposiciones que definen claramente las relaciones entre la red y la autoridad de tutela. En estas disposiciones debería establecerse un marco contractual preciso para la actividad de servicio público de interés para la colectividad.

La UIC se muestra a favor  
de las agrupaciones internacionales,  
fórmula ya ensayada  
en los *pools* de material rodante

---



La postura expresada por algunas compañías ferroviarias, entre las que se encuentra la española, es que la separación contable entre infraestructura y servicio, que se deberá acometer, es el mínimo exigido. La directiva desarrolla tres opciones posibles: separación contable, división organizativa y una tercera, que va más allá, que es la escisión física. Este es el caso de la compañía ferroviaria sueca en el que la infraestructura está gestionada por una sociedad, la Banverket, con una estructura jurídica independiente.

En los costes imputables a la infraestructura algunas compañías mantienen que éstos deberían ser la suma de los costes de la infraestructura propiamente dicha; vías, túneles, etc., más personal y más las cargas asociadas a la regulación en la circulación y a la seguridad.

La libertad de acceso que desarrolla esta directiva propiciará, en opinión de las partes implicadas, un mayor dinamismo comercial, así como una optimización en la utilización de la infraestructura por los operadores de transporte.

En el tratamiento económico dado a los servicios públicos las empresas ferroviarias deberían percibir el precio real del servicio, actuando los Estados como unos clientes más.



**Proyecto de  
DIRECTIVA DEL  
CONSEJO  
respecto al desarrollo  
de los ferrocarriles en  
la Comunidad**

---



## SECCION I OBJETIVO Y CAMPO DE APLICACION

### Artículo 1

La finalidad de la presente directiva consiste en facilitar la adaptación de los ferrocarriles de la Comunidad a las exigencias del mercado único e incrementar su eficacia:

- garantizando la independencia de gestión de las empresas ferroviarias;
- separando la gestión de la infraestructura ferroviaria y de la explotación de los servicios de transporte de las empresas. La separación contable tienen carácter obligatorio; la separación orgánica o institucional es facultativa;
- saneando la estructura financiera de las empresas;
- garantizando los derechos de acceso a las redes de los distintos Estados miembros para las agrupaciones internacionales de empresas ferroviarias, así como para las empresas ferroviarias que realizan transportes internacionales de mercancías combinados.

### Artículo 2

1. La presente directiva se aplica a las actividades de transporte por ferrocarril de las empresas ferroviarias establecidas o que se establezcan en un Estado miembro.
2. Las empresas ferroviarias cuya actividad se limite únicamente a la explotación de transportes urbanos, suburbanos o regionales que no estén excluidos del campo de aplicación de la directiva.

### Artículo 3

A los efectos de la presente directiva se entiende por:

- **empresa ferroviaria**, toda empresa de carácter público o privado cuya principal actividad consista en prestar servicios de transporte de mercancías y/o pasajeros por ferrocarril, y que garantice obligatoriamente la tracción;
- **entidad gestora de la infraestructura**, toda entidad pública o toda empresa encargada especialmente de la instalación y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, así como de la gestión de los sistemas de regulación y de seguridad;
- **infraestructura ferroviaria**, el conjunto de los elementos previstos en el anexo I, parte A, del reglamento (CEE) nº 2598/70 de la Comisión, de 18 de diciembre de 1970\*, referente a la fijación del contenido de las diferentes posiciones de los esquemas de contabili-



zación del anexo I del reglamento (CEE) nº 1108/70 del Consejo de 4 de junio de 1970, a excepción del último guión, que deberá decir: "Construcciones efectuadas al servicio de las infraestructuras;

– **agrupación internacional**, toda asociación de al menos dos empresas ferroviarias establecidas en Estados miembros diferentes con el fin de ofrecer prestaciones de transporte internacional entre Estados miembros;

– **servicios urbanos y suburbanos**, los servicios de transporte que respondan a las necesidades de un centro urbano o de una aglomeración, así como a las necesidades de transporte de ese centro urbano o esa aglomeración y sus alrededores;

– **servicios regionales**, los servicios de transporte destinados a cubrir las necesidades de transporte de una región.

\*) nº L 278 de 23—12—70, pag 1

## SECCION II

### LA INDEPENDENCIA DE GESTION DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS

#### Artículo 4

Los estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que, por lo que se refiere a la dirección, la gestión, la administración y el control administrativo, económico y contable interno, las empresas ferroviarias dispongan de un estatuto de independencia tal que les permita disponer de un patrimonio, un presupuesto y una contabilidad, separados del presupuesto, patrimonio y contabilidad del Estado correspondiente.

#### Artículo 6

1. Los estados miembros adoptarán las medidas necesarias para permitir a las empresas ferroviarias adaptar al mercado la índole de sus actividades y gestionar éstas bajo la responsabilidad de su órganos de dirección, con el fin de ofrecer prestaciones eficaces y apropiadas con el menor coste posible en relación con la calidad de servicio requerida.

Las empresas ferroviarias deben registrarse de acuerdo con los principios aplicables a las empresas comerciales, inclusive en cuanto se refiere a las obligaciones de servicio público impuestas a la empresa por el Estado, y a los contratos de servicio público concluidos por la empresa con las autoridades competentes del Estado miembro.

2. Las empresas ferroviarias establecen sus propios programas de actividad, comprendidos los planes de inversión y de financiación. Estos pro-



gramas se concibirán con miras a conseguir el equilibrio financiero de las empresas y de realizar los restantes objetivos de gestión técnica, comercial y financiera; deberán, por lo demás, prever los medios que permitan realizar tales objetivos.

3. Dentro del marco de las líneas de política general establecidas por el Estado, y habida cuenta de los planes o contratos nacionales, que pueden tener carácter plurianual, comprendidos los planes de inversión y financiación, las empresas ferroviarias podrán libremente, en especial:

- constituir una agrupación internacional con una o varias empresas ferroviarias distintas;
- definir su organización interna, sin perjuicio de lo dispuesto en la sección III;
- controlar la prestación y comercialización de los servicios y establecer las tarifas sin perjuicio del reglamento (CEE) nº 1191/69 del Consejo de 26 de junio de 1969, relativo a la actuación de los Estados miembros en lo referente a las obligaciones inherentes al concepto de servicio público en el terreno de los transportes por ferrocarril, carretera o vías navegables\*;
- adoptar decisiones relativas al personal, los activos y las adquisiciones propias;
- desarrollar la parte de mercado que les corresponde, crear nuevas tecnologías y nuevos servicios y adoptar todas las técnicas de gestión innovadoras;
- lanzar nuevas actividades en los terrenos anejos a la actividad ferroviaria.

\*) JO nº L 156 de 28—6—1969, pag 1. Reglamento modificado en última instancia por el reglamento (CEE) nº...

### SECCION III

## SEPARACION ENTRE LA GESTION DE LA INFRAESTRUCTURA Y LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE

### Artículo 6

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para asegurar en el plan de contabilidad la separación de las actividades relativas a la explotación de los servicios de transporte y las referentes a la gestión de la infraestructura ferroviaria. La ayuda que se presta a una de estas dos actividades no podrá transferirse a la otra.

Las cuentas que se refieran a estas dos actividades se llevarán de forma que se refleje en la contabilidad esta prohibición.

2. Los estados miembros podrán por lo demás decidir que la separación



implique divisiones orgánicas distintas en el seno de una misma empresa o que la gestión de la infraestructura la realice una entidad diferente.

#### Artículo 7

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para el desarrollo de la infraestructura ferroviaria nacional y, si llega el caso, tendrán en cuenta las necesidades globales de la Comunidad.

Velarán por la definición de las normas y reglas de seguridad y por el control de su aplicación.

2. Los Estados miembros podrán encargar a las empresas ferroviarias, o a cualquier otro gestor, la gestión de esta infraestructura y, en especial, la responsabilidad de las inversiones, del mantenimiento y de la financiación que esta gestión conlleva en el plano técnico, comercial y financiero.

3. Los Estados miembros podrán conceder a la entidad gestora de la infraestructura, respetando los artículos 77, 92 y 93 del tratado, una financiación suficiente en relación con sus cometidos, la dimensión y las necesidades financieras, sobre todo por lo que se refiere a la cobertura de las inversiones nuevas.

#### Artículo 8

La entidad gestora de la infraestructura aplicará un canon de uso de la infraestructura nacional que deberán pagar las empresas ferroviarias y las agrupaciones internacionales que hagan uso de dicha infraestructura. Previa consulta con la entidad gestora, los Estados miembros definirán las modalidades de fijación de este canon.

El canon de uso, que se calculará de modo que se evite toda discriminación entre las empresas ferroviarias, podrá tener en cuenta el kilometraje, la composición del tren, o cualquier otra solicitud especial debida a factores tales como la velocidad, la carga por eje, y el nivel o período de utilización de la infraestructura.

### **SECCION IV SANEAMIENTO FINANCIERO**

#### Artículo 9

1. Los Estados miembros pondrán en marcha, junto con las empresas ferroviarias a que se refiere el artículo 2, los mecanismos adecuados para contribuir a la reducción del endeudamiento de dichas empresas, hasta un nivel que no impida una gestión financiera sana, y permita llevar a



implique divisiones orgánicas distintas en el seno de una misma empresa o que la gestión de la infraestructura la realice una entidad diferente.

#### Artículo 7

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para el desarrollo de la infraestructura ferroviaria nacional y, si llega el caso, tendrán en cuenta las necesidades globales de la Comunidad.

Velarán por la definición de las normas y reglas de seguridad y por el control de su aplicación.

2. Los Estados miembros podrán encargar a las empresas ferroviarias, o a cualquier otro gestor, la gestión de esta infraestructura y, en especial, la responsabilidad de las inversiones, del mantenimiento y de la financiación que esta gestión conlleva en el plano técnico, comercial y financiero.

3. Los Estados miembros podrán conceder a la entidad gestora de la infraestructura, respetando los artículos 77, 92 y 93 del tratado, una financiación suficiente en relación con sus cometidos, la dimensión y las necesidades financieras, sobre todo por lo que se refiere a la cobertura de las inversiones nuevas.

#### Artículo 8

La entidad gestora de la infraestructura aplicará un canon de uso de la infraestructura nacional que deberán pagar las empresas ferroviarias y las agrupaciones internacionales que hagan uso de dicha infraestructura. Previa consulta con la entidad gestora, los Estados miembros definirán las modalidades de fijación de este canon.

El canon de uso, que se calculará de modo que se evite toda discriminación entre las empresas ferroviarias, podrá tener en cuenta el kilometraje, la composición del tren, o cualquier otra solicitud especial debida a factores tales como la velocidad, la carga por eje, y el nivel o período de utilización de la infraestructura.

### **SECCION IV SANEAMIENTO FINANCIERO**

#### Artículo 9

1. Los Estados miembros pondrán en marcha, junto con las empresas ferroviarias a que se refiere el artículo 2, los mecanismos adecuados para contribuir a la reducción del endeudamiento de dichas empresas, hasta un nivel que no impida una gestión financiera sana, y permita llevar a





cabo el saneamiento de la situación financiera de las mismas.

2. Con tal finalidad, los Estados miembros podrán adoptar las medidas necesarias para que, dentro de la contabilidad de estas empresas, se cree un servicio diferenciado de amortización de deudas.

Podrán transferirse al pasivo de este servicio, hasta la extinción de la deuda, todos los créditos que la empresa haya recibido tanto para la financiación de las inversiones como para la cobertura de los excedentes de gastos de explotación resultantes de la actividad de transporte por ferrocarril, o de la gestión de la infraestructura ferroviaria. No se podrán tener en cuenta las deudas procedentes de las actividades de filiales.

3. La concesión de ayudas de los Estados miembros destinadas a la cancelación de las susodichas deudas deberá respetar los artículos 77, 92 y 93 del tratado.

## **SECCION V**

### **EL ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA**

#### Artículo 10

1. Las agrupaciones internacionales de empresas ferroviarias tendrán reconocidos derechos de acceso y de tránsito en todos los Estados miembros en los que estén establecidas las empresas ferroviarias que las constituyen, así como derechos de tránsito en todos los demás Estados miembros para la prestación de servicios de transporte internacional entre los Estados miembros en los que estén establecidas las empresas que constituyan las agrupaciones.

2. Las empresas ferroviarias a las que se refiere el ámbito de aplicación del artículo 2 de la presente directiva conseguirán un derecho de acceso, en condiciones equitativas, a la infraestructura de los demás Estados miembros, a efectos de la explotación de los servicios de transporte internacional de mercancías combinado.

3. Las empresas ferroviarias que realicen transportes internacionales de mercancías combinados, así como las agrupaciones internacionales, concluirán los acuerdos de carácter administrativo, técnico y financiero necesarios, con las entidades gestoras de la infraestructura ferroviaria utilizada, con el fin de reglamentar las cuestiones relativas a la regulación y la seguridad del tráfico en relación con los servicios de transporte internacionales que se contemplan en los párrafos 1 y 2. Las condiciones que rijan dichos acuerdos no deberán tener carácter discriminatorio.



## SECCION VI DISPOSICIONES FINALES

### Artículo 11

1. Los Estados miembros podrán someter a la Comisión todas las cuestiones relativas a la aplicación de la presente directiva. La Comisión, tras haber consultado al efecto al comité previsto en el párrafo dos, adoptará las decisiones apropiadas.

2. La Comisión contará con la asistencia de un comité de carácter consultivo, compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión.

El representante de la Comisión presentará al comité un proyecto de las medidas a adoptar. El comité emitirá su dictamen al respecto, dentro de un plazo que podrá fijar el presidente en función de la urgencia de la cuestión planteada y que en caso necesario se someterá a votación.

El dictamen figurará en acta; también podrá cada Estado miembro pedir que su posición figure en acta.

La Comisión tendrá muy en cuenta el dictamen emitido por el comité, e informará a éste de la manera en que lo ha considerado.

### Artículo 12

Las disposiciones de la presente directiva se aplicarán sin perjuicio de lo establecido por la directiva 90/531/CEE del Consejo, de 17 de septiembre de 1990, relativa a los procedimientos de concesión de mercados en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones\*.

\*) JO nº L 297 de 29—10—1990, pag. 1

### Artículo 13

El acuerdo 75/327/CEE del Consejo, de 20 de mayo de 1975, relativo al saneamiento de la situación de las empresas de ferrocarril y a la armonización de las normas que rigen las relaciones financieras entre dichas empresas y los Estados\* quedará abrogado a partir del primero de enero de 1993.

Las referencias que se hagan al acuerdo abrogado se entenderán hechas a la presente directiva.

\*) JO nº L 152 de 12—6—1975, pag. 3.

### Artículo 14

1. La Comisión presentará al Consejo, antes del primero de enero de 1995, un informe relativo a la aplicación de la presente directiva, acompa-



ñado, en su caso, de propuestas adecuadas respecto a la prosecución de la acción comunitaria en lo relativo al desarrollo de los ferrocarriles, en especial por lo que se refiere a los transportes internacionales de mercancías.

#### Artículo 15

1. Los Estados miembros, previa consulta a la Comisión, adoptarán las disposiciones legislativas, reglamentarias y administrativas necesarias para el cumplimiento de la presente directiva antes de enero de 1993, e informarán inmediatamente a la Comisión de las medidas adoptadas. Al adoptarse dichas disposiciones por parte de los Estados miembros, contendrán éstas una referencia a la presente directiva, o irán acompañadas de la misma en su publicación oficial. Las modalidades de dicha referencia las decidirán los Estados miembros.

#### Artículo 16

La presente directiva se dirige a los Estados miembros.

## Proyectos de declaración que deberán figurar en el acta de la sesión del consejo en el curso del cual se adopte la directiva relativa al desarrollo de los ferrocarriles de la comunidad

---

### 1. Respecto a la directiva en su conjunto

“El Consejo invita a la Comisión a examinar los puntos siguientes:

- a) condiciones de la armonización técnica, en especial en el campo de la regulación y de la seguridad del tráfico.
- b) derechos, para cada una de las empresas establecidas en un Estado miembro, de acceso a la infraestructura ferroviaria de los demás Estados miembros y de tránsito por la misma, a efectos del transporte internacional de mercancías y de viajeros.



c) métodos de evaluación de los costes que deberán tenerse en cuenta para el cálculo del canon de uso de la infraestructura. y a presentarle, en su caso las propuestas pertinentes.”

## **2. Proyecto de declaración relativa al artículo 2 y al artículo 3: definición de “empresa ferroviaria”**

“ **El Consejo** se reserva el derecho de examinar la cuestión de las medidas que eventualmente deban adoptarse para impedir que empresas ferroviarias constituidas de acuerdo con la legislación de un Estado miembro y cuya sede estatutaria, administración central y principales instalaciones se hallen dentro de la Comunidad, se beneficie de las disposiciones del artículo 10 de la presente directiva cuando esté controlada por residentes de terceros países o los mismo tengan una participación mayoritaria en la empresa”.

## **3. Respecto al artículo 3: definición de “empresa ferroviaria”**

**El Consejo y la Comisión** declaran que el concepto de tracción no implica necesariamente la propiedad del material de tracción (posibilidades de alquiler, leasing, etc.) ni la utilización del propio personal conductor (servicios de interpenetración).

## **4. Respecto al artículo 3: definición de “servicios regionales”**

**El Consejo y la Comisión** declaran que el concepto de “región” debe interpretarse en su sentido geográfico, y que el concepto de “necesidades” debe entenderse referido a las necesidades de transporte en el interior de la región o en su periferia”.

## **5. Respecto al artículo 5, párrafo 1**

“**El Consejo y la Comisión** declaran que la disposición que precisa que las empresas ferroviarias deben regirse de acuerdo con los principios que se aplican a las empresas comerciales no prejuzga las competencias respecto a la autorización y el control que ejercen los Estados miembros en cuanto propietarios de las empresas ferroviarias”.

## **6. Respecto al artículo 10**

“**El Consejo y la Comisión** declaran que los derechos de tránsito que se prevén en el artículo 10 no implican el derecho de una agrupación internacional de cargar o descargar viajeros y/o mercancías en el territorio de los Estados miembros de tránsito”.



# Reglamento (CEE)/91 del Consejo

Por el que se modifica el Reglamento (CEE) n° 1191/69 relativo a la acción de los Estados miembros en materia de obligaciones inherentes a la noción de servicio público en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable.

---



## EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, y en particular, su artículo 75,

Vista la propuesta de la Comisión (1),

Visto el dictamen del Parlamento Europeo (2),

Visto el dictamen del Comité Económico y Social (3),

Considerando que aún manteniendo el principio de la supresión de las obligaciones de servicio público, el interés público específico de los servicios de transporte puede justificar que la noción de servicio público sea de aplicación en este campo;

Considerando que, a fin de responder al principio de autonomía comercial de las empresas de transporte, es conveniente establecer, en el marco de un contrato celebrado entre las autoridades competentes de un Estado miembro y la empresa, las modalidades de prestación de dichos servicios;

Considerando que es conveniente que, para la prestación de determinados servicios o en el interés de determinadas categorías sociales de viajeros, los Estados miembros puedan conservar la posibilidad de mantener o imponer algunas obligaciones de servicio público;

Considerando que, por tanto, es necesario modificar el Reglamento (CEE) nº 1191/69 (1), modificado en último término por el Reglamento (CEE) nº 3572/90 (2), para adaptar su ámbito de aplicación y establecer las normas generales aplicables a los contratos de servicio público,

### HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

El Reglamento (CEE) nº 1191/69 queda modificado como sigue:

1) El artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

#### Artículo 1

1. El presente Reglamento se aplicará a las empresas de transporte que exploten servicios en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable.

Los Estados miembros **podrán excluir** del ámbito de aplicación del presente Reglamento **a las empresas** cuya actividad se limite exclusivamente a la explotación de **servicios urbanos, de cercanías o regionales**.

2. A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

— “servicios urbanos y de cercanías”: los servicios de transporte que cubran las necesidades de un centro urbano o de una aglomeración y la demanda de transporte entre este centro o aglomeración y su periferia;

— “servicios regionales”: los servicios de transporte destinados a cubrir las necesidades de transporte de una región.

3. Las autoridades competentes de los Estados miembros suprimirán las



obligaciones inherentes a la noción de servicio público, definidas en el presente Reglamento e impuestas en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable.

4. Las autoridades competentes de los Estados miembros a fin de garantizar la prestación de suficientes servicios de transporte, habida cuenta, en particular, de los factores sociales, medioambientales y de ordenación del territorio, o con objeto de ofrecer condiciones tarifarias especiales en favor de determinadas categorías de viajeros, podrán celebrar contratos de servicio público con una empresa de transporte. Las condiciones y modalidades de dichos contratos se establecen en la sección V.

5. Sin embargo, las autoridades competentes de los Estados miembros podrán mantener o imponer las obligaciones de servicio público que se contemplan en el artículo 2 para los servicios urbanos, de cercanías o regionales de transporte de viajeros. Sus condiciones y modalidades, incluidos los métodos de compensación, se establecen en las secciones II, III y IV.

En caso de que una empresa de transporte explote al mismo tiempo servicios sujetos a obligaciones de servicio público y otras actividades, dichos servicios públicos deberán integrarse en divisiones independientes que cumplan como mínimo los siguientes requisitos:

a) las cuentas de cada una de dichas actividades de explotación estarán separadas y la parte correspondiente de los activos estará sometida a las normas contables vigentes;

b) los gastos se equilibrarán por medio de los ingresos de explotación y los pagos de los poderes públicos, sin que sea posible realizar transferencias procedentes de o destinadas a otros sector de actividad de la empresa.

6. Además, las autoridades competentes de un Estado miembro podrán dejar de aplicar los apartados 3 y 4, en el ámbito de los transportes de viajeros, por lo que respecta a los precios y condiciones de transporte impuestas en el interés de una o varias categorías sociales determinadas.”

2) El apartado 2 del artículo 10 queda suprimido.

3) El apartado 3 del artículo 11 queda suprimido,

4) La sección V se sustituye por el texto siguiente:

## **“Sección V Contratos de Servicio Público.**

### Artículo 14

1. Se entenderá por “contrato de servicio público” el contrato celebrado entre las autoridades competentes de un Estado miembro y una empresa de transporte a fin de ofrecer al público servicios de transporte suficientes.

El contrato de servicio público podrá comprender en particular:

- servicios de transporte que cumplan normas establecidas de continuidad, regularidad, capacidad y calidad,
- servicios de transporte complementarios,
- servicios de transporte a precios y condiciones determinados, en especial para determinadas categorías de viajeros o para determinadas



- conexiones,  
– adaptaciones de los servicios a las necesidades reales.
2. Todo contrato de servicio público incluirá, entre otros, los siguientes puntos:
- a) las características de los servicios que se ofrezcan, y principalmente las normas de continuidad, regularidad, capacidad y calidad;
  - b) el precio de las prestaciones a que se refiera el contrato, que se añadirá a los ingresos por tarifas o incluirá los ingresos, así como las modalidades de las relaciones financieras entre las dos partes;
  - c) las normas para ampliar o modificar el contrato, en particular para tomar en consideración aquellos cambios imprevisibles que se pudieran producir;
  - d) la duración de la validez del contrato;
  - e) las sanciones en caso de incumplimiento del contrato.
3. Los activos utilizados en la prestación de los servicios de transporte que sean objeto de un contrato de servicio público podrán pertenecer a la empresa o ser puestos a disposición de ésta.
4. Toda empresa que tenga intención de anular o de modificar sustancialmente un servicio de transporte que preste al público de forma continua y regular y que no esté cubierto por el régimen de contrato o de obligación de servicio público, informará de ello a las autoridades competentes del Estado miembro mediante notificación previa al menos con tres meses de antelación.
- Las autoridades competentes podrán renunciar a dicha información.
- Esta disposición no afectará a los demás procedimientos nacionales aplicables relativos a la facultad de eliminar o modificar servicios de transporte.
5. Una vez recibida la información a que se refiere el apartado 4, las autoridades competentes podrán obligar a que se mantenga dicho servicio durante un año, como máximo, a partir de la fecha del preaviso, y notificarán dicha decisión a la empresa al menos un mes antes de la expiración del plazo del preaviso.
- Las autoridades competentes del Estado miembro podrán, asimismo, tomar la iniciativa de negociar la creación o modificación de dicho servicio de transporte.
6. Las cargas que par las empresas de transporte se deriven en las obligaciones mencionadas en el apartado 5 serán objeto de compensaciones con arreglo a los métodos comunes fijados en las secciones II, III y IV".
- 4) Se suprime el artículo 19

## Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de enero de 1992  
El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.







*DIRECCION DE COMUNICACION INTERNA*