



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 3.3.2004
COM(2004) 140 final

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

Proseguir la integración del sistema ferroviario europeo: el tercer paquete ferroviario

ÍNDICE

1.	Hacia un espacio ferroviario europeo integrado: un informe intermedio	3
1.1.	El «segundo paquete ferroviario» y la necesidad marcada de abordar la formación de los maquinistas	3
1.2.	Cumplimiento del calendario de acción anunciado para la integración del espacio ferroviario europeo	5
2.	El elemento humano de la interoperabilidad: un enfoque común para la formación de los maquinistas	7
2.1.	La profesión de maquinista: competencias muy específicas en un entorno en constante evolución	7
2.2.	La certificación deberá basarse en principios sencillos	7
3.	Garantizar los derechos de los viajeros para reforzar el atractivo de los ferrocarriles	8
3.1.	Un marco internacional insuficiente	8
3.2.	Garantizar derechos mínimos para facilitar los trámites del viajero	8
4.	Permitir nuevas iniciativas para los servicios de transporte de viajeros	9
4.1.	Mercados: una situación contrastada	9
4.2.	Contribución de la competencia regulada en algunos segmentos	9
5.	Fomentar la calidad en el transporte de mercancías por ferrocarril	10
5.1.	Resultados desiguales, clientes a la espera	10
5.2.	Instrumentos propuestos a los protagonistas para ayudarlos en su afán por mejorar la calidad	10
	Anexo: Incorporación de las directivas en el sector ferroviario	12

1. HACIA UN ESPACIO FERROVIARIO EUROPEO INTEGRADO: UN INFORME INTERMEDIO

La creación del nuevo marco regulador europeo para los transportes ferroviarios avanza conforme a los objetivos de reforma definidos en el Libro Blanco «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad»¹. Uno de los objetivos centrales de la estrategia de movilidad sostenible es la revitalización del sector ferroviario, para lo que se propone mejorar el atractivo y la competitividad de los modos de transporte más favorables al medio ambiente. Otro objetivo es que los clientes, y especialmente los viajeros, sean el núcleo central de un sistema de transporte de calidad.

Hoy en día, casi la mitad de los Estados miembros ha incorporado las directivas 2001/12/CE, 2001/13/CE y 2001/14/CE («primer paquete ferroviario»), cuyo plazo de incorporación venció el 15 de marzo de 2003 (véase el cuadro adjunto). La Comisión ha incoado recursos por incumplimiento contra los Estados miembros que aún no han notificado medidas de incorporación. Los nuevos Estados miembros también han tenido en cuenta estas directivas a la hora de adoptar el acervo comunitario. En general, la Comisión espera que puedan tener una aplicación efectiva en toda la Unión Europea ampliada en el año 2004. El alcance de estas directivas es esencial para la reforma del sector ferroviario europeo, ya que abren a la competencia los servicios internacionales del transporte de mercancías por ferrocarril, establecen un marco específico y transparente para la adjudicación de la capacidad de infraestructura y su tarificación y requieren la creación de un organismo de control en cada Estado miembro.

La integración de los sistemas ferroviarios se basa asimismo en la convergencia de las especificaciones técnicas para garantizar la interoperabilidad de materiales y equipos. Con arreglo a la Directiva 96/48/CE, en el año 2002 se adoptó una serie de especificaciones obligatorias para los sistemas ferroviarios de alta velocidad. Se trata ahora de proseguir esta labor para el resto del sistema ferroviario: la Directiva 2001/16/CE relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario convencional tiene previsto tratar de forma prioritaria los elementos importantes para el transporte internacional de mercancías por ferrocarril, con una primera serie de especificaciones que deberán ser elaboradas antes del 20 de abril de 2004. La Comisión recuerda que la Directiva 2001/16/CE debería haber sido incorporada por todos los Estados miembros antes del 20 de abril de 2003 y que, hasta la fecha, ocho Estados miembros siguen sin haber notificado sus medidas de incorporación.

1.1. El «segundo paquete ferroviario» y la necesidad marcada de abordar la formación de los maquinistas

Para completar este marco, la Comisión presentó el 23 de enero de 2002 una serie de propuestas ("segundo paquete ferroviario"), junto con una Comunicación² titulada «Hacia un espacio ferroviario europeo integrado». Dichas propuestas incluían:

- Una propuesta de **Directiva sobre la seguridad ferroviaria**³ que se refiere a la definición de los elementos esenciales de los sistemas de seguridad para el administrador de infraestructura y para las empresas ferroviarias. Se trata de desarrollar un enfoque común en materia de seguridad y de establecer un sistema común en lo que se refiere a la expedición, el contenido y la validez de los certificados de seguridad. Por último, se trata

¹ COM(2001) 370 de 12.9.2001.

² COM(2002) 18 de 23.1.2002.

³ COM(2002) 22 de 23.1.2002.

de introducir, como en los demás sectores, el principio de la independencia para las investigaciones técnicas en caso de accidentes.

- Una **modificación de las directivas sobre la interoperabilidad 96/48/CE y 2001/16/CE**⁴, cuyo objetivo principal es la extensión progresiva del ámbito de aplicación de la interoperabilidad al conjunto de la red ferroviaria.
- Una propuesta de **Reglamento por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea**⁵ que proporcionará un apoyo técnico a las actividades sobre interoperabilidad y seguridad. Sus ámbitos de actividad serán el desarrollo de normas comunes de seguridad y la creación y gestión de un sistema de control de los resultados en materia de seguridad, así como la gestión a largo plazo del sistema de establecimiento, registro y control de las especificaciones técnicas de interoperabilidad.
- Una propuesta de **modificación de la Directiva 91/440**⁶ para extender los derechos de acceso a la infraestructura a los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril dentro de un Estado miembro y acelerar la apertura del mercado.

Estas propuestas recibieron un fuerte apoyo del Parlamento Europeo y del Consejo y su examen está a punto de concluir. Los textos de este «segundo paquete ferroviario» deberían adoptarse durante el primer trimestre de 2004.

Durante el examen de estos textos, sobre todo en lo que se refiere a la Directiva sobre la seguridad ferroviaria y al proyecto de Agencia, se prestó especial atención a las cuestiones relacionadas con la formación de los maquinistas y del personal a bordo. El proyecto inicial de Directiva sobre la seguridad incluía un primer análisis, pero se consideró que la legislación comunitaria debía abordar la cuestión de forma mucho más precisa. Así pues, en el Consejo de Transportes del 28 de marzo de 2003, la Comisión se comprometió a completar el «segundo paquete ferroviario» con una propuesta específica sobre las licencias de maquinistas. Por su parte, el Parlamento Europeo destacó desde el principio del examen de los textos la importancia crucial que concedía a la formación y recordó en las enmiendas que emitió en segunda lectura que «el desarrollo de un sistema de ferrocarriles comunitario seguro requiere el establecimiento de condiciones armonizadas para la concesión de un permiso de conducción europeo para los conductores de trenes y para el personal acompañante de a bordo que lleve a cabo tareas de seguridad»⁷.

Así pues, la Comisión inició de inmediato la elaboración y redacción de una propuesta de Directiva relativa a las licencias de maquinistas. Esta actividad se basó en una consulta de las partes interesadas, especialmente las autoridades nacionales de seguridad, las empresas ferroviarias y los representantes profesionales. También se tuvo en cuenta la labor realizada en este ámbito por los interlocutores sociales.

Por consiguiente, la Comisión puede presentar hoy, con esta Comunicación, una propuesta completa sobre la certificación del personal conductor de locomotoras y trenes dedicados al transporte de viajeros y de mercancías en la Comunidad.

⁴ COM(2002) 21 de 23.1.2002.

⁵ COM(2002) 23 de 23.1.2002.

⁶ COM(2002) 21 de 23.1.2002.

⁷ Enmienda 50 – Resolución legislativa del Parlamento Europeo respecto de la Posición Común del Consejo con vistas a la adopción de la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios [A5-0325/2003](#) de 22.10.2003.

1.2. Cumplimiento del calendario de acción anunciado para la integración del espacio ferroviario europeo

En su Comunicación introductoria al segundo paquete ferroviario⁸, la Comisión presentó un calendario de aplicación de las acciones definidas en el Libro Blanco para la fase posterior al «segundo paquete ferroviario». El calendario que figura a continuación indica las medidas adoptadas o propuestas.

Acción y calendario indicado en la Comunicación «Hacia un espacio ferroviario europeo integrado» de 23 de enero de 2002		Realización
<u>Acción n° 1</u> La Comisión Europea tiene previsto proponer medidas legislativas y acciones voluntarias complementarias para la instauración de un sistema completo de incentivos a la mejora de la calidad.	<u>2002</u>	<i>Propuesta adjunta sobre la calidad del transporte de mercancías</i>
<u>Acción n° 2</u> Ampliación del ámbito de aplicación del concepto de «candidato» (Directiva 2001/14/CE) para permitir a un mayor número de protagonistas reservar capacidades en la infraestructura ferroviaria.	<u>2003/2005</u>	<i>Este asunto ha sido examinado pero no se recoge en el marco del segundo paquete ferroviario</i>
<u>Acción n° 3</u> Modificación de la Directiva 2001/14/CE destinada a extender la competencia de las autoridades de control (previstas en su artículo 30) a los servicios prestados a las empresas ferroviarias, con el fin de garantizar un acceso no discriminatorio a dichos servicios.		<i>Aún no se ha realizado, deberá procederse previamente a un primer balance de la actividad de estas autoridades de control</i>
<u>Acción n° 4</u> Establecer un plan de despliegue europeo del sistema de gestión del tráfico (ERTMS).	<u>2002</u>	<i>Propuesta prevista en el año 2004</i>
<u>Acción n° 5</u> La Comisión tiene previsto presentar una propuesta para definir las condiciones en las que todas las empresas ferroviarias podrán aprovechar las simplificaciones del régimen comunitario de tránsito, en el marco de la revisión de los procedimientos de tránsito por ferrocarril.	<u>2002</u>	<i>Propuesta prevista en el año 2004</i>

⁸ COM(2002) 18 de 23.1.2002.

<u>Acción n° 6</u> La Comisión propondrá medidas para reducir las emisiones sonoras de los nuevos vagones de mercancías.	<u>2003/2005</u>	Especificación Técnica de Interoperabilidad (en preparación)
<u>Acción n° 7</u> La Comisión propondrá medidas para reducir las emisiones de las nuevas locomotoras diesel.	<u>2003/2005</u>	Directiva adoptada⁹
<u>Acción n° 8</u> La Comisión entablará un diálogo con la industria para la aplicación de medidas voluntarias que reduzcan la contaminación sonora y las emisiones del material rodante existente.		Estudio en curso
<u>Acción n° 9</u> La Comisión propondrá una apertura progresiva del mercado internacional de servicios de transporte de viajeros.		Propuesta adjunta
<u>Acción n° 10</u> La Comisión propondrá una promoción activa y pública de los derechos actuales de los viajeros, así como un Reglamento para reforzar estos derechos.	<u>2002</u>	Propuesta adjunta

Así pues, se propone proseguir la realización de las acciones anunciadas mediante cuatro nuevas propuestas:

- una propuesta de Directiva sobre la certificación del personal conductor de locomotoras y trenes dedicados al transporte de viajeros y mercancías en la Comunidad;
- una propuesta de Reglamento sobre los derechos de los viajeros en el transporte ferroviario internacional;
- una propuesta de Directiva sobre la apertura del mercado para los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril;
- una propuesta de Reglamento sobre la calidad de los servicios en el transporte de mercancías por ferrocarril.

⁹ Directiva 2002/88/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de diciembre de 2002, por la que se modifica la Directiva 97/68/CE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera – DO L 35 de 11.2.2003.

2. EL ELEMENTO HUMANO DE LA INTEROPERABILIDAD: UN ENFOQUE COMÚN PARA LA FORMACIÓN DE LOS MAQUINISTAS

2.1. La profesión de maquinista: competencias muy específicas en un entorno en constante evolución

El buen nivel de formación y competencia profesional de los 200.000 maquinistas que circulan en la Unión Europea ampliada es una baza fundamental que contribuye al elevado nivel de seguridad del sistema ferroviario. La formación y las competencias de los maquinistas constituyen el eje del sistema de gestión de la seguridad de las empresas ferroviarias. Por consiguiente, la certificación de los maquinistas será un elemento imprescindible para obtener el certificado de seguridad que permita a una empresa ferroviaria circular en una infraestructura determinada.

Las competencias de los maquinistas son de dos tipos. Existen competencias generales vinculadas a la profesión de maquinista, a las que se suman competencias específicas relacionadas con el conocimiento de la línea recorrida, del material utilizado y de los procedimientos operativos de la empresa ferroviaria en que se ejerce la actividad.

La apertura de los mercados del transporte de mercancías por ferrocarril, así como los avances en materia de interoperabilidad, irán abriendo nuevas perspectivas para los maquinistas. Cada vez más, muchos de ellos deberán cruzar fronteras y circular por la red de otros Estados miembros. Ya se han registrado con éxito varios ejemplos, sobre la base de acuerdos entre empresas ferroviarias, y demuestran que, con un sistema de formación adaptado, estas circulaciones internacionales de maquinistas permiten mejorar de forma considerable los resultados del transporte ferroviario, evitando paradas innecesarias en las fronteras.

Para el ejercicio futuro de la profesión de maquinista en un espacio ferroviario europeo integrado, es importante prever un sistema de certificación que reconozca plenamente las competencias específicas que se requieren para conducir un tren, facilitando a su vez la circulación y la movilidad de los maquinistas.

2.2. La certificación deberá basarse en principios sencillos

Así pues, el sistema de certificación deberá basarse en una distinción clara y lógica entre dos niveles.

Por una parte, los conocimientos generales, que pueden asimilarse a una formación básica, están vinculados a una persona determinada. No se refieren a unas infraestructuras específicas o a una red particular. Deben reconocerse y considerarse válidos en todo el territorio de la Comunidad. Su reconocimiento debe certificarse mediante licencias individuales expedidas a los maquinistas.

Por otra parte, los conocimientos específicos están vinculados a trayectos concretos. Deben tener en cuenta el conocimiento de la línea, del material utilizado y de los procedimientos operativos de una empresa ferroviaria determinada. Por lo tanto, el reconocimiento de estos elementos se limitará a un contexto concreto.

El dispositivo comunitario propuesto se basa en estos principios sencillos y prevé un documento único, válido en toda la Comunidad, para la primera parte, y una serie de certificados para la segunda. Así pues, para circular, un maquinista deberá estar en posesión

de una licencia y de un certificado (o de varios certificados) en función de la empresa ferroviaria que lo contrate, de la línea que recorra y del material que emplee.

3. GARANTIZAR LOS DERECHOS DE LOS VIAJEROS PARA REFORZAR EL ATRACTIVO DE LOS FERROCARRILES

3.1. Un marco internacional insuficiente

La protección de los derechos de los viajeros constituye para los viajeros, con la puntualidad y la seguridad, un criterio esencial de elección de un modo de transporte determinado. En varios Estados miembros, se ha demostrado que un planteamiento activo de la empresa ferroviaria en favor de los derechos de los viajeros (retrasos, reembolsos, etc.) reforzaron el atractivo y la imagen del transporte ferroviario. La confianza del viajero al ver que se le reconocen derechos, como contrapartida por el billete comprado, refuerza el atractivo del ferrocarril y existen numerosos ejemplos de buenas prácticas a escala nacional.

Sin embargo, la situación del viajero en un trayecto internacional suele ser más precaria y las empresas ferroviarias tienden a achacar la responsabilidad unos a otros. No resulta suficiente el marco internacional actual, basado en un convenio internacional (CIV¹⁰) que regula esencialmente las relaciones entre empresas ferroviarias (y no entre el viajero y dichas empresas). Además, el CIV define un nivel de protección relativamente bajo. Por último, al tratarse de un convenio internacional, el CIV no crea directamente derechos para el viajero. Por consiguiente, procede definir un marco comunitario compatible con este convenio, pero que ofrezca mayor protección a los viajeros, informándoles mejor de sus derechos y posibilidades de recurso.

3.2. Garantizar derechos mínimos para facilitar las acciones del viajero

El acceso a la información y a las tarifas, así como la posibilidad de comprar billetes con facilidad para efectuar un trayecto internacional, constituyen una base mínima para garantizar el atractivo de los servicios ferroviarios. Además, es necesario determinar claramente las responsabilidades en caso de accidente o de incidente durante el viaje, o en caso de retraso. También es necesario prever el principio de una indemnización y fijar unos límites máximos para el importe correspondiente, en función del tipo de trayecto. Deberán especificarse las distintas vías de recurso y tramitación de las reclamaciones para facilitar las acciones de los viajeros. Por último, deberán tenerse en cuenta las necesidades específicas de las personas con movilidad reducida.

Este marco protector para los derechos de los viajeros es esencial, máxime si se tiene en cuenta que se abrirá el mercado para algunos servicios. La conjunción de la apertura y de un marco exigente en materia de derechos de los viajeros dará lugar a una dinámica favorable de mejora de la calidad y del atractivo de los servicios internacionales ferroviarios en relación con los métodos competidores, especialmente el transporte aéreo, que dispone de un marco cada vez más preciso para la protección de los derechos de sus pasajeros.

¹⁰ Las *Reglas uniformes relativas al transporte internacional ferroviario de viajeros* (CIV) constituyen el Apéndice A del Convenio Internacional relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF) de 9 de mayo de 1980, modificado por el Protocolo de Vilnius de 3 de junio de 1999. Pueden consultarse los textos en la siguiente dirección: www.otif.org.

4. PERMITIR NUEVAS INICIATIVAS PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS

4.1. Mercados: una situación contrastada

El transporte ferroviario de viajeros no constituye un mercado homogéneo, sino segmentado. De los 6.000 millones de viajeros transportados cada año en la Unión Europea (UE-25), la inmensa mayoría utiliza el transporte urbano, suburbano y regional. Gran parte de estos tráficos están cubiertos por obligaciones de servicio público, por las que reciben financiación pública.

Como recordó el Tribunal de Justicia en un asunto reciente¹¹, estos servicios deben organizarse en cumplimiento del Reglamento n° 1191/69, cuya modernización, propuesta por la Comisión¹², resulta, más que nunca, necesaria.

En el tráfico interregional o el tráfico nacional de largo recorrido, la situación es contrastada. El desarrollo de la alta velocidad en varios Estados miembros y la perspectiva de la conexión de la red transeuropea de alta velocidad de aquí al año 2010 deberían modificar profundamente el marco de sus servicios, haciendo hincapié en su internacionalización.

Hoy en día, la cuota del transporte internacional de viajeros por ferrocarril, considerada en función de las ventas de billetes internacionales, representa un 10% aproximadamente del volumen de negocios «viajeros» de las empresas ferroviarias¹³ (2.400 millones de euros). Se trata en este caso de trayectos internacionales, en los que cada viajero cruza al menos una frontera. Es preciso subrayar que los trenes internacionales suelen tomar y dejar viajeros en un mismo Estado miembro (cabotaje). La cuota de este tráfico es variable pero suele ser muy importante. Por ejemplo, entre Bruselas y Colonia, los trenes van muy llenos entre Bruselas y Lieja, y mucho menos entre Lieja y Colonia. El número de trenes internacionales que no efectúan paradas intermedias en un mismo Estado miembro es muy reducido y se limita a algunas conexiones de alta velocidad.

4.2. Contribución de la competencia regulada en algunos segmentos

Coexisten dos modelos de apertura a la competencia. Por una parte, es posible adjudicar mediante concurso un contrato de servicio público, combinado, en su caso, con derechos exclusivos por un determinado período, y si procede, con compensaciones de servicio público. Se trata de un modelo bien adaptado para los servicios suburbanos y regionales. En él se ha inspirado la propuesta de la Comisión para la modernización del Reglamento n° 1191/69 sobre las obligaciones de servicio público.

El otro modelo consiste, como ocurre con el transporte de mercancías por ferrocarril, en abrir el acceso a la infraestructura a los operadores que deseen prestar servicios. Cabe observar que la apertura de los derechos de acceso no basta para crear de inmediato una situación de competencia real. En efecto, antes de ejercer su actividad, los candidatos potenciales deberán disponer:

- de material rodante y de maquinistas autorizados a circular en los Estados miembros donde tengan previsto ejercer su actividad

¹¹ Sentencia del Tribunal de 24 de julio de 2003 en el asunto C-280/00 («Altmark»).

¹² COM(2002) 107 de 21.2.2002 – DO C 151 E de 25.6.2002, pp. 0146-0183.

¹³ En los países de escasa superficie esta cuota es mucho mayor: Luxemburgo 70%, Bélgica 33%, Austria 17%.

- de una licencia de empresa ferroviaria en un Estado miembro
- de un certificado de seguridad expedido por la autoridad nacional de seguridad de cada uno de los Estados miembros que tengan previsto cruzar
- de capacidad en la infraestructura (para un servicio regular, la solicitud de capacidad deberá remitirse al administrador de la infraestructura con una antelación aproximada de un año).

Este segundo modelo de apertura, basado en el libre acceso a la infraestructura, se adapta mejor a los servicios de largo recorrido o a los servicios específicos en los que una innovación comercial puede atraer a una nueva clientela (trenes ocasionales, coches cama, etc.).

La red transeuropea de alta velocidad, que se conectará en el año 2010, también podría constituir un marco para la aparición de nuevos servicios en régimen de competencia.

Así pues, el objeto de la propuesta que hoy presentamos es tener en cuenta la diversidad de los segmentos del mercado, previendo una articulación clara y sencilla entre el ámbito cubierto por un contrato de servicio público (con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento nº 1191/69) y el ámbito abierto a nuevas iniciativas. Según esta propuesta, todos los servicios internacionales estarán abiertos a la competencia a partir del 1 de enero de 2010, salvo los servicios entre dos localidades concretas que sean objeto de un contrato de servicio público.

Este enfoque progresivo constituye un equilibrio entre la necesidad de consolidar los tráficos cubiertos por obligaciones de servicio público (en un marco en proceso de modernización) y la apertura a nuevas iniciativas para los demás tipos de tráfico.

5. FOMENTAR LA CALIDAD EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR FERROCARRIL

5.1. Resultados desiguales, clientes a la espera

Pese a muchas iniciativas alentadoras, el nivel de resultados medio del transporte de mercancías por ferrocarril no alcanza aún el nivel que desean los clientes. Ahora bien, varios éxitos demuestran que con una mejor organización en el segmento internacional, una responsabilización de los protagonistas y un diálogo serio con los clientes sobre la calidad de los servicios, es posible prestar un servicio de calidad y atraer nuevos tráficos hacia el ferrocarril. Sin embargo, pese a las numerosas señales alentadoras de renovación, a gran parte del sector le sigue costando mejorar. En algunos casos, estos últimos años se ha registrado incluso un deterioro del servicio y el abandono de clientes importantes. Para gran parte del sector, sigue por tanto vigente el análisis presentado hace dos años en la Comunicación «Hacia un espacio ferroviario europeo integrado»¹⁴.

5.2. Instrumentos propuestos a los protagonistas para ayudarlos en su afán por mejorar la calidad

La iniciativa propuesta por la Comisión no pretende condicionar la libertad contractual. Por el contrario, se anima a los clientes y a las empresas ferroviarios a establecer los sistemas de seguimiento y mejora de la calidad más eficaces posibles en función de sus necesidades para cada tipo de tráfico. Lo que se propone es más bien una base común que se aplicará por

¹⁴ COM(2002) 18 de 23.01.2002.

defecto si la empresa ferroviaria y su cliente no llegan a establecer un sistema específico de mejora de la calidad.

Para ello, la propuesta pretende establecer cláusulas mínimas obligatorias en los contratos de transporte, so pena de nulidad de estos contratos. Por ejemplo, se pide a las partes que instauren un sistema de indemnización en caso de retraso o de daño a las mercancías transportadas. Además, la directiva fija umbrales mínimos para la indemnización en caso de retraso: las partes deberán fijar el importe de común acuerdo en el contrato de transporte, pero para que constituya un incentivo económico razonable, la indemnización no podrá ser inferior al 5% del precio del transporte.

La Comisión considera que esta propuesta constituirá un incentivo importante para las empresas ferroviarias y sus clientes, que les hará regular por la vía contractual la gestión de la calidad.

Anexo

Incorporación de las directivas en el sector ferroviario

Las directivas 2001/12/CE, 2001/13/CE y 2001/14/CE debían incorporarse antes del 15 de marzo de 2003. A 15 de diciembre de 2003, la situación era la siguiente:

Estados miembros que han notificado medidas de incorporación	Bélgica, Dinamarca, España, Italia, Finlandia, Francia, Países Bajos, Portugal
Estados miembros que han notificado medidas de incorporación para alguna de las tres directivas	Irlanda, Luxemburgo
Estados miembros que no han notificado aún medidas	Alemania, Austria, Grecia, Reino Unido, Suecia

Cabe recordar que de los cinco Estados miembros que no han notificado aún medidas de incorporación, cuatro (Alemania, Austria, Reino Unido y Suecia) han abierto a la competencia su mercado del transporte de mercancías por ferrocarril en virtud de su legislación nacional.

La Directiva 2001/16/CE debía incorporarse antes del 20 de abril de 2003. A 15 de diciembre de 2003, la situación era la siguiente:

Estados miembros que han notificado medidas de incorporación	Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Luxemburgo, Países Bajos, Portugal
Estados miembros que no han notificado aún medidas	Alemania, Austria, Grecia, Francia, Italia, Irlanda, Reino Unido, Suecia

La Comisión ha incoado recursos por incumplimiento ante el Tribunal de Justicia contra los Estados miembros que no han notificado aún medidas de incorporación.