

Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

► **B**

**DIRECTIVA DEL CONSEJO**  
**de 29 de julio de 1991**  
**sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios**  
 (91/440/CEE)  
 (DO L 237 de 24.8.1991, p. 25)

Modificada por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
► <b><u>M1</u></b>	Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de febrero de 2001	L 75	1	15.3.2001
► <b><u>M2</u></b>	Directiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2004	L 220	58	21.6.2004
► <b><u>M3</u></b>	Directiva 2006/103/CE del Consejo de 20 de noviembre de 2006	L 363	344	20.12.2006
► <b><u>M4</u></b>	Directiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007	L 315	44	3.12.2007

Modificada por:

► <b><u>A1</u></b>	Acta relativa a las condiciones de adhesión de la República Checa, la República de Estonia, la República de Chipre, la República de Letonia, la República de Lituania, la República de Hungría, la República de Malta, la República de Polonia, la República de Eslovenia y la República Eslovaca, y a las adaptaciones de los Tratados en los que se fundamenta la Unión	L 236	33	23.9.2003
--------------------	---	-------	----	-----------

Rectificado por:

► <b><u>C1</u></b>	Rectificación, DO L 220 de 21.6.2004, p. 58 (2004/51/CE)
--------------------	--

**DIRECTIVA DEL CONSEJO****de 29 de julio de 1991****sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios**

(91/440/CEE)

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 <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo <sup>(2)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social <sup>(3)</sup>,

Considerando que una mayor integración del sector comunitario de los transportes constituye un elemento esencial del mercado interior y que los ferrocarriles son, a su vez, un elemento vital del sector de los transportes en la Comunidad;

Considerando que es preciso mejorar la eficacia de la red de ferrocarriles a fin de integrarla en un mercado competitivo, teniendo en cuenta los aspectos específicos de los ferrocarriles;

Considerando que, a fin de que los transportes por ferrocarril sean eficaces y competitivos con respecto a los demás medios de transporte, los Estados miembros deben conceder a las empresas de transporte ferroviario un régimen de empresa independiente que les permita actuar con arreglo a criterios comerciales y adaptarse a las necesidades del mercado;

Considerando que el futuro desarrollo y una explotación eficaz de la red ferroviaria pueden verse facilitados por una separación entre la explotación de los servicios de transporte y la administración de la infraestructura; que en tales condiciones es preciso que, en todos los casos, la administración de cada una de dichas actividades se lleven a cabo por separado y con contabilidades aparte;

Considerando que a fin de estimular la competencia en el terreno de la explotación de los servicios a fin de mejorar el confort y los servicios que se prestan a los usuarios, conviene que los Estados miembros asuman la responsabilidad del desarrollo de la infraestructura ferroviaria apropiada;

Considerando que, a falta de normas comunes sobre la distribución de los costes de infraestructura, los Estados miembros, previa consulta a los administradores de la infraestructura, deben definir las normas aplicables al pago de los cánones correspondientes a la utilización de la infraestructura ferroviaria, por parte de las empresas de transporte ferroviario y de las agrupaciones de estas empresas; que estos cánones deben respetar el principio de no discriminación entre las empresas ferroviarias;

Considerando que los Estados miembros deben velar en especial por que las empresas ferroviarias públicas existentes cuenten con una estructura financiera sana, y por que toda reorganización financiera que sea preciso efectuar se lleve a cabo de conformidad con las correspondientes disposiciones del Tratado;

<sup>(1)</sup> DO n° C 34 de 14. 2. 1990, p. 8; y  
DO n° C 87 de 4. 4. 1991, p. 7.

<sup>(2)</sup> DO n° C 19 de 28. 1. 1991, p. 254

<sup>(3)</sup> DO n° C 225 de 10. 9. 1990, p. 27.

**▼B**

Considerando que, para facilitar el transporte entre Estados miembros, las empresas ferroviarias deben tener libertad para constituir agrupaciones con empresas de transporte ferroviario establecidas en otros Estados miembros;

Considerando que debe concederse a estas agrupaciones internacionales los derechos de acceso y de tránsito a la infraestructura de los Estados miembros donde estén establecidas las empresas que compongan la agrupación, al igual que el derecho de tránsito en los demás Estados miembros, cuando así lo exija el servicio internacional de que se trate;

Considerando que para fomentar el transporte combinado hay que conceder a las empresas ferroviarias que efectúan transportes combinados internacionales de mercancías, el acceso a la infraestructura ferroviaria de los otros Estados miembros;

Considerando que es necesario crear un Comité consultivo encargado de asistir a la Comisión y de supervisar la aplicación de la presente Directiva;

Considerando que conviene, en consecuencia, derogar la Decisión 75/327/CEE del Consejo, de 20 de mayo de 1975, relativa al saneamiento de la situación de las empresas de ferrocarriles y a la armonización de las normas que rigen las relaciones financieras entre estas empresas y los Estados <sup>(1)</sup>,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

## SECCIÓN I

**▼M1****Ámbito de aplicación y definiciones****▼B***Artículo 2*

1. La presente Directiva se aplicará a la administración de la infraestructura ferroviaria y 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 a la explotación del transporte urbano, suburbano o regional quedan excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva.

**▼M1**

3. Las empresas cuyas actividades ferroviarias se limiten exclusivamente a la prestación de servicios de lanzadera para el transporte de vehículos de carretera por el túnel del Canal de la Mancha quedarán excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva, con excepción del apartado 1 del artículo 6 y de los artículos 10 y 10 *bis*.

**▼M4**

4. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de la presente Directiva los servicios ferroviarios prestados en régimen de tránsito a través de la Comunidad y cuyo trayecto se inicia y finaliza fuera del territorio de la Comunidad.

**▼B***Artículo 3*

A efectos de la presente Directiva se entenderá por:

<sup>(1)</sup> DO n° L 152 de 12. 6. 1975, p. 3.

**▼ M1**

- «empresa ferroviaria»: cualquier empresa pública o privada, titular de una licencia con arreglo a la legislación comunitaria aplicable, cuya actividad principal consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa en todo caso quien aporte la tracción; se incluyen también en la definición las empresas que aportan exclusivamente la tracción;
- «administrador de la infraestructura»: cualquier organismo o empresa responsable, en particular, de la instalación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria. Estas funciones podrán incluir igualmente la gestión de sistemas de control y seguridad de la infraestructura. Las funciones de administrador de infraestructuras en una red o parte de una red pueden asignarse a distintos organismos o empresas;

**▼ B**

- «infraestructura ferroviaria»: la totalidad de los elementos contemplados en la parte A del Anexo I del Reglamento (CEE) n° 2598/70 de la Comisión, de 18 de diciembre de 1970, relativo a la determinación del contenido de las diferentes partidas de los esquemas de contabilización del Anexo I del Reglamento (CEE) n° 1108/70 <sup>(1)</sup>, excepto el último guión que a los solos efectos de la presente Directiva queda redactado en los términos siguientes: «Edificios adscritos al servicio de infraestructuras»;

**▼ M4**

\_\_\_\_\_

**▼ M1**

- «servicio internacional de transporte de mercancías»: cualquier servicio de transporte en que el tren cruce al menos una frontera de un Estado miembro; el tren puede componerse o dividirse, o ambas cosas, y las distintas secciones tener diferentes orígenes y destinos, siempre que todos los vagones crucen al menos una frontera;

**▼ M4**

- «servicio internacional de transporte de viajeros»: el servicio de transporte de viajeros en el que el tren cruce al menos una vez la frontera de un Estado miembro y cuyo principal objeto sea transportar viajeros entre estaciones situadas en Estados miembros distintos; el tren podrá formarse y/o dividirse, y las distintas partes que lo constituyan podrán tener procedencias y destinos diferentes, siempre que todos los coches crucen al menos una frontera;

**▼ B**

- «servicios urbanos y suburbanos»: aquellos servicios de transporte que respondan a las necesidades de un centro urbano o de un área urbana, y a las necesidades de transporte entre dicho centro o dicha área y sus extrarradios;

**▼ M4**

- «tránsito»: el paso a través del territorio comunitario que se efectúa sin que haya carga o descarga de mercancías y/o sin que se recojan o dejen viajeros en dicho territorio;

**▼ B**

- «servicios regionales»: aquellos servicios de transporte destinados a cubrir las necesidades de transporte de una región.

<sup>(1)</sup> DO n° L 278 de 23. 12. 1970, p. 1; Reglamento modificado por el Reglamento (CEE) n° 2116/78 (DO n° L 246 de 8. 9. 1978, p. 7).

**▼B**

## SECCIÓN II

**▼M1****Independencia de la gestión***Artículo 4*

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que, por lo que se refiere a la gestión, administración y control interno de los asuntos administrativos, económicos y contables, las empresas ferroviarias gocen de un estatuto independiente con arreglo al cual tengan, en especial, patrimonio, presupuestos y contabilidades separados de los del Estado.

2. Respetando el marco y las normas específicas de los Estados miembros en materia de tarificación específica y de adjudicación, el administrador de la infraestructura será responsable de su gestión, administración y control interno.

**▼B***Artículo 5*

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para permitir a las empresas ferroviarias que adapten al mercado sus actividades y las administren bajo la responsabilidad de sus órganos de dirección, con el fin de que presten servicios eficaces y adecuados con el menor coste posible para la calidad de servicio exigido.

Las empresas ferroviarias deberán ser administradas según los principios que se aplican a las sociedades mercantiles, incluso en lo que se refiere a las obligaciones de servicio público impuestas por el Estado a la empresa y a los contratos de servicio público celebrados por la empresa con las autoridades nacionales competentes del Estado miembro.

2. Las empresas ferroviarias aprobarán sus programas de actividad, incluidos los planes de inversión y de financiación. Se diseñarán dichos programas con miras a alcanzar el equilibrio financiero de las empresas y realizar los demás objetivos de gestión técnica, comercial y financiera; además, deberán prever los medios necesarios para realizar estos objetivos.

3. En el marco de las líneas directrices de política general adoptadas por el Estado, y habida cuenta de los planes o contratos nacionales, que podrán ser plurianuales, incluidos los planes de inversión y financiación, las empresas ferroviarias tendrán libertad, concretamente, para:

**▼M4****▼B**

- definir su organización interna, sin perjuicio de lo dispuesto en la sección III;
- controlar la prestación y comercialización y fijar la tarificación de los servicios sin perjuicio del Reglamento (CEE) nº1191/69 del Consejo, de 26 de junio de 1969, 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 <sup>(1)</sup>;
- tomar las decisiones referentes al personal, los activos y las compras propios;
- desarrollar su cuota de mercado, crear nuevas tecnologías y nuevos servicios y adoptar cualquier técnica innovadora de gestión;

<sup>(1)</sup> DO nº L 156 de 28. 6. 1969, p. 1; Reglamento modificado por última vez por el Reglamento (CEE) nº 1893/91 (DO nº L 169 de 29. 6. 1991, p. 1.)

**▼B**

- impulsar nuevas actividades en ámbitos relacionados con la actividad ferroviaria.

## SECCIÓN III

**Separación entre la administración de la infraestructura y la actividad de transporte****▼M1***Artículo 6*

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que se lleven y se publiquen por separado las cuentas de pérdidas y ganancias y los balances relativos, por una parte, a la explotación de servicios de transporte de empresas ferroviarias y, por otra, a la administración de la infraestructura ferroviaria. Las ayudas estatales que se abonen con destino a una de tales áreas de actividad no podrán transferirse a la otra.

Las contabilidades de estas dos áreas de actividad deberán reflejar esta prohibición.

2. Además, los Estados miembros podrán disponer que dicha separación suponga la existencia de divisiones orgánicas diferenciadas en el seno de una misma empresa, o que la gestión de la infraestructura corra a cargo de una entidad distinta.

3. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que las funciones que determinan un acceso equitativo y no discriminatorio a la infraestructura, enumeradas en el anexo II, se encomienden a entidades o empresas que no presten a su vez servicios de transporte ferroviario. Con independencia de las estructuras de organización, deberá demostrarse que se ha cumplido este objetivo.

No obstante, los Estados miembros podrán asignar a empresas ferroviarias o a cualquier otro organismo el cobro de los cánones y la responsabilidad de gestionar la infraestructura ferroviaria, tal como la inversión, el mantenimiento y la financiación.

4. La aplicación del apartado 3 estará sujeta a la elaboración de un informe de la Comisión de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 *ter*, que deberá presentar a más tardar el 15 de marzo de 2006.

*Artículo 7*

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

**▼M2****▼C1**

\_\_\_\_\_

**▼M1**

3. Los Estados miembros podrán además conceder al administrador de la infraestructura, respetando lo dispuesto en los artículos 73, 87 y 88 del Tratado, una financiación suficiente en función de los objetivos asignados, la magnitud y las necesidades financieras, especialmente para hacer frente a las nuevas inversiones.

4. En el marco de la política general que determine el Estado, el administrador de la infraestructura deberá elaborar un programa de actividad que incluirá planes de inversión y financiación. Dicho programa irá orientado a garantizar un uso y desarrollo óptimos y eficientes de la infraestructura, asegurando al mismo tiempo el equilibrio financiero, y preverá los medios necesarios para realizar tales objetivos.

**▼B***Artículo 8*

El administrador de la infraestructura aplicará un canon de utilización de la infraestructura a su cargo que deberán pagar las empresas ferroviarias ► **M4** ————— ◀ que se sirvan de dicha infraestructura. Previa consulta a dicho administrador, los Estados miembros establecerán las modalidades de fijación de dicho canon.

El canon de utilización, que se calculará de forma que se excluya toda discriminación entre empresas ferroviarias, podrá tener en cuenta, en particular, los kilómetros recorridos, la composición del tren y todo tipo de condicionante especial debido a factores tales como la velocidad, la carga eje y el nivel o el período de uso de la infraestructura.

## SECCIÓN IV

**Saneamiento financiero***Artículo 9*

1. Los Estados miembros conjuntamente con las empresas ferroviarias públicas existentes establecerán mecanismos adecuados para contribuir a reducir las deudas de dichas empresas hasta llegar a un nivel que no obstaculice una gestión financiera sana, y para realizar un saneamiento de la situación financiera de las mismas.

2. A tal fin, los Estados miembros podrán adoptar las medidas necesarias para que se cree en la contabilidad de estas empresas un servicio específico de amortización de las deudas.

Podrán transferirse al pasivo de este servicio, hasta su amortización, todos los préstamos contraídos por las empresa tanto para financiar inversiones como para cubrir los déficit de explotación que resulten de la actividad de transporte por ferrocarril o de la gestión de la infraestructura ferroviaria. Las deudas procedentes de actividades de filiales no podrán tenerse en cuenta.

**▼M1**

3. La ayuda concedida por los Estados miembros para cancelar las deudas contempladas en el presente artículo se concederán con arreglo a lo dispuesto en los artículos 73, 87 y 88 del Tratado.

4. En el caso de las empresas ferroviarias se llevarán y publicarán las cuentas de pérdidas y ganancias y bien balances o bien los estados anuales de activos y pasivos, en lo que respecta a la prestación de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril. Los fondos que se abonen en concepto de actividades relativas a la prestación de servicios de transporte de viajeros en régimen de servicio público deberán figurar por separado en las cuentas correspondientes y no podrán transferirse a las actividades relativas a la prestación de otros servicios de transporte o cualquier otro servicio.

**▼B**

## SECCIÓN V

**Acceso a la infraestructura ferroviaria****▼M1***Artículo 10***▼M4****▼M1**

2. Se concederá a las empresas ferroviarias incluidas en el ámbito de aplicación del artículo 2, en condiciones equitativas, el acceso a la

▼ M1

infraestructura de otros Estados miembros para la explotación de servicios de transporte internacional combinado de mercancías.

▼ M2▼ C1

3. Se concederá a las empresas ferroviarias incluidas en el ámbito de aplicación del artículo 2, en condiciones equitativas, acceso a la red transeuropea de transporte ferroviario de mercancías definida en el artículo 10 *bis* y en el anexo I, y, a más tardar el 1 de enero de 2006 a toda la red ferroviaria, para la explotación de servicios de transporte internacional de mercancías.

Además, a más tardar el 1 de enero de 2007, se concederá a las empresas ferroviarias incluidas en el ámbito de aplicación del artículo 2, en condiciones equitativas, acceso a la infraestructura de todos los Estados miembros para la explotación de todo tipo de servicios de transporte de mercancías.

▼ M4

3 *bis*. Se concederá a las empresas ferroviarias incluidas en el ámbito de aplicación del artículo 2, a más tardar el 1 de enero de 2010, un derecho de acceso a la infraestructura de todos los Estados miembros para la explotación de servicios internacionales de transporte de viajeros. En el transcurso de un servicio internacional de transporte de viajeros, las empresas ferroviarias podrán recoger y dejar viajeros en cualquiera de las estaciones situadas en el trayecto internacional, incluso en estaciones situadas dentro de un mismo Estado miembro.

Aquellos Estados miembros en que el transporte internacional de viajeros por tren represente más de la mitad del volumen de negocios de las empresas ferroviarias deberán conceder el acceso a sus infraestructuras de transporte a más tardar el 1 de enero de 2012.

A petición de las autoridades competentes pertinentes o de las empresas ferroviarias interesadas, el organismo u organismos reguladores a que se refiere el artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE se encargarán de determinar si el principal objeto del servicio es transportar viajeros entre estaciones situadas en Estados miembros distintos.

3 *ter*. Los Estados miembros podrán limitar el derecho de acceso definido en el apartado 3 *bis* en las conexiones origen-destino que sean objeto de uno o más contratos de servicio público de conformidad con lo dispuesto en la legislación comunitaria vigente. Esta limitación no podrá tener por efecto una restricción del derecho de recoger y dejar viajeros en cualquiera de las estaciones situadas en el trayecto internacional, incluso en estaciones situadas dentro de un mismo Estado miembro, salvo cuando el ejercicio de ese derecho comprometa el equilibrio económico de un contrato de servicio público.

El organismo u organismos reguladores a que se refiere el artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE determinarán si el equilibrio económico puede verse comprometido sobre la base de un análisis económico objetivo y de criterios predefinidos, y previa petición de:

- la autoridad o autoridades competentes que hayan adjudicado el contrato de servicio público,
- cualquier otra autoridad competente interesada, que tenga derecho a limitar el acceso en virtud del presente artículo,
- el administrador de la infraestructura, o
- la empresa ferroviaria que ejecute el contrato de servicio público.

Las autoridades competentes y las empresas ferroviarias que presten los servicios públicos facilitarán al organismo u organismos reguladores información suficiente para tomar una decisión. El organismo regulador estudiará la información facilitada, consultará a todas las partes interesadas según corresponda, y comunicará a las partes interesadas su decisión motivada en un plazo de tiempo prudencial previamente fijado, y, en cualquier caso, en un plazo de dos meses a partir de la recepción de toda la información pertinente. El organismo regulador expondrá los



## ▼M4

motivos de su decisión y precisará dentro de qué plazo y bajo qué condiciones:

- la autoridad o autoridades competentes pertinentes,
- el administrador de la infraestructura,
- la empresa ferroviaria que ejecute el contrato de servicio público, o
- la empresa ferroviaria que solicite el acceso

podrán solicitar una revisión de la decisión.

*3 quater.* Los Estados miembros podrán asimismo limitar el derecho a recoger y dejar viajeros en estaciones dentro de un mismo Estado miembro durante el trayecto de un servicio de transporte internacional de viajeros cuando se haya adjudicado un contrato de concesión antes del 4 de diciembre de 2007 mediante un procedimiento de licitación pública equitativo y de conformidad con los principios pertinentes del Derecho comunitario, en virtud del cual se conceda el derecho exclusivo al transporte de viajeros entre dichas estaciones. Esta limitación podrá mantenerse durante la duración original del contrato o durante un máximo de 15 años, prevaleciendo el período más corto.

*3 quinquies.* Las disposiciones de la presente Directiva no obligarán a los Estados miembros a conceder, antes del 1 de enero de 2010, el derecho de acceso a que se refiere el apartado 3 *bis* a las empresas ferroviarias, y a las filiales que controlen directa o indirectamente, con licencia concedida en un Estado miembro en el que no se otorguen derechos de acceso de índole similar.

*3 sexies.* Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que las decisiones previstas en los apartados 3 *ter*, 3 *quater* y 3 *quinquies* estén sujetas a un control jurisdiccional.

*3 septies.* No obstante lo dispuesto en el apartado 3 *ter* y siempre que satisfagan las condiciones establecidas en el presente artículo, los Estados miembros podrán autorizar a la autoridad competente para los transportes ferroviarios a percibir, de las empresas ferroviarias que prestan servicios de transporte de viajeros, cánones por la explotación de las conexiones sujetas a la competencia de dicha autoridad y que se realicen entre dos estaciones del Estado miembro en cuestión.

En ese caso, las empresas ferroviarias que prestan servicios ferroviarios nacionales o internacionales de transporte de viajeros quedarán sujetas al mismo canon para la explotación de esas conexiones sujetas a la competencia de dicha autoridad.

Los cánones se destinarán a compensar a dicha autoridad por las obligaciones de servicio público en el marco de los contratos de servicio público adjudicados de acuerdo con el Derecho comunitario. Los ingresos procedentes de dichos cánones y abonados a modo de compensación no podrán superar el nivel necesario para cubrir la totalidad o parte de los gastos ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público correspondientes, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de estas obligaciones.

Los cánones se establecerán de conformidad con el Derecho comunitario, y respetarán en particular los principios de equidad, transparencia, no discriminación y proporcionalidad, concretamente entre la media del precio de los servicios para viajeros y el nivel de los cánones. La totalidad de los cánones percibidos de conformidad con el presente apartado no deberá poner en peligro la viabilidad económica del servicio ferroviario de transporte de viajeros que soporta los cánones.

Las autoridades competentes conservarán la información necesaria que permita determinar tanto el origen de los cánones como el empleo que se les ha dado. Los Estados miembros proporcionarán esta información a la Comisión.

▼ M1

4. Previa solicitud de un Estado miembro o por iniciativa propia, la Comisión examinará, en casos particulares, la aplicación y control del cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo y, en el plazo de dos meses desde la recepción de la solicitud y previa consulta al Comité a que se refiere el apartado 2 del artículo 11 *bis*, decidirá si la medida correspondiente puede seguir aplicándose. La Comisión comunicará su decisión al Parlamento Europeo, al Consejo y a los Estados miembros.

Sin perjuicio del artículo 226 del Tratado, todo Estado miembro podrá recurrir ante el Consejo, en el plazo de un mes, la decisión de la Comisión. El Consejo, en circunstancias excepcionales, podrá adoptar una decisión diferente por mayoría cualificada y en el plazo de un mes.

▼ M2▼ CI

5. Toda empresa ferroviaria que explote servicios de transporte ferroviario celebrará los acuerdos necesarios, conforme al Derecho público o privado, con los administradores de las infraestructuras ferroviarias utilizadas. Las condiciones por las que se rijan tales acuerdos serán no discriminatorias y transparentes, de conformidad con lo dispuesto en la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad <sup>(1)</sup>.

6. El acceso por vía férrea y la prestación de servicios vinculados a actividades ferroviarias contempladas en los apartados 1, 2 y 3 en las terminales y puertos que sirvan o puedan servir a más de un cliente final deberán ofrecerse a todas las empresas ferroviarias de forma no discriminatoria y transparente, y las solicitudes de las empresas ferroviarias sólo podrán someterse a restricciones si existen alternativas viables por ferrocarril en condiciones de mercado.

▼ M1

7. Sin perjuicio de las normativas comunitaria y nacional relativas a la política de la competencia y de las instituciones competentes en la materia, el organismo regulador establecido en virtud del artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE, u otro órgano que disponga de igual independencia, supervisará la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, incluido el mercado de transporte de mercancías por ferrocarril.

Este organismo se creará de acuerdo con las normas previstas en el apartado 1 del artículo 30 de la Directiva mencionada anteriormente. Todos los solicitantes o partes interesadas, podrán presentar quejas ante este organismo si consideran haber sido tratados injustamente, haber sido objeto de una discriminación o haber sido perjudicados de alguna manera. El organismo de regulación decidirá en el plazo más breve posible, previa denuncia o, en su caso, de oficio, sobre las medidas adecuadas para eliminar los fenómenos negativos en estos mercados. Con vistas al control judicial y a la cooperación necesarios entre los organismos reguladores nacionales, se aplicarán, en este contexto, el apartado 6 del artículo 30 y el artículo 31 de la Directiva mencionada anteriormente.

▼ M4

8. A más tardar el 1 de enero de 2009, la Comisión presentará al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones un informe sobre la aplicación de la presente Directiva.

Dicho informe tratará los siguientes aspectos:

— la aplicación de la presente Directiva en los Estados miembros, especialmente su impacto en los Estados miembros a que se refiere el artículo 3 *bis*, párrafo segundo, y el funcionamiento efectivo de los distintos organismos interesados,

<sup>(1)</sup> DO L 75 de 15.3.2001, p. 29; Directiva modificada por la Decisión 2002/844/CE de la Comisión (DO L 289 de 26.10.2002, p. 30)

**▼M4**

— el desarrollo del mercado y, en particular, las tendencias del tráfico internacional, las actividades y la participación en el mercado de todos los agentes, incluidos los nuevos operadores.

9. A más tardar el 31 de diciembre de 2012, la Comisión presentará al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones un informe sobre la aplicación de las disposiciones previstas en los apartados 3 *bis* a 3 *septies*.

La aplicación de la presente Directiva se evaluará sobre la base de un informe que presentará la Comisión dos años después de la fecha de apertura del mercado en los servicios internacionales de transporte de viajeros.

Este informe evaluará asimismo la evolución del mercado, incluido el estado de preparación para una mayor apertura del mercado ferroviario. En su informe, la Comisión analizará también los distintos modelos de organización de dicho mercado y el impacto de la presente Directiva en los contratos de servicio público y en su financiación. Para ello, la Comisión tendrá en cuenta la aplicación del Reglamento (CE) nº 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera <sup>(1)</sup>, y las diferencias intrínsecas entre Estados miembros (densidad de las redes, número de viajeros, distancias medias de viaje). En su informe, la Comisión propondrá, en su caso, medidas complementarias a fin de facilitar dicha apertura y evaluará el impacto de dichas medidas.

**▼M1***Artículo 10 bis*

1. La Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías constará de los elementos siguientes:

- a) las líneas ferroviarias indicadas en los mapas del anexo I;
- b) líneas alternativas, en su caso, en especial en torno a la infraestructura congestionada a que se refiere la Directiva 2001/14/CE. En la medida de lo posible, se respetará la duración total de viaje cuando se ofrezcan tales líneas;
- c) acceso por vía férrea a las terminales que sirvan o puedan servir a más de un cliente final y a otros lugares e instalaciones, con inclusión de tramos de enlace para la entrada y salida de ellos;
- d) acceso por vía férrea hacia y desde los puertos enumerados en el anexo I, con inclusión de tramos de enlace.

2. Los tramos de enlace mencionados en las letras c) y d) del apartado 1 abarcarán en cada extremo del trayecto la mayor de las dos extensiones siguientes: 50 km o el 20 % de la extensión del trayecto por las vías férreas a que se refiere la letra a) del apartado 1.

Bélgica y Luxemburgo, por su condición de Estados miembros con una red ferroviaria relativamente reducida o concentrada, podrán limitar la longitud de las líneas de alimentación, durante el primer año siguiente al 15 de marzo de 2003 a un mínimo de 20 km y, a un mínimo de 40 km hasta el final del segundo año.

SECCIÓN V *bis***Misión de seguimiento de la Comisión***Artículo 10 ter*

1. A más tardar el 15 de septiembre de 2001, la Comisión adoptará las disposiciones necesarias para llevar a cabo un seguimiento de las

<sup>(1)</sup> DO L 315 de 3.12.2007, p. 1.

**▼ M1**

condiciones técnicas y económicas y la evolución del mercado del transporte ferroviario europeo. La Comisión velará por que se asignen recursos adecuados para que pueda llevarse a cabo una observación efectiva de este sector.

2. En este marco, la Comisión asociará estrechamente a sus trabajos a representantes de los Estados miembros y a representantes de los sectores interesados, incluidos los usuarios, para que éstos puedan dar un mejor seguimiento al desarrollo del sector ferroviario y la evolución del mercado, evaluar las repercusiones de las medidas adoptadas y analizar el impacto de las medidas previstas por la Comisión.

3. La Comisión llevará a cabo un seguimiento de la utilización de las redes y de la evolución de las condiciones marco en el sector ferroviario, en especial por lo que respecta a los cánones por el uso de la infraestructura, la adjudicación de capacidad, la normativa de seguridad y la concesión de licencias, así como al grado de armonización que se produzca. Propiciará una cooperación activa entre los órganos de control pertinentes de los Estados miembros.

4. La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo acerca de:

- a) la evolución del mercado interior en cuanto a los servicios ferroviarios;
- b) las condiciones marco;

**▼ M2****▼ C1**

c) el estado de la red ferroviaria europea;

**▼ M1**

- d) la utilización de los derechos de acceso;
- e) los obstáculos para unos servicios ferroviarios más eficaces;
- f) las limitaciones de infraestructura; y
- g) la necesidad de legislación.

**▼ B**

## SECCIÓN VI

**Disposiciones finales****▼ M1***Artículo 11*

1. Los Estados miembros podrán someter a la Comisión cualquier cuestión relativa a la aplicación de la presente Directiva. Se adoptarán las decisiones oportunas con arreglo al procedimiento consultivo a que se refiere el apartado 2 del artículo 11 *bis*.

**▼ M4**

2. Las medidas destinadas a modificar los elementos no esenciales de la presente Directiva relativas a la adaptación de los anexos se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 11 *bis*, apartado 3.

**▼ M1***Artículo 11 bis*

- 1. La Comisión estará asistida por un Comité.
- 2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

**▼M4**

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 *bis*, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

**▼M1**

4. El Comité aprobará su reglamento interno.

**▼B***Artículo 12*

Las disposiciones de la presente Directiva se aplicarán sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 90/531/CEE del Consejo, de 17 de septiembre de 1990, relativa a los procedimientos de formalización de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de las telecomunicaciones <sup>(1)</sup>.

*Artículo 13*

Queda derogada, con efectos a partir del 1 de enero de 1993, la Decisión 75/327/CEE.

Las referencias a la Decisión derogada se entenderán hechas a la presente Directiva.

**▼M2****▼CI****▼M1***Artículo 14 bis*

1. Durante un plazo de cinco años a partir del 15 de marzo de 2003, los siguientes Estados miembros:

- Irlanda, por su condición de Estado miembro situado en una isla con enlace ferroviario sólo con uno de los demás Estados miembros;
- el Reino Unido, con respecto a Irlanda del Norte, por el mismo motivo; y
- Grecia, por su calidad de Estado miembro sin enlace ferroviario directo con ninguno de los demás Estados miembros,

no estarán obligados a aplicar el requisito de encomendar a una entidad independiente las funciones que determinen un acceso equitativo y no discriminatorio a la infraestructura a que se refiere el párrafo primero del apartado 3 del artículo 6, y las funciones a que se refiere el párrafo primero del apartado 2 del artículo 7, en la medida en que dichos artículos obligan a los Estados miembros a establecer entidades independientes que realicen las funciones que disponen esos artículos.

2. No obstante, cuando:

- a) más de una empresa ferroviaria con licencia concedida de conformidad con el artículo 4 de la Directiva 95/18/CE o en el caso de Irlanda y de Irlanda del Norte una empresa ferroviaria con tal licencia concedida en otra parte, presente una solicitud oficial para la explotación de servicios ferroviarios competidores en Irlanda, Irlanda del Norte o Grecia, o desde o hacia dichos territorios, en cuyo caso se decidirá acerca del mantenimiento de la aplicabilidad de esta excepción por el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 11 *bis*, o
- b) una empresa ferroviaria que explote servicios ferroviarios en Irlanda, Irlanda del Norte o Grecia presente una solicitud oficial para la explotación de servicios ferroviarios en el territorio de otro Estado

<sup>(1)</sup> DO n° L 297 de 29. 10. 1990, p. 1.

**▼ M1**

miembro, desde o hacia el territorio de otro Estado miembro (en el caso de Irlanda, o en el caso del Reino Unido con respecto a Irlanda del Norte, o en ambos casos, respecto de otro Estado miembro fuera de sus territorios). La excepción contemplada en el apartado 1 no será de aplicación.

En el plazo de un año a partir de la recepción ya sea de la decisión contemplada en la letra a) adoptada conforme al procedimiento consultivo del apartado 2 del artículo 11 *bis* o la notificación de la solicitud oficial a que se refiere la letra b), el Estado miembro o los Estados miembros interesados (Irlanda, el Reino Unido respecto de Irlanda del Norte o Grecia) pondrán en vigor normas jurídicas para dar cumplimiento a los artículos a que se refiere el apartado 1.

3. Toda excepción con arreglo al apartado 1 podrá prorrogarse por plazos no superiores a cinco años. A más tardar doce meses antes de la expiración de la excepción, el Estado miembro que se acoja a la misma podrá dirigirse a la Comisión para solicitar su prórroga. Toda solicitud de renovación de la excepción deberá motivarse. La Comisión estudiará dichas solicitudes y adoptará una decisión de acuerdo con el procedimiento consultivo a que se refiere el apartado 2 del artículo 11 *bis*. Se aplicará el mencionado procedimiento consultivo a cualquier decisión relacionada con la solicitud.

En su decisión, la Comisión tendrá en cuenta cualquier modificación de la situación geopolítica y la evolución del mercado del transporte ferroviario en el Estado miembro que solicite la renovación de la excepción así como desde y hacia dicho Estado miembro.

4. Luxemburgo, por su condición de Estado miembro con una red ferroviaria relativamente reducida, no necesita aplicar hasta el 31 de agosto de 2004 el requisito de encomendar a entidades independientes las funciones que determinen un acceso equitativo y no discriminatorio a la infraestructura establecidas en el párrafo primero del apartado 3 del artículo 6, en la medida en que obliga a los Estados miembros a crear entidades independientes que ejecuten las funciones a que se refiere dicho artículo.

**▼ B***Artículo 15*

Los Estados miembros, previa consulta a la Comisión, adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la presente Directiva, antes del 1 de enero de 1993. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

**▼ M4**

Chipre y Malta quedarán exentos de la obligación de adaptar su legislación para dar cumplimiento a la presente Directiva mientras no dispongan de un sistema ferroviario en sus respectivos territorios.

**▼ B***Artículo 16*

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

**▼ M1***ANEXO I*  
**PUERTOS**

BELGIË/BELGIQUE

Antwerpen/Anvers

Gent/Gand

Zeebrugge/Zeebruges

**▼ M3**

БЪЛГАРИЯ

Варна

Бургас

Русе

Лом

Видин

**▼ A1**

ČESKÁ REPUBLIKA

**▼ M1**

DANMARK

Ålborg

Århus

Esbjerg

Fredericia

København

Nyborg

Odense

DEUTSCHLAND

Brake

Bremen/Bremerhaven

Brunsbüttel

Cuxhaven

Emden

Hamburg

Kiel

Lübeck

Nordenham

Puttgarden

Rostock

Sassnitz

Wilhelmshaven

Wismar

**▼ A1**

EESTI

Muuga sadam

Paljassaare sadam

Vanasadam

**▼ A1**

Paldiski põhjasadam  
Paldiski lõunasadam  
Kopli põhjasadam  
Kopli lõunasadam  
Bekkeri sadam  
Kunda sadam

**▼ M1**

ΕΛΛΑΣ  
Αλεξανδρούπολις  
Ελευσίνα  
Πάτρα  
Πειραιάς  
Θεσσαλονίκη  
Βόλος  
  
ESPAÑA  
Algeciras  
Almería  
Barcelona  
Bilbao  
Cartagena-Escombreras  
Gijón  
Huelva  
Tarragona  
Valencia  
Vigo  
  
FRANCE  
Bayonne  
Bordeaux  
Boulogne  
Calais  
Cherbourg  
Dunkerque  
F.S.-Marseilles  
La Rochelle  
Le Havre  
Nantes  
Port-la-Nouvelle  
Rouen  
Sète  
St-Nazaire  
  
IRELAND  
Cork  
Dublin



**▼ M1**

ITALIA  
Ancona  
Bari  
Brindisi  
C. Vecchia  
Genova  
Gioia Tauro  
La Spezia  
Livorno  
Napoli  
Piombino  
Ravenna  
Salerno  
Savona  
Taranto  
Trieste  
Venezia

**▼ A1**

KYIΠOΣ  
LATVIJA  
Rīga  
Ventspils  
Liepāja  
LIETUVA  
Klaipėda

**▼ M1**

LUXEMBOURG

**▼ A1**

MAGYARORSZÁG

MALTA

**▼ M1**

NEDERLAND  
Amsterdam Zeehaven  
Delfzijl/Eemshaven  
Vlissingen  
Rotterdam Zeehaven  
Terneuzen

ÖSTERREICH

**▼ A1**

POLSKA  
Szczecin  
Świnoujście

▼ A1

Gdańsk  
Gdynia

▼ M1

PORTUGAL  
Leixões  
Lisboa  
Setúbal  
Sines

▼ M3

ROMÂNIA  
Constanța  
Mangalia  
Midia  
Tulcea  
Galați  
Brăila  
Medgidia  
Oltenița  
Giurgiu  
Zimnicea  
Calafat  
Turnu Severin  
Orșova

▼ A1

SLOVENIJA  
Koper  
  
SLOVENSKO

▼ M1

SUOMI/FINLAND  
Hamina  
Hanko  
Helsinki  
Kemi  
Kokkola  
Kotka  
Oulu  
Pori  
Rauma  
Tornio  
Turku  
  
SVERIGE  
Göteborg-Varberg  
Helsingborg  
Luleå

▼ M1

Malmö

Norrköping

Oxelösund

Stockholm

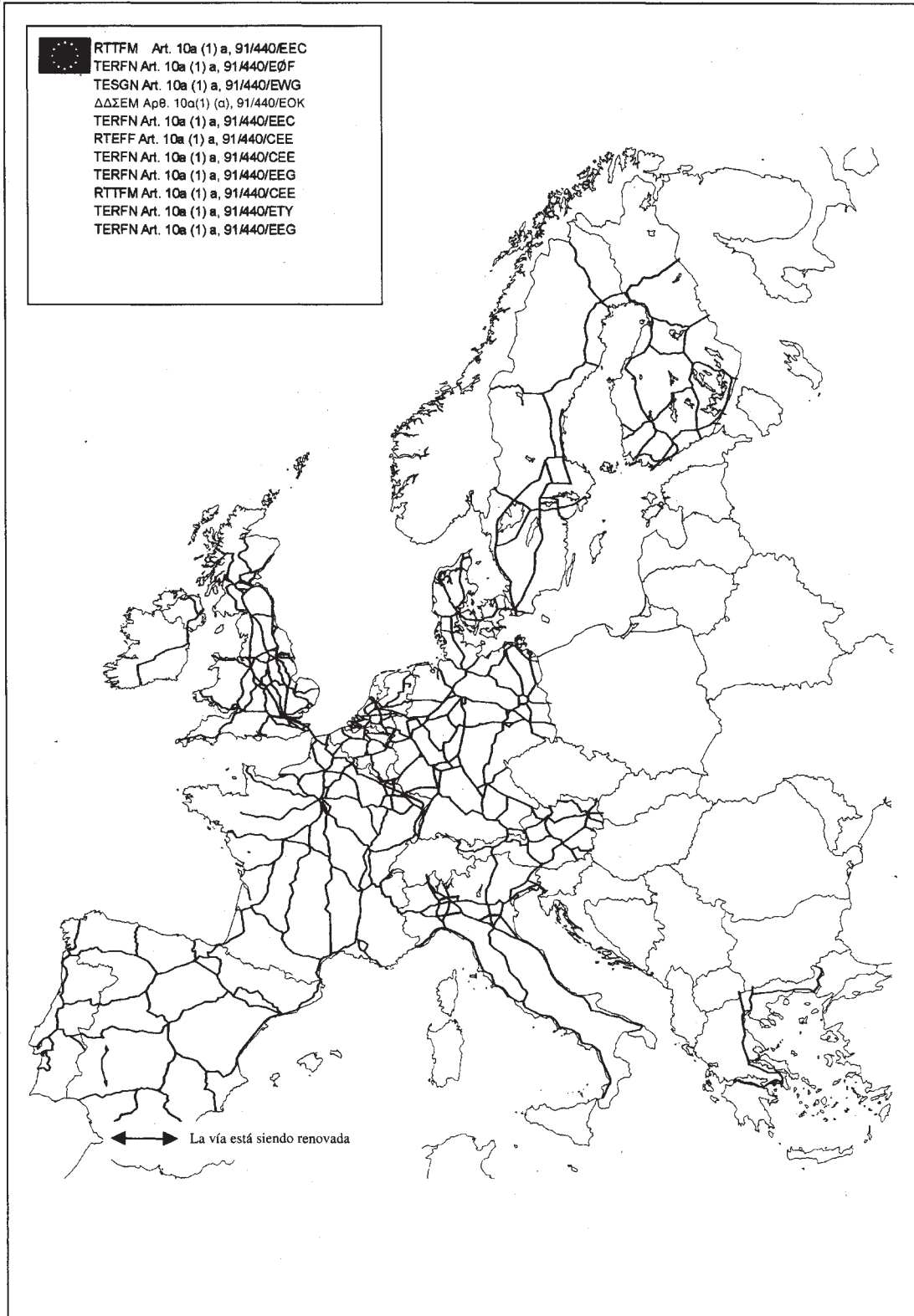
Trelleborg-Ystad

Umeå

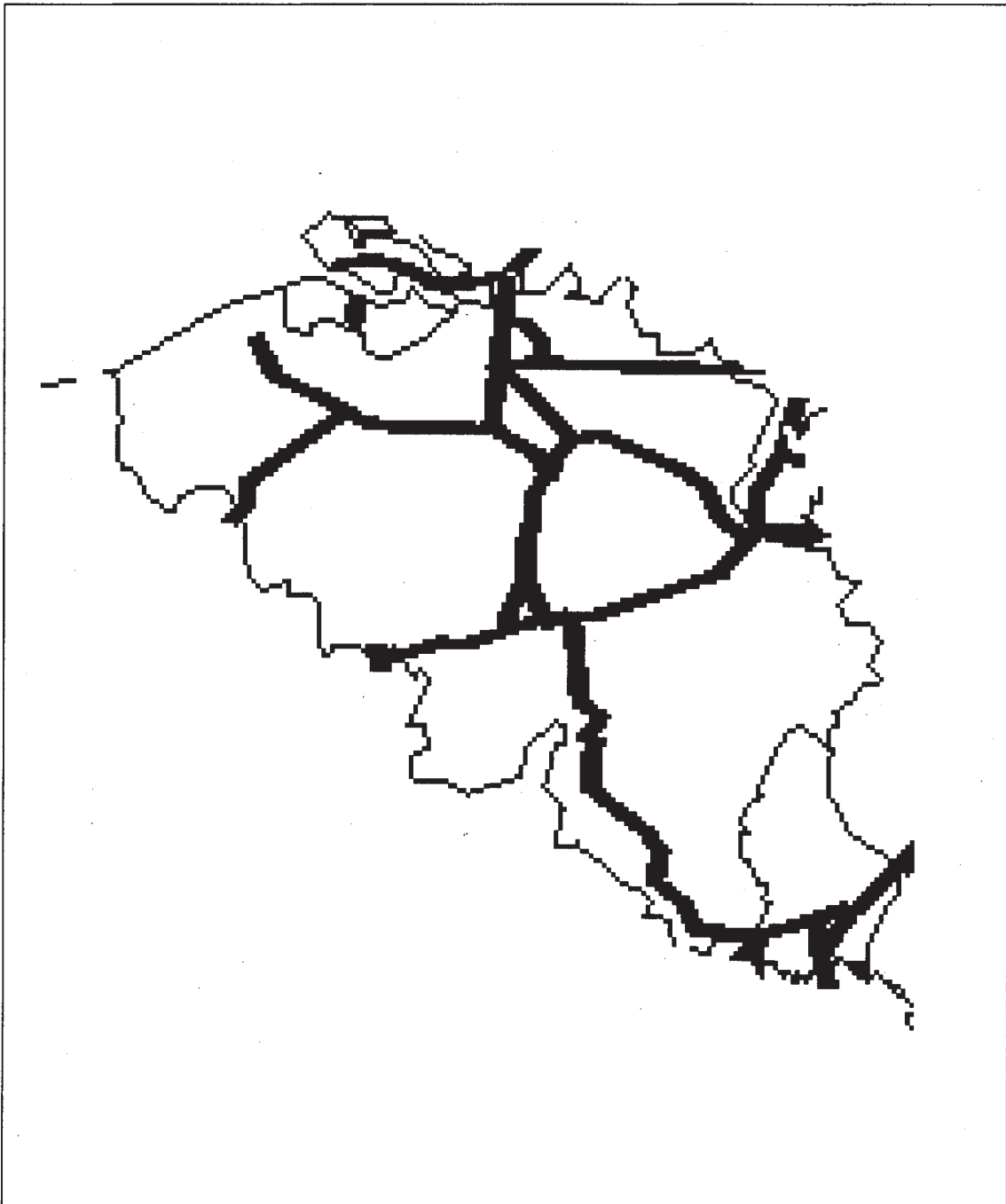
UNITED KINGDOM

Todos los puertos conectados a través de la vía férrea

▼ M1



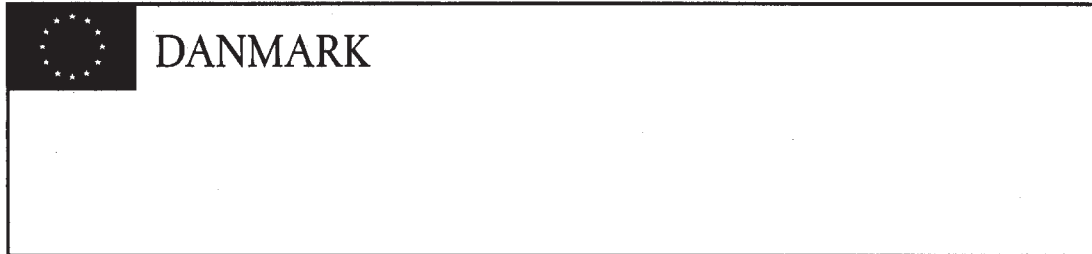
▼MI



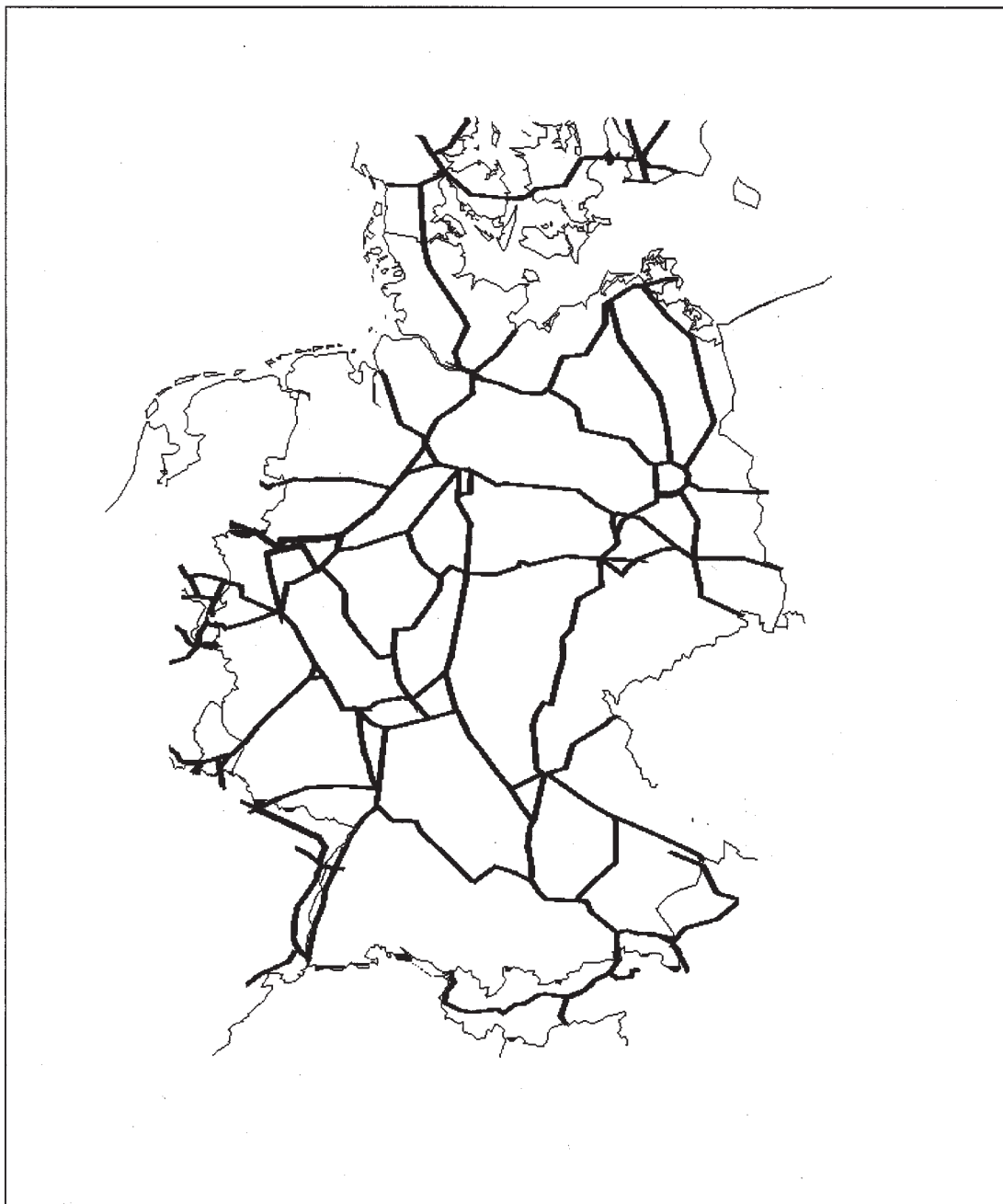
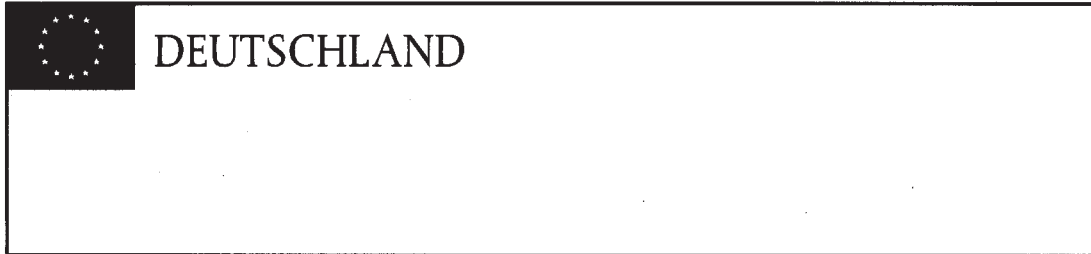
▼A1



▼ M1

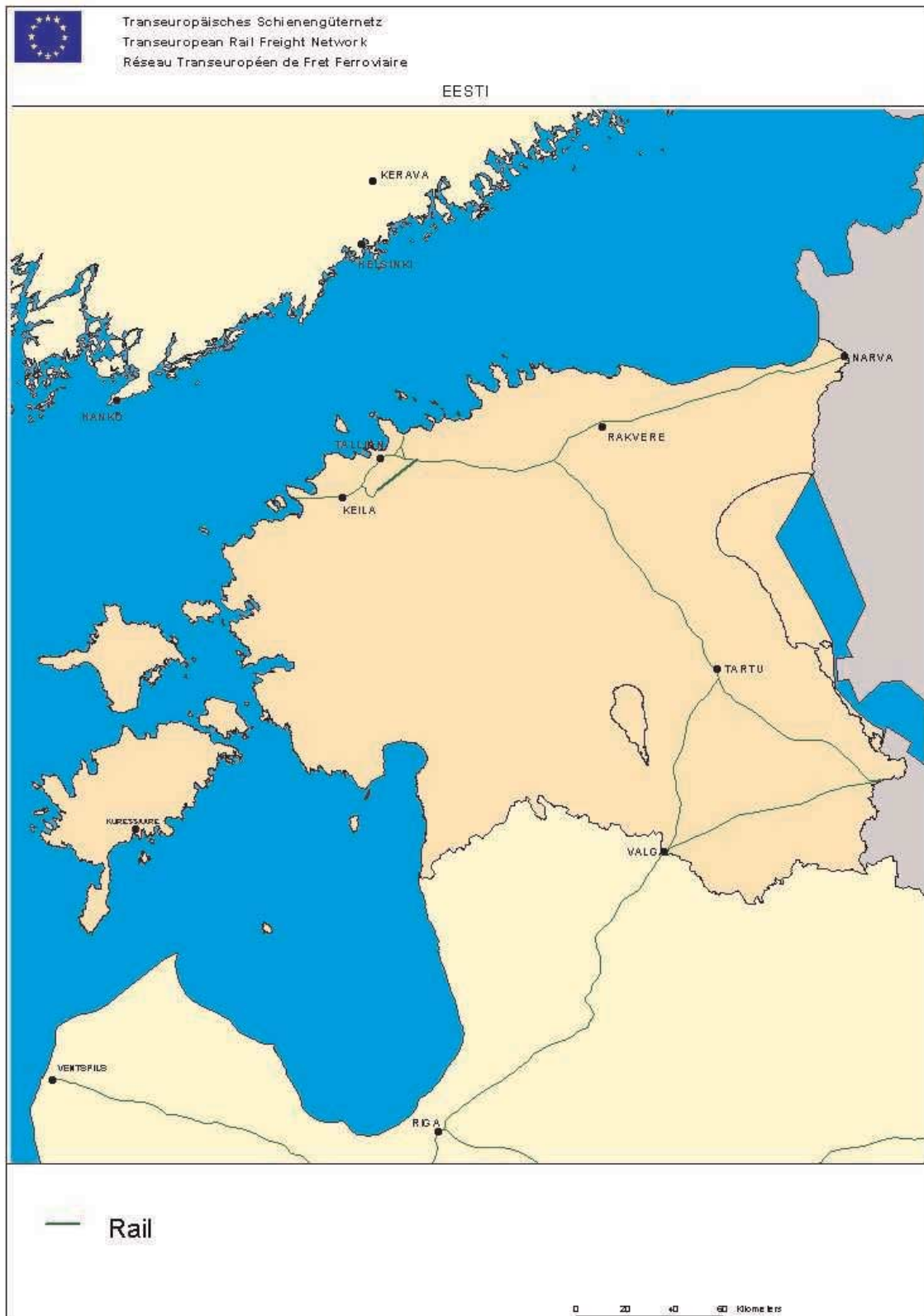


▼ M1

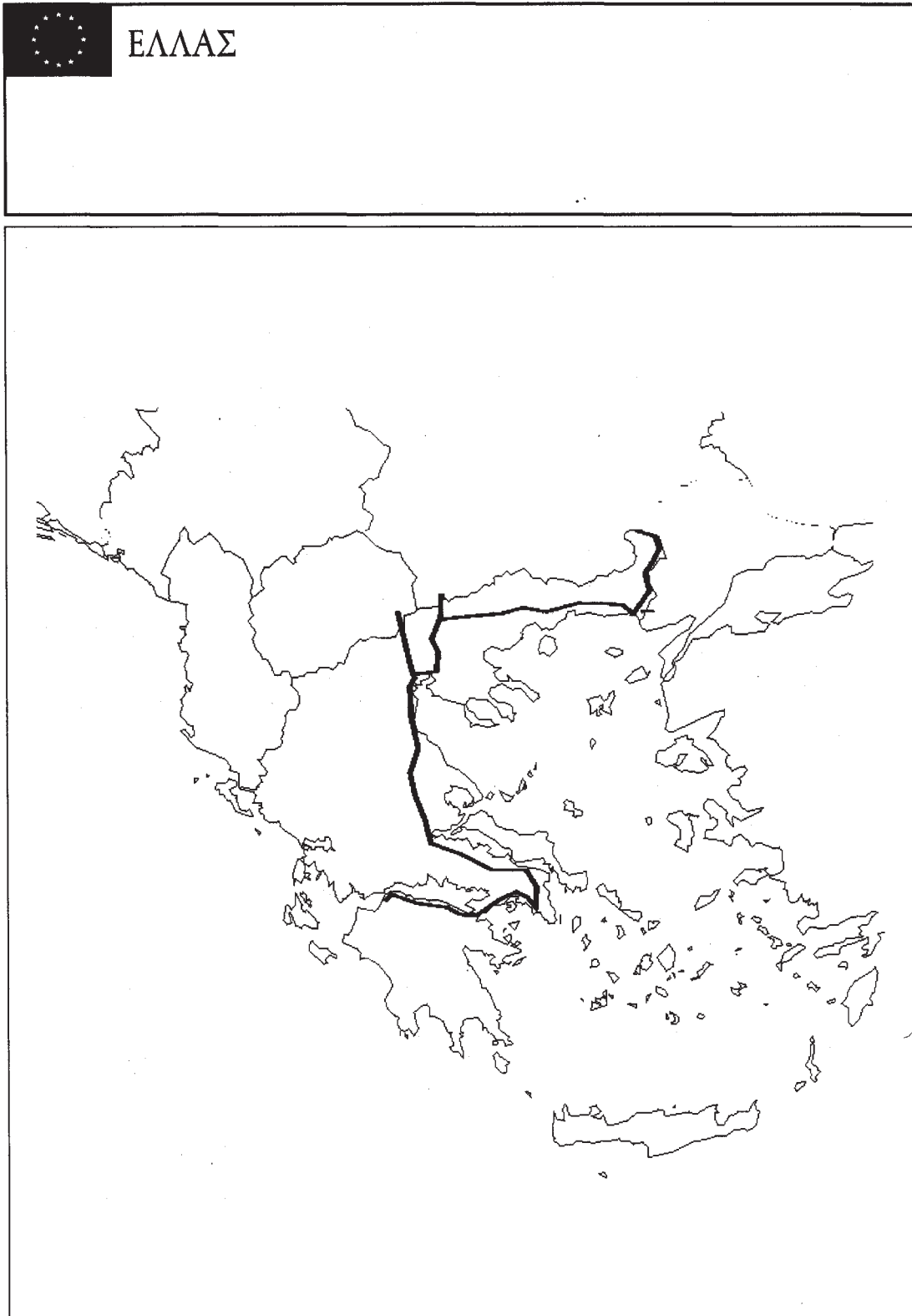




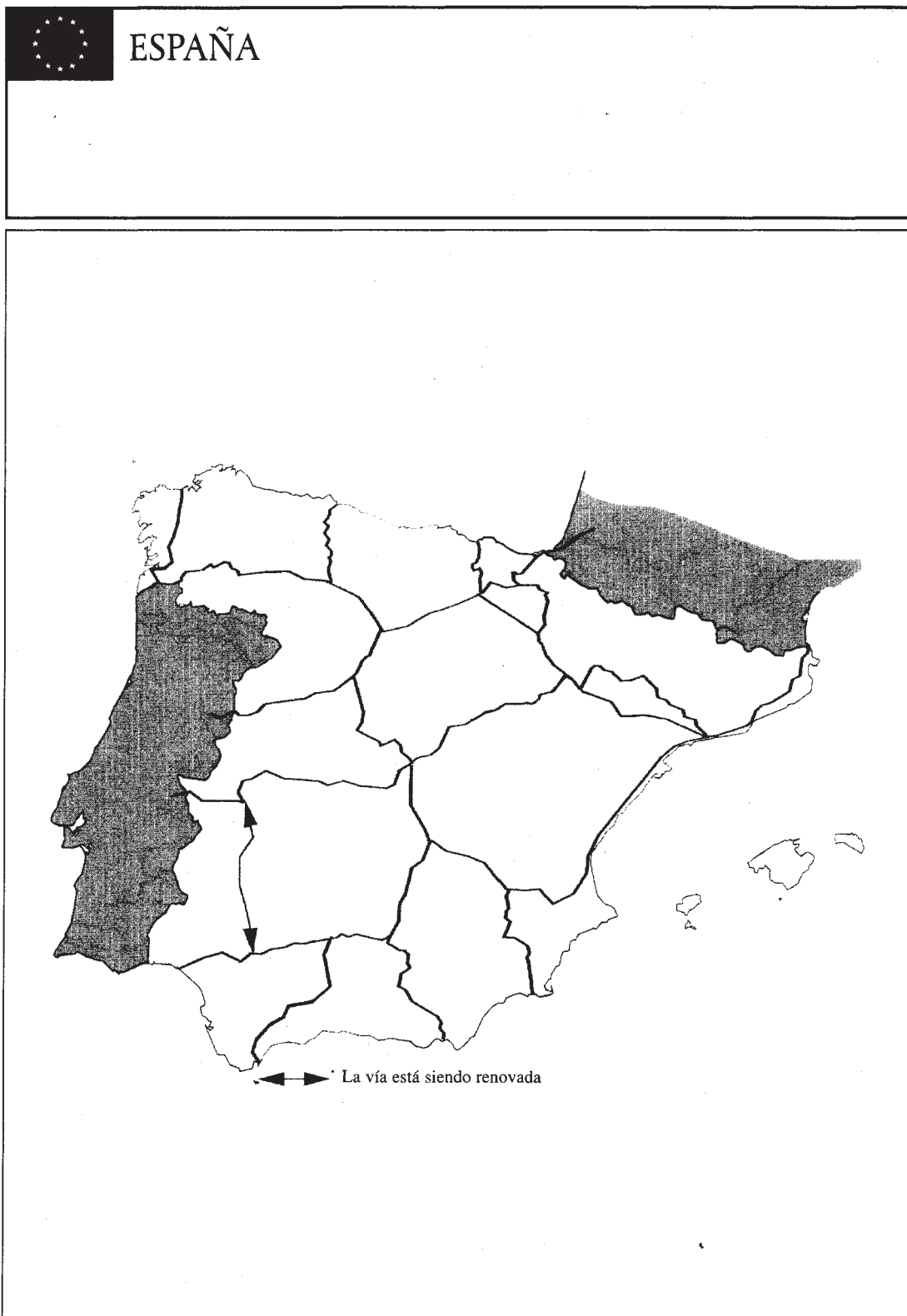
▼ A1



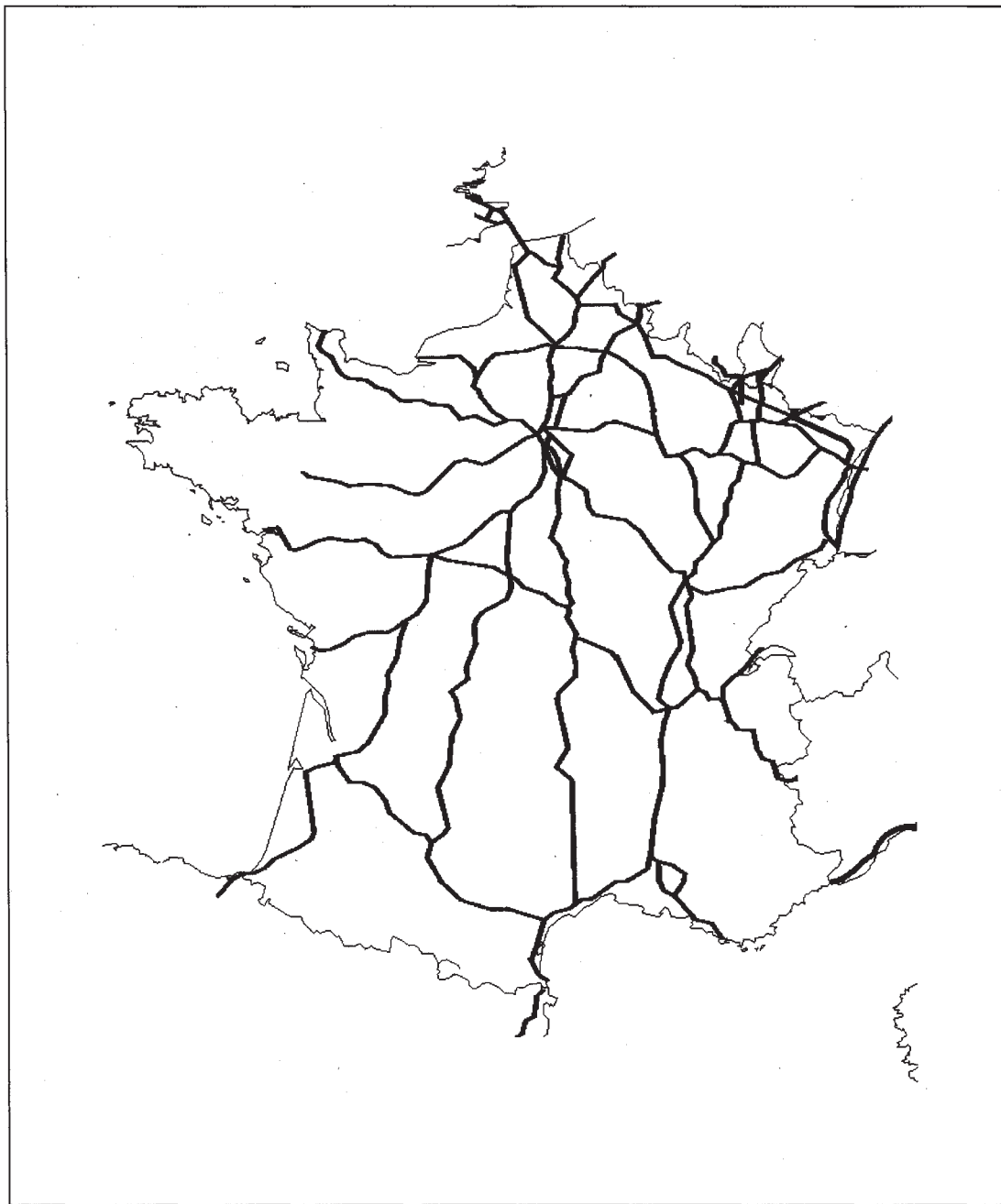
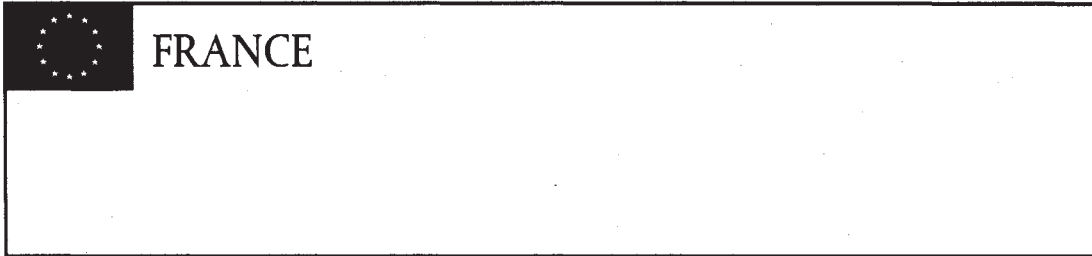
▼ MI



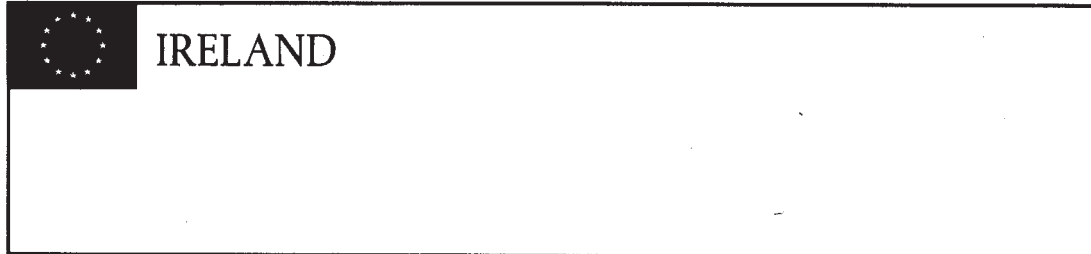
▼ M1



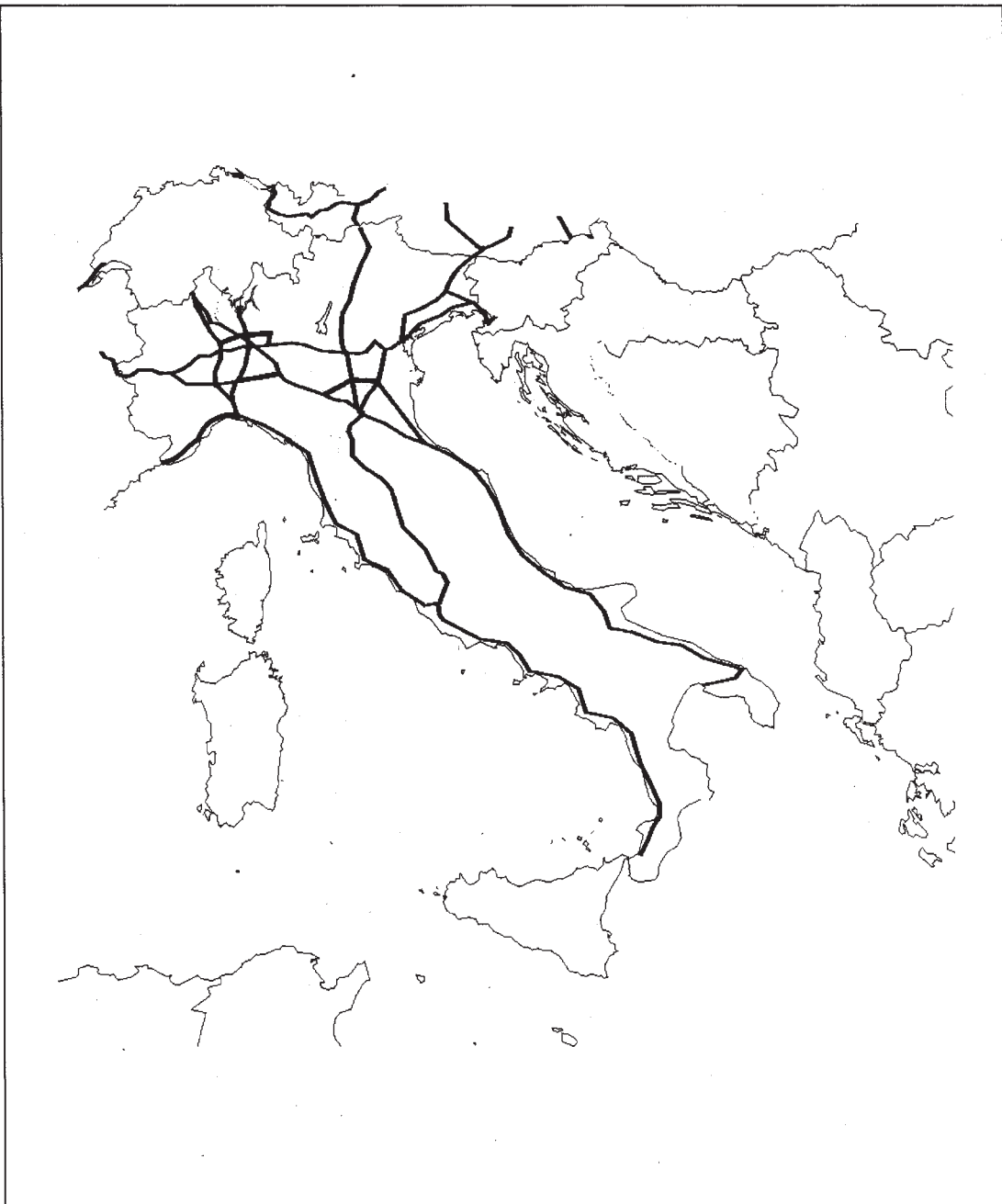
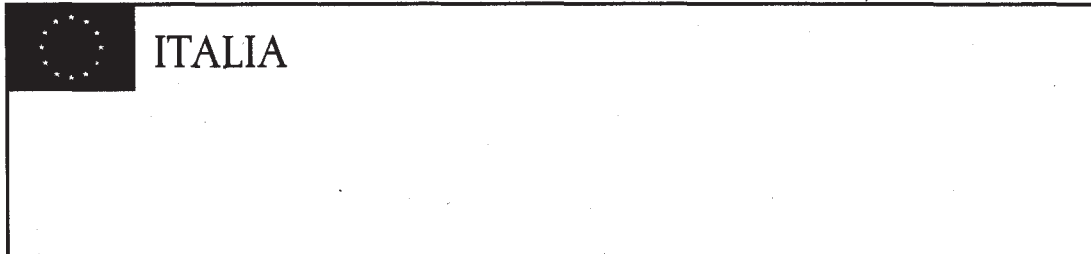
▼ MI



▼MI



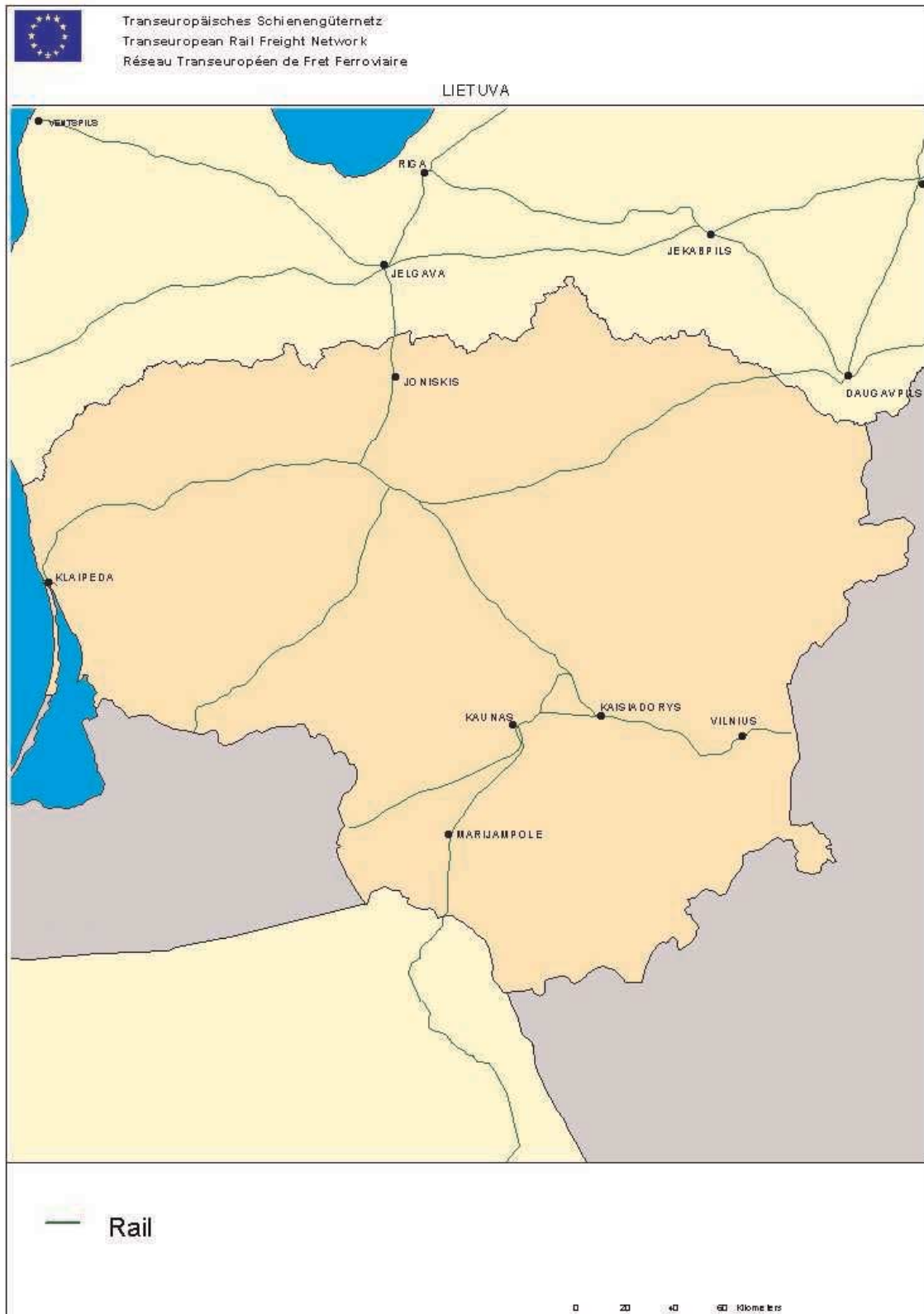
▼ MI



▼ A1

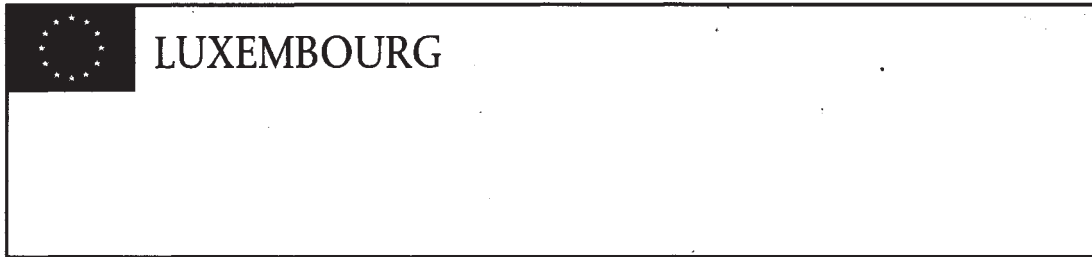


▼ A1

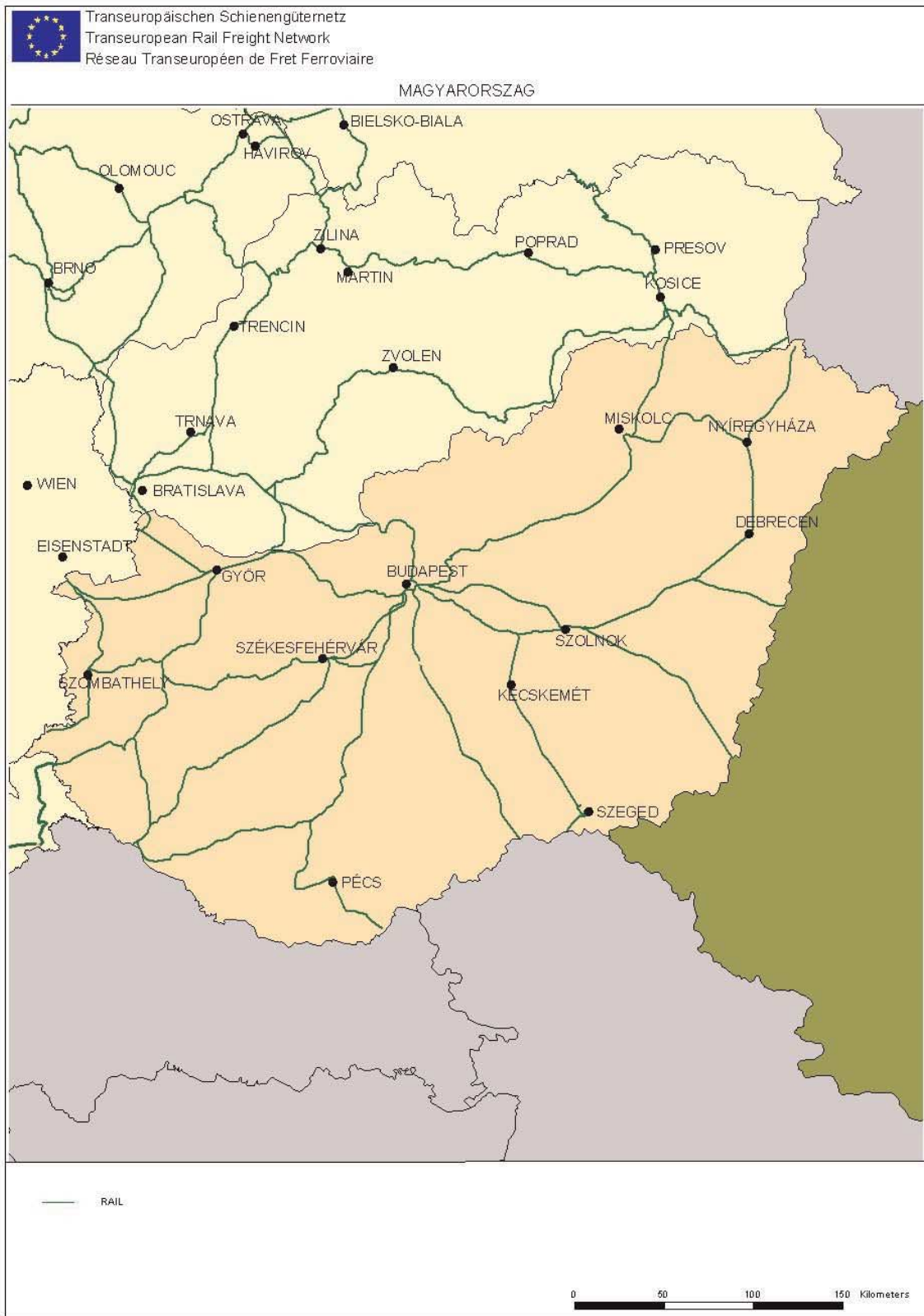




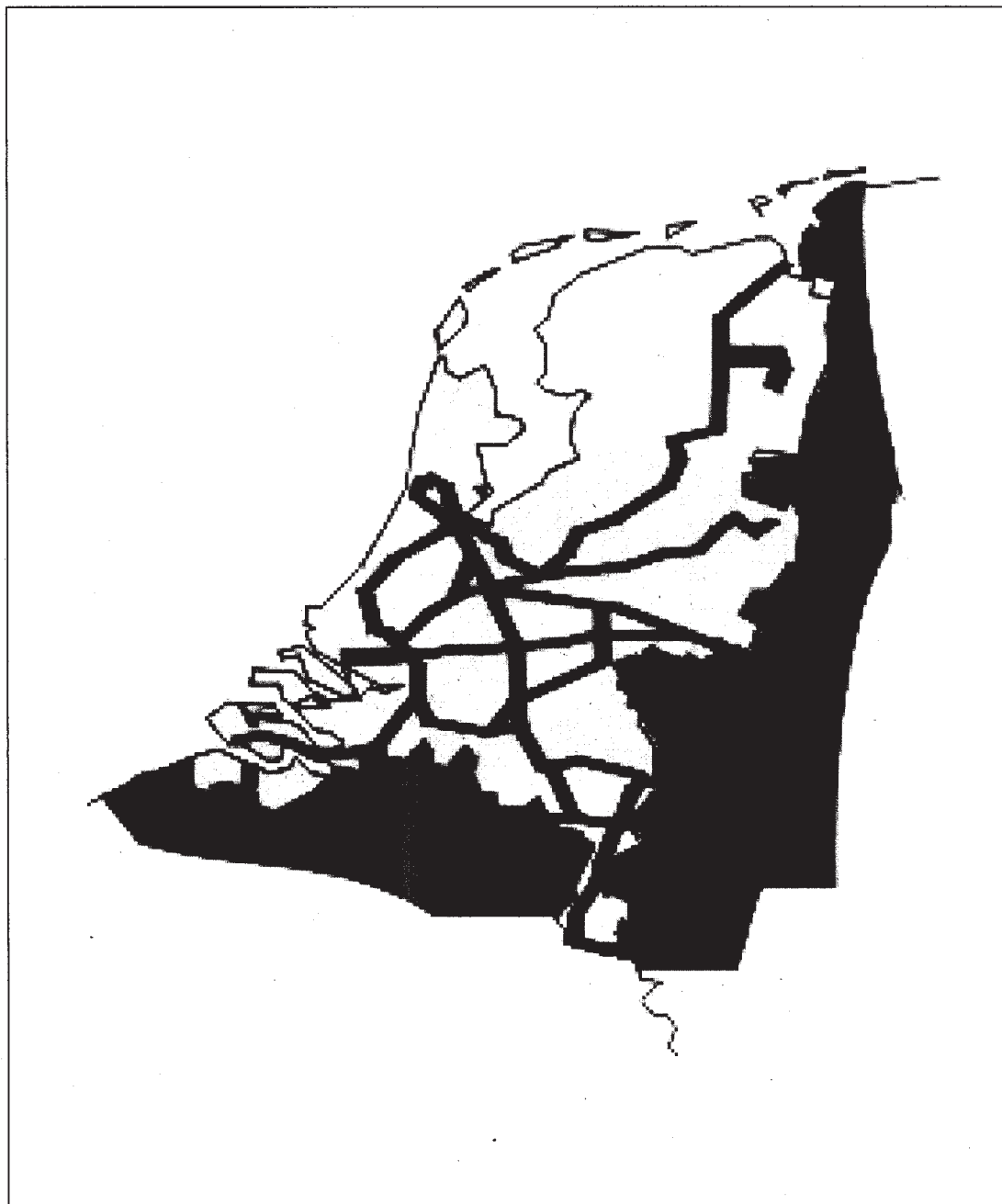
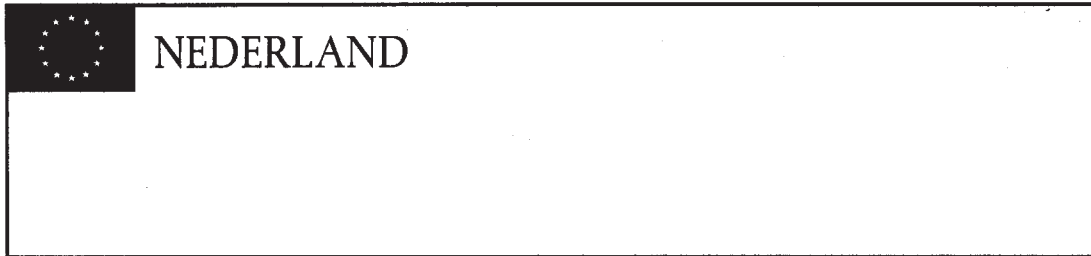
▼M1



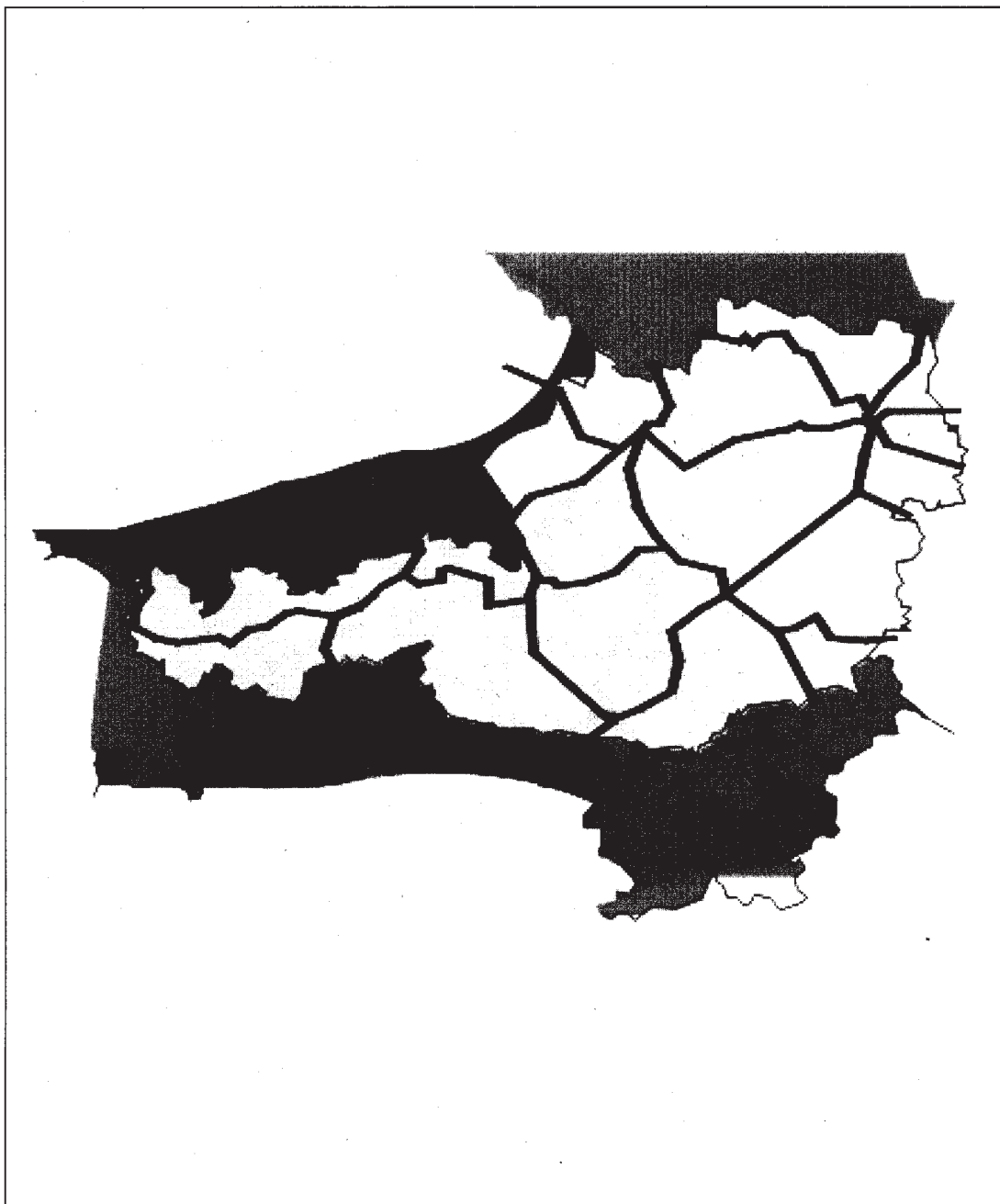
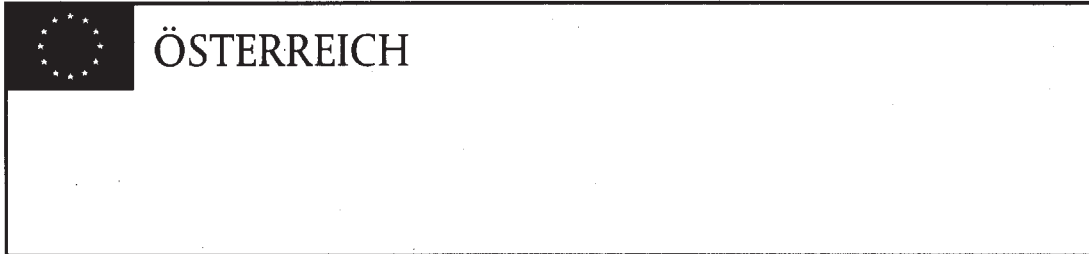
▼ A1



▼ M1



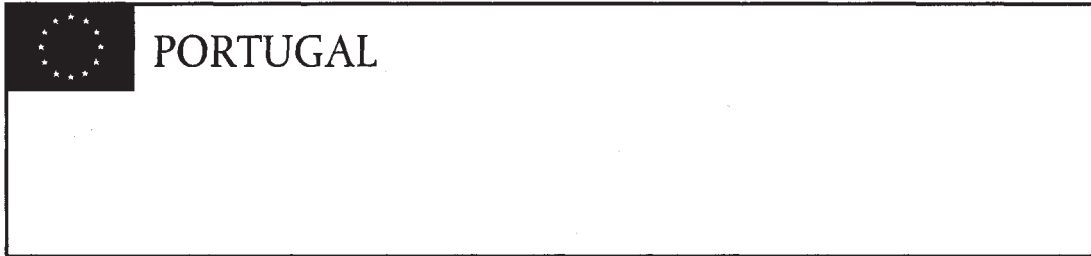
▼ M1



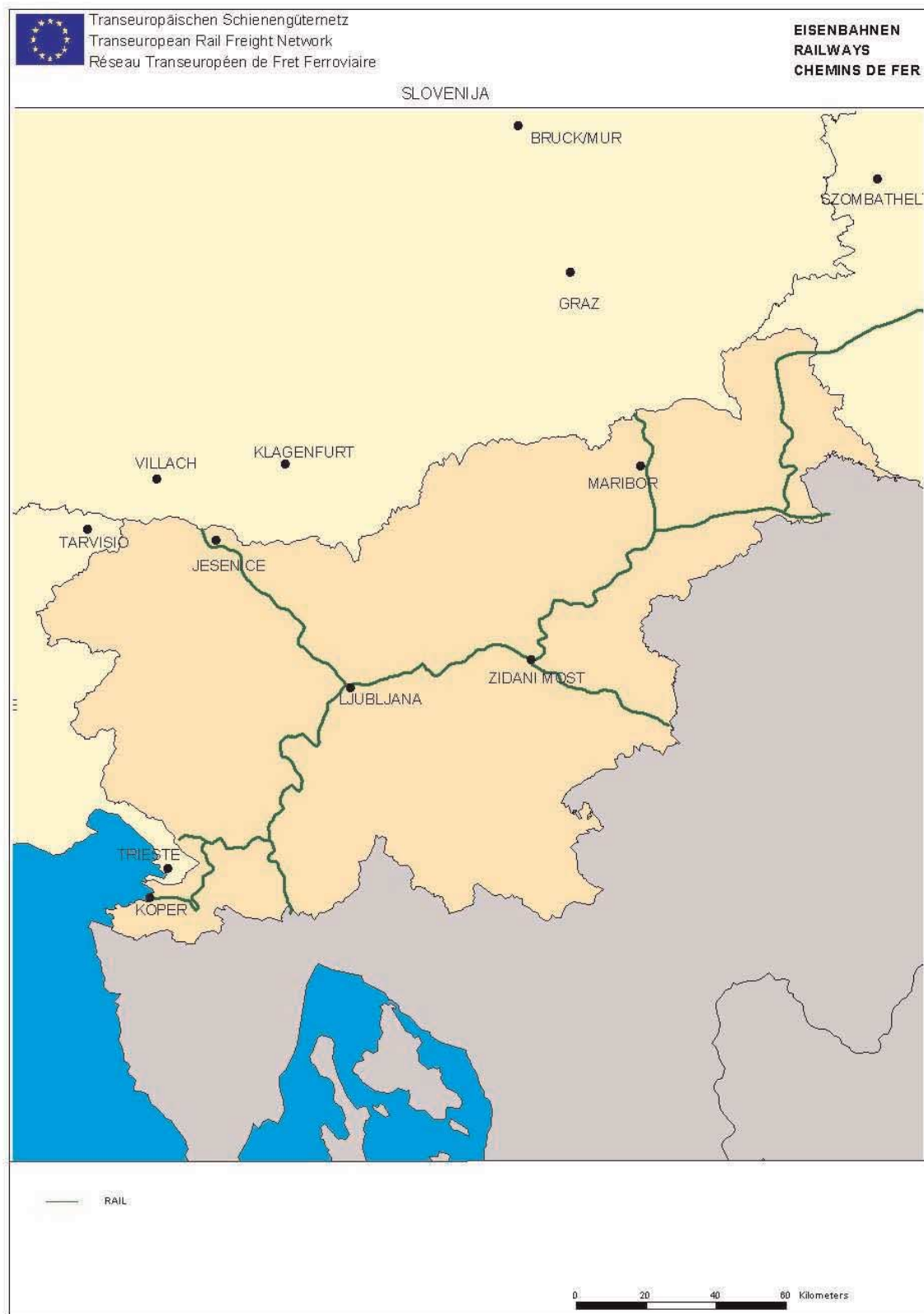
▼ A1



▼ M1

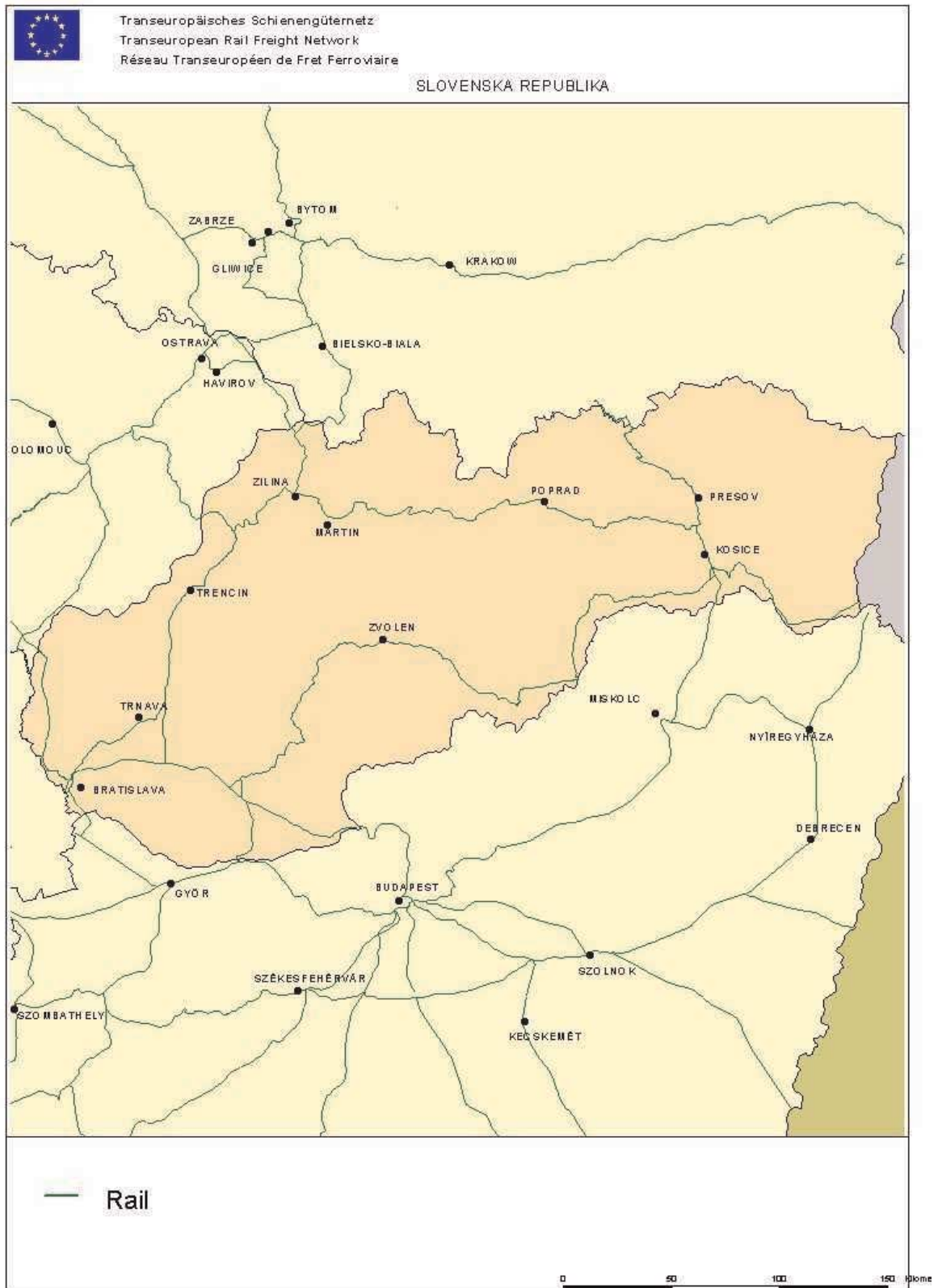


▼ A1



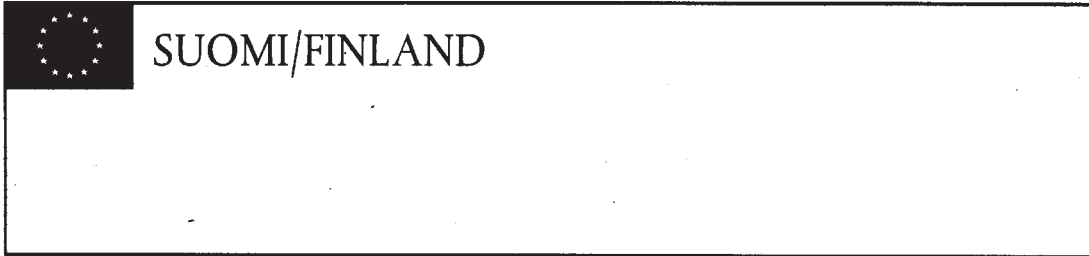


▼ **A1**

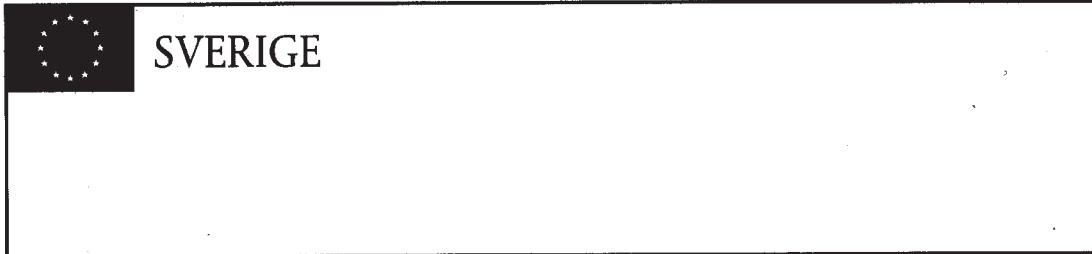




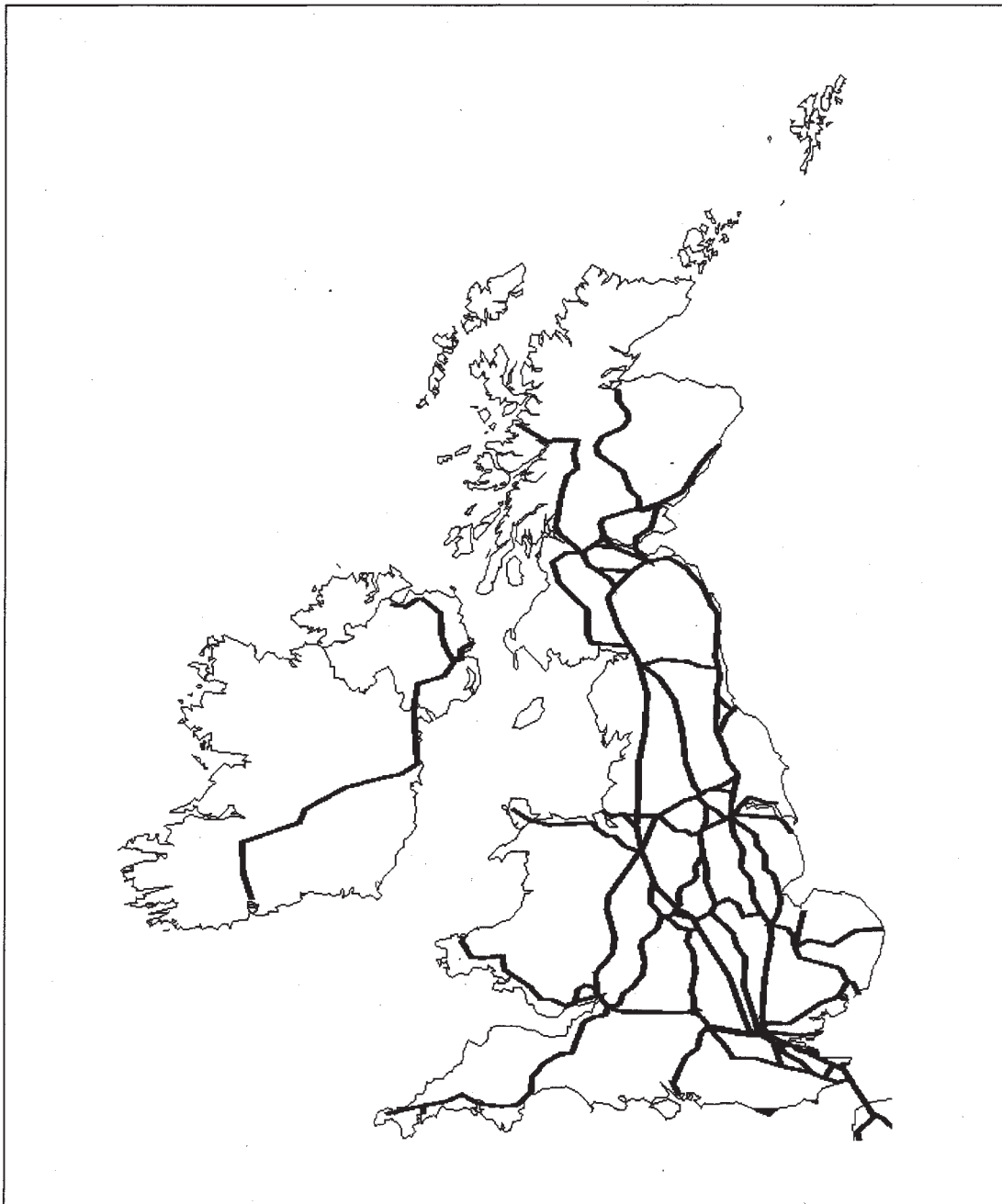
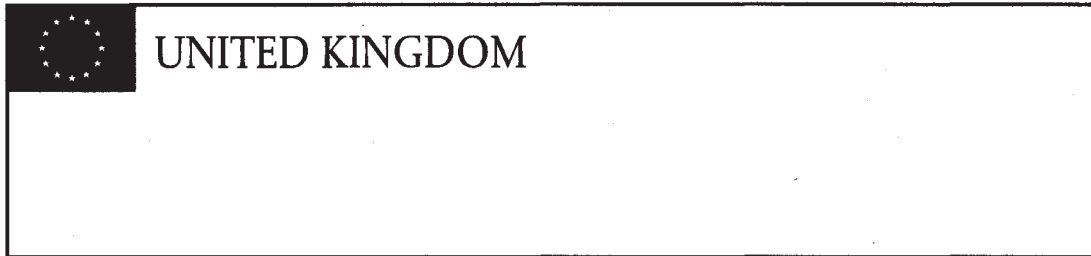
▼ MI



▼ M1



▼ MI



▼ M1

*ANEXO II*

Lista de las funciones fundamentales a que se refiere el apartado 3 del artículo 6:

- preparación y toma de decisiones relativas a la concesión de licencias de empresas ferroviarias, incluida la concesión de licencias individuales;
- toma de decisiones relacionadas con la adjudicación de franjas, incluidas tanto la definición y la evaluación de disponibilidad como la asignación de franjas para trenes concretos;
- toma de decisiones relacionadas con la percepción de cánones por uso de infraestructura;
- supervisión del cumplimiento de las obligaciones de servicio público que requiere la prestación de determinados servicios.