

II

(Actos jurídicos preparatorios)

COMISIÓN

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE del Consejo sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios

(2002/C 291 E/01)

COM(2002) 25 final — 2002/0025(COD)

(Presentada por la Comisión el 23 de enero de 2002)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La realización de un mercado integrado de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril es una piedra angular de la visión de la política de transporte que se esboza en el Libro Blanco sobre la política europea de transportes de cara al 2010, publicado en septiembre de 2001. Es necesario revitalizar el sector del transporte ferroviario de mercancías para que pueda absorber una mayor cuota del futuro aumento de la demanda de transporte de mercancías. El objetivo no consiste en aumentar la cuota de mercado del ferrocarril a despecho de las fuerzas del mercado, sino más bien en utilizar dichas fuerzas para mejorar su competitividad en aquellos segmentos del mercado en los que el ferrocarril supone una ventaja comparativa. La Comisión considera que la liberalización de los mercados de transporte de mercancías por ferrocarril dará lugar a la competición necesaria para que los agentes del mercado dispongan de incentivos suficientes para adquirir mayor eficiencia y competitividad, así como para operar con mayor proximidad al cliente. Debe atraer nuevos capitales y empresas, estimular el desarrollo de nuevos servicios que respondan a las exigencias de los clientes y mejorar la situación financiera de las empresas ferroviarias. Esto es necesario para que el sistema ferroviario sea capaz de contribuir en el futuro a una mayor eficiencia del sector europeo del transporte de mercancías.

Si bien se han logrado algunos avances en el proyecto de Mercado Único del transporte de mercancías por ferrocarril, este proceso se encuentra sin duda retrasado con respecto a otras modalidades de transporte, en particular el transporte aéreo y por carretera, con los cuales debe competir el ferrocarril. En 1995, la Comisión presentó una propuesta de liberalizar las redes de transporte de mercancías y pasajeros en la UE que tuvo secuelas. En aquel entonces, el marco normativo del sector ferroviario todavía presentaba lagunas (por ejemplo, con respecto a la seguridad y la interoperabilidad) y no podía garantizar un funcionamiento eficiente de mercados abiertos. Se ha reconocido que el mercado ferroviario debe integrarse progresivamente debido a sus características particulares.

La aplicación del principio de libre prestación de servicios implica derechos de acceso a las infraestructuras ferroviarias para las empresas ferroviarias establecidas y autorizadas en la Unión Europea. La Directiva 91/440/CEE fue un primer paso en esta dirección, al establecer derechos de acceso para los grupos internacionales y empresas ferroviarias para operar servicios internacionales de transporte combinado. La Directiva 2001/12/CE estableció los derechos de acceso a la red transeuropea de transporte de mercancías por ferrocarril y, a más tardar a partir de 2008, a toda la red europea de transporte de mercancías para los servicios internacionales.

La Comisión considera que hay varios argumentos a favor de una aceleración de este proceso. Las decisiones recientes han creado una dinámica en el mercado y nuevas expectativas de los consignatarios, los operadores y los inversores potenciales.

Estas expectativas también se han visto alimentadas por la posición expresada con claridad por el Parlamento Europeo favorable a la apertura total del mercado del transporte de mercancías en el momento de la conciliación con el Consejo sobre el paquete de infraestructura en noviembre de 2000 y por la petición a la Comisión para que elabore rápidamente nuevas propuestas a este efecto. Esta posición ha venido seguida de las conclusiones del Consejo Europeo de Estocolmo en marzo de 2001 que reafirman la necesidad de completar el mercado interior del transporte teniendo en cuenta el ferrocarril. Hay que considerar asimismo la perspectiva de la ampliación.

Ha llegado pues el momento de preparar el siguiente paso para la integración del mercado, a saber, la liberalización de los mercados nacionales de transporte de mercancías (es decir, servicios regulares nacionales prestados por una empresa ferroviaria extranjera), incluida la posibilidad del cabotaje (es decir, la posibilidad para las empresas de transporte ferroviario internacional de prestar servicios nacionales ocasionales).

El acceso a las redes ferroviarias de transporte de mercancías para los servicios nacionales prestados por empresas ferroviarias distintas del operador nacional ya es una realidad en varios Estados miembros, como Austria, Italia, Alemania, los Países Bajos, Suecia y el Reino Unido, así como en Suiza, con arreglo a la normativa nacional. Por lo general, las experiencias obtenidas con los efectos de la liberalización del mercado sobre la competitividad y la innovación de los servicios han sido generalmente positivas.

Varias experiencias positivas demuestran la necesidad de acelerar el proceso de forma que haya una mayor innovación en la prestación de servicios:

- Se están forjando nuevas alianzas entre los operadores preexistentes y los nuevos en países como Italia, Suiza, Alemania, Austria y los Países Bajos para explotar los corredores internacionales, en particular para transportar mercancías a través de los Alpes, que se verían beneficiadas por una apertura total del mercado que les permitiría integrar los servicios internacionales y nacionales en una cadena logística global.
- Como se ha visto en Alemania, numerosas nuevas empresas ferroviarias están dispuestas a complementar las actividades de los principales operadores que quieren racionalizar sus servicios. Estos pequeños operadores deberían explotar las líneas secundarias de la red y gozar de la posibilidad de ampliar sus actividades al ámbito transfronterizo o de formar alianzas con otras empresas.
- Los planes de Ikea de crear lanzaderas en toda Europa para suministrar sus tiendas y almacenes, con una primera línea entre Suecia y Duisburgo en Alemania, eliminarían muchos más camiones de la carretera si estas lanzaderas ferroviarias se pudieran integrar más fácilmente en otros trayectos ferroviarios nacionales hasta su destino final.
- A pesar de los problemas con que se ha encontrado el gestor de la infraestructura, el transporte de mercancías en el Reino Unido ha experimentado un aumento constante desde 1994.

Por ello, la presente propuesta prevé que todas las empresas ferroviarias establecidas y autorizadas en la Unión Europea tengan acceso a la red ferroviaria para los servicios nacionales e internacionales de transporte de mercancías por ferrocarril a partir de la fecha de la aplicación de esta Directiva. Se revocará la idea de limitar el acceso a los servicios internacionales de transporte de mercancías por ferrocarril a la Red Transeuropea de Transporte de Mercancías por Ferrocarril (RTETMF) que, en todo caso, sólo fue una medida transitoria aplicable a lo sumo hasta 2008. Por ese motivo, la presente propuesta suprime todas las referencias a las RTETMF.

Las disposiciones de la Directiva 91/440/CEE, modificada por la Directiva 2001/12/CE, relativas a la seguridad de los ferrocarriles han sido suprimidas en esta propuesta de modificación a fin de evitar cualquier interferencia con la propuesta de Directiva sobre seguridad ferroviaria.

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 1 de su artículo 71,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado,

Considerando lo siguiente:

(1) La Directiva 91/440/CEE, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios ⁽¹⁾ establece que se concederá a las empresas ferroviarias autorizadas derechos de acceso a las Redes Europeas de Transporte de Mercancías por Ferrocarril y, a más tardar a partir de 2008, a toda la red, para los servicios internacionales de transporte de mercancías por ferrocarril.

(2) La extensión de dichos derechos de acceso a todos los tipos de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, de conformidad con el principio de libertad de prestación de servicios, mejoraría la eficiencia de la modalidad ferroviaria respecto de otras modalidades de transporte y facilitaría asimismo un sistema de transporte sostenible entre los Estados miembros y en el interior de éstos, al fomentar la competencia y permitir la entrada de nuevos capitales y empresas.

(3) Los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril ofrecen oportunidades considerables para la creación de nuevos servicios de transporte y la mejora de los existentes a escala nacional y europea.

(4) Para ser plenamente competitivo, el transporte de mercancías por ferrocarril necesita ofrecer servicios completos, incluido el transporte entre los Estados miembros y en el interior de éstos.

(5) La extensión de los derechos de acceso a todos los tipos de servicio de transporte ferroviario de mercancías obliga a derogar la disposición que limita el acceso de los servicios internacionales de transporte de mercancías por ferrocarril a la Red Transeuropea de Transporte de Mercancías por Ferrocarril (RTETMF) que, en cualquier caso, fue concebida por un período transitorio, la presente propuesta elimina toda referencia al RTETMF.

⁽¹⁾ DO L 237 de 24.8.1991, p. 25, en su versión modificada por la Directiva 2001/12/CE (DO L 75 de 15.3.2001, p. 1).

(6) Puesto que la seguridad ferroviaria se rige por la Directiva . . ./CE del Parlamento Europeo y del Consejo de [fecha] relativa a la reglamentación de la seguridad y la investigación de accidentes e incidentes en los ferrocarriles de la Comunidad, que forma parte de un marco normativo europeo coherente para el sector ferroviario, las disposiciones referentes a la seguridad que figuran en la Directiva 91/440/CEE deben suprimirse.

(7) La Directiva 91/440/CEE debe por tanto modificarse en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 91/440/CEE modificada por la Directiva 2001/12/CE se modifica de la siguiente forma:

- 1) Se suprime el quinto guión del artículo 3.
- 2) Se suprime el apartado 2 del artículo 7.
- 3) El artículo 10 se modifica de la siguiente manera:
 - a) El apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. A las empresas ferroviarias comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo 2 se les concederá el derecho de acceso, en condiciones equitativas, a la infraestructura de los demás Estados miembros a efectos de la explotación de servicios de transporte combinado de mercancías.»
 - b) Se suprime el apartado 3.
 - c) El apartado 5 se sustituye por el siguiente:

«5. Cualquier empresa ferroviaria que preste los servicios de transporte por ferrocarril contemplados en los apartados 1 y 2 celebrará los acuerdos administrativos, técnicos y financieros de derecho privado o público necesarios con los administradores de la infraestructura utilizada a fin de regular el control del tráfico y las cuestiones de seguridad relacionadas con dicho transporte. Las condiciones que rijan dichos acuerdos no deberán ser discriminatorias y, en su caso, serán conformes

con lo dispuesto en la Directiva 2000/14/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 (*).

(*) DO L 75 de 15.3.2001, p. 29.»

d) Se suprime el apartado 8.

4) Se suprime el artículo 10 *bis*.

5) La letra c) del apartado 4 del artículo 10 *ter* se modifica de la siguiente manera:

«c) el estado de la red ferroviaria europea».

6) Se suprime el anexo I.

Artículo 2

Los Estados miembros promulgarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar [18 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva] e informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia con motivo de su publicación oficial. Los Estados miembros determinarán el modo de incluir dicha referencia.

Artículo 3

La presente Directiva entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.