



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 3.3.2004
COM(2004) 144 final

2004/0050 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**relativo a las indemnizaciones por incumplimiento de los requisitos contractuales de
calidad en los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril**

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Varios documentos recientes sobre la política de transportes, como el Libro Blanco de 2001 y la Comunicación de la Comisión «Hacia un espacio ferroviario europeo integrado» de enero de 2002, destacan que es primordial mejorar el resultado de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril en Europa para estimular su desarrollo y contribuir a un reparto modal más equilibrado en el sistema de transporte europeo. La Comisión considera que el principal medio para mejorar los resultados de las operaciones en este ámbito es la política de integración de los mercados que se está aplicando en la Unión Europea. La apertura de los mercados del transporte de mercancías por ferrocarril y una mayor competencia, junto con normas comunes de seguridad ferroviaria y medidas para fomentar la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios nacionales fragmentados, deberían redundar en una mayor eficacia. Ahora bien, es probable que el incremento de la competencia sea lento y gradual, por lo que sólo se observará una mejora paulatina de estos servicios. No obstante, es importante que se perciban rápidamente estas mejoras para convencer a los clientes de estos servicios de las ventajas que pueden obtener si siguen utilizando el transporte ferroviario o si modifican sus procedimientos logísticos para favorecer el transporte ferroviario. Así pues, la Comisión está convencida de que son necesarias medidas específicas para convencer a los clientes de la fiabilidad de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril. En el Libro Blanco de 2001 sobre la política de transportes y en la Comunicación de 2002, la Comisión anunció su intención de proponer un Reglamento sobre las indemnizaciones por incumplimiento de los requisitos contractuales aplicables a estos servicios.

Desde el 15 de marzo de 2003, los Estados miembros tienen la obligación de garantizar el acceso a la red transeuropea de transporte de mercancías por ferrocarril a las empresas ferroviarias que deseen prestar este tipo de servicios internacionales de transporte. Algunos Estados miembros ya han abierto su mercado en virtud de la legislación nacional vigente. Por ejemplo, en Suecia, Dinamarca, Reino Unido, Países Bajos, Alemania, Austria e Italia, los operadores de transporte de mercancías por ferrocarril ya compiten con las empresas ferroviarias clásicas. En algunos mercados nacionales del transporte de mercancías por ferrocarril, el nivel de competencia es bastante respetable. En cambio, en otros Estados miembros, la falta de un marco jurídico adecuado o de una aplicación efectiva del mismo, ha impedido hasta la fecha nuevas entradas en el mercado.

Los resultados del tráfico en el transporte de mercancías por ferrocarril son bastante desiguales en la Unión Europea. En la década de los noventa, el volumen transportado registró un ligero aumento anual del 0,7% tras una reducción anual del 1,2% en la década de los ochenta. No obstante, en un contexto de crecimiento muy dinámico del mercado del transporte en general, los resultados del ferrocarril fueron muy modestos si se comparan con los demás modos de transporte. En algunos Estados miembros, se observó un resultado más dinámico, por ejemplo en el Reino Unido, donde el volumen transportado por ferrocarril ha aumentado un 50% desde 1994. Este crecimiento del tráfico en el transporte de mercancías por ferrocarril se debe, en particular, a un fuerte aumento del transporte de contenedores marítimos por ferrocarril en los puertos británicos, que alcanzó un 56% entre 1992 y 2001.

La evolución global de la calidad de los servicios internacionales de transporte de mercancías por ferrocarril es alarmante. Los indicadores de puntualidad de los trenes internacionales de transporte combinado, recopilados por la UIRR en todos los grandes ejes europeos de transporte de mercancías, ponen de manifiesto unos resultados inaceptables. En 1999, el 40% de los trenes de transporte combinado sufría un retraso de más de 30 minutos. Tres años después, en el año 2002, el 52% de los trenes no llegó a su hora; un 7% registró incluso

retrasos superiores a 24 horas. La causa principal de los retrasos fue la falta de locomotoras o de personal en los puntos de entrega de las mercancías. Aunque en los últimos meses se ha observado una ligera mejora, la situación sigue siendo muy desigual según el eje de que se trate. Los trenes procedentes de Alemania o de Bélgica y con destino a España pasando por Francia vía Port Bou registran unos índices de puntualidad especialmente bajos. Lo mismo ocurre con los trenes que circulan entre Alemania y Europa del Este, así como entre los Países Bajos/Alemania e Italia pasando por el túnel de San Gotardo. En cambio, la puntualidad de los trenes de transporte combinado con destino a España vía Irún y de los trenes que recorren el eje del Brennero ha mejorado en los últimos meses.

La mala calidad de los servicios incide de forma considerable en los costes del sector ferroviario. Las empresas ferroviarias y los operadores de transporte combinado no consiguen nuevos contratos de transporte de mercancías por ferrocarril y pueden perder incluso cuotas de mercado en favor de otros modos de transporte. Las posibles consecuencias de estos malos resultados son la pérdida de ingresos, una utilización poco eficaz del personal y de las instalaciones, así como el aumento del número de solicitudes de indemnización por parte de los clientes. En el año 2000, la UIRR estimó en 41 millones de euros el coste anual global que han de asumir los operadores de transporte combinado por la calidad insuficiente de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, lo que representa un 6% aproximadamente del total de los ingresos internacionales de las empresas miembros de la UIRR.

El sistema actual de indemnización de los clientes en el transporte internacional de mercancías por ferrocarril se define en el Anexo CIM del COTIF¹. El Convenio CIM de 1980, actualmente en vigor, así como el nuevo Convenio CIM (correspondiente al texto del protocolo de Vilnius² que aún no ha entrado en vigor), estipulan que la empresa ferroviaria deberá pagar una indemnización en caso de pérdida o daño de la mercancía transportada o si no se respeta un tiempo de transporte máximo. El Convenio CIM establece un plazo de transporte de referencia de 24 horas para un vagón completo por cada tramo de 400 km. Esta cifra representa una velocidad de transporte media mínima de 17 km/h, lo cual no corresponde, hoy en día, a las expectativas de los clientes. En el sector del transporte de mercancías por carretera, el marco internacional correspondiente (CMR – Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera) define las obligaciones sobre el tiempo de transporte de forma más adecuada y actualizada, refiriéndose al tiempo que necesita una empresa de transporte diligente para realizar una expedición. Así pues, en su forma actual, las disposiciones del Anexo CIM del COTIF no se ajustan a las condiciones del mercado del transporte. En la actualidad, los requisitos de calidad contractuales, incluidas las disposiciones sobre indemnización por incumplimiento de las horas de llegada acordadas, se limitan esencialmente al tráfico nacional. Existen muy pocos ejemplos de este tipo de contratos de calidad en el transporte internacional. Se limitan a los trenes de transporte combinado o a los trenes bloque que transportan mercancías de alto valor, por ejemplo vehículos encargados por grandes clientes industriales, como los fabricantes de automóviles. Por su posición dominante en el mercado, los operadores tradicionales del transporte de mercancías por ferrocarril no suelen proponer cláusulas de indemnización efectivas. En cambio, las nuevas empresas ferroviarias suelen suscribir contratos de calidad con sus clientes.

¹ COTIF/CIV-CIM, Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril, de 9 de mayo de 1980.

² Protocolo de 3 de junio de 1999 por el que se modifica el Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF) de 9 de mayo de 1980.

El Reglamento propuesto crea un marco comunitario para las indemnizaciones en el transporte ferroviario de mercancías, que se basa en los principios fundamentales del Convenio CIM pero que procura también reflejar mejor la realidad actual de los mercados en el transporte de mercancías por ferrocarril. Se caracteriza por una regulación mínima, adaptada al contexto de un mercado interempresarial. Da a los protagonistas del mercado la libertad contractual, al tiempo que define algunas disposiciones de salvaguardia para las responsabilidades tanto de los transportistas como de los clientes, así como los niveles de indemnización. Un marco jurídico más detallado y vinculante no surtiría efecto, ya que resultaría imposible elaborar normas que se ajusten a las numerosas necesidades específicas de este mercado.

Los parámetros básicos del Reglamento comunitario propuesto son los siguientes: definición de las responsabilidades, requisitos de calidad aplicables al transporte ferroviario de mercancías, niveles de indemnización, sistema de control de calidad, limitaciones de la responsabilidad y responsabilidades de los administradores de las infraestructuras ferroviarias. La empresa ferroviaria contratante que acepte el transporte de mercancías será responsable de la ejecución del mismo durante todo el recorrido hasta el punto de entrega. Los criterios de calidad adecuados son el respeto del plazo de entrega estipulado, la información a los clientes en caso de problema en la entrega y una cierta flexibilidad en lo que se refiere a la orden de transporte.

La indemnización por la pérdida o el daño de la mercancía transportada se establece en 75 euros por kilogramo de masa bruta perjudicada. La triplicación de este importe en comparación con el previsto por el Convenio CIM del COTIF en 1980 se justifica por el aumento del valor medio de las mercancías transportadas en los últimos 25 años. Los niveles de indemnización en caso de cancelación de trenes por la empresa ferroviaria o por el cliente podrán depender del tiempo transcurrido entre la cancelación y la fecha prevista de salida del tren. Este nivel corresponde a la práctica actual en los mercados nacionales del transporte de mercancías por ferrocarril.

Los niveles de indemnización en caso de retraso podrían adaptarse en función de la gravedad del retraso observado y el tipo de transporte ferroviario (trenes bloque, vagones aislados y transportes organizados en torno a un punto nodal, como una terminal o una estación de clasificación). Para los trenes bloque, el Reglamento estipula, no obstante, un porcentaje de indemnización mínimo del 5% y máximo del 25% del precio del transporte. Estos porcentajes son los que se están negociando en la actualidad, especialmente en el transporte combinado internacional. En comparación, el Convenio CIM no prevé un nivel de indemnización mínimo en caso de retraso, sino un nivel máximo que puede ascender hasta cuatro veces el precio del transporte.

Las partes contractuales deberán ponerse de acuerdo para aplicar un sistema de control adecuado que permita documentar de forma inequívoca cualquier incumplimiento de los requisitos contractuales. Se excluye la responsabilidad en las condiciones habituales de conducta culposa, fuerza mayor o circunstancias inevitables. Si corresponde al administrador de la infraestructura ferroviaria una perturbación del tráfico que supone un retraso en el transporte, será responsable ante la empresa ferroviaria.

La Comisión espera que la aplicación del sistema de indemnización propuesto incite a las empresas ferroviarias a mejorar la eficacia y la flexibilidad de sus servicios de transporte de mercancías por ferrocarril. Para que surtan un efecto positivo en los resultados cualitativos, los sistemas de indemnización no deberán ser subvencionados indebidamente por ayudas estatales, por lo que la Comisión garantizará condiciones de competencia iguales en este

mercado. Gracias a una mejor organización del personal y a una mejor utilización de los vagones, al recurso a medios de información modernos que permiten un seguimiento en directo de los trenes y vagones en las líneas internacionales y ofrecen una mayor flexibilidad para responder mejor a las necesidades de los clientes, garantizando a su vez un nivel de seguridad razonable, el régimen propuesto podrá dar lugar a una reducción de los costes de las empresas ferroviarias. Además, los cambios derivados del sistema de indemnización desembocarán en mejoras de la calidad que incitarán a los clientes a recurrir aún más a los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril. Se estiman en unos 70 millones de euros anuales las repercusiones económicas globales del sistema en la Unión Europea (EU-15).

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a las indemnizaciones por incumplimiento de los requisitos contractuales de calidad en los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril

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 Comisión³,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁴,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁵,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado⁶,

Considerando lo siguiente:

- (1) Para alcanzar los objetivos de la política común de transportes, es preciso que mejore la competitividad de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, a fin de permitir las transferencias modales necesarias para un sistema de transporte más equilibrado.
- (2) En la actualidad, la falta de calidad de los servicios es un obstáculo importante al desarrollo comunitario de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, tal como demuestran los indicadores de calidad y la evolución de las cuotas de mercado.
- (3) Los escasos resultados cualitativos del sector del transporte de mercancías por ferrocarril se deben en gran parte a una falta de incentivos económicos y contractuales. Las disposiciones vigentes sobre indemnización de los clientes de estos servicios en el Anexo CIM del COTIF⁷ no ofrecen incentivos eficaces para mejorar la calidad. Por consiguiente, son necesarias medidas reglamentarias específicas para incrementar la calidad de los servicios y recuperar la confianza de los clientes.
- (4) Es probable que la apertura de los derechos de acceso a la red para los servicios internacionales de transporte de mercancías por ferrocarril y un refuerzo de la

³ DO C [...], de [...], p. [...].

⁴ DO C [...], de [...], p. [...].

⁵ DO C [...], de [...], p. [...].

⁶ DO C [...], de [...], p. [...].

⁷ COTIF/CIV-CIM, Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril, de 9 de mayo de 1980.

competencia inciten a los protagonistas del mercado a mejorar sus resultados tanto en materia de precios como de calidad de los servicios.

- (5) No obstante, es probable que el incremento de la competencia sea lento y progresivo y preserve durante años la posición dominante en el mercado de los operadores nacionales existentes en el transporte de mercancías por ferrocarril. Ante la posición dominante de las empresas nacionales, es imposible que la mayoría de los clientes de estos servicios suscriba contratos de transporte en condiciones equitativas y satisfactorias. Por lo tanto, es preciso prever requisitos mínimos obligatorios, así como un sistema de indemnización aplicable a los contratos de transporte.
- (6) El sistema de indemnización deberá cubrir la pérdida y el daño de las mercancías transportadas, el retraso en la entrega y las cancelaciones, así como el incumplimiento de cualquier otro requisito de calidad estipulado en el contrato de transporte. También deberá tener en cuenta el objeto del contrato de transporte. Así pues, conviene establecer una distinción entre el contrato de transporte para un tren completo (tren bloque) y el contrato relativo a una parte de tren (vagón completo), dado el nivel de riesgo asumido por el cliente en el caso de los trenes bloque y las dificultades de establecer la responsabilidad inicial de un retraso en el caso de un vagón completo.
- (7) Una empresa ferroviaria que se comprometa a garantizar un nivel determinado de calidad en sus servicios deberá poder recurrir contra los administradores de la infraestructura ferroviaria si éstos son responsables de acontecimientos que incidan de forma negativa en la posibilidad para la empresa ferroviaria de garantizar el nivel de calidad de sus servicios.
- (8) Los efectos del presente Reglamento deberán ser objeto de una evaluación que tenga en cuenta, en particular, la evolución del nivel de competencia en los mercados del transporte de mercancías por ferrocarril.
- (9) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, mejorar la calidad de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril en la Comunidad, no pueden alcanzarse de forma suficiente mediante una acción unilateral de los Estados miembros habida cuenta de la importante dimensión internacional de las operaciones de transporte de mercancías por ferrocarril y que, por la necesidad de una acción transnacional coordinada, pueden lograrse mejor a escala comunitaria, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad, como establece el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad previsto en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar los objetivos perseguidos.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1
Objeto y ámbito de aplicación

El presente Reglamento obliga a las empresas ferroviarias y a los clientes del transporte de mercancías por ferrocarril a definir requisitos de calidad de estos servicios y a fijar las indemnizaciones en caso de incumplimiento de los requisitos de calidad estipulados en el contrato de transporte.

El presente Reglamento se aplicará a todos los servicios nacionales e internacionales de transporte de mercancías por ferrocarril en la Comunidad. Los servicios de transporte con destino a un país tercero, procedentes de él o que transiten por él, estarán cubiertos si la Comunidad ha celebrado con dicho país un acuerdo sobre el objeto del presente Reglamento.

Artículo 2 *Definiciones*

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) «empresa ferroviaria», toda empresa pública o privada, poseedora de una licencia expedida de acuerdo con la legislación comunitaria aplicable, cuya actividad principal sea prestar servicios ferroviarios de transporte de mercancías y/o de viajeros, debiendo ser dicha empresa quien aporte la tracción; esta definición cubre asimismo a las empresas que sólo proporcionan la tracción;
- b) «cliente del transporte de mercancías por ferrocarril», toda empresa pública o privada que suscriba un contrato con una empresa ferroviaria para el suministro de todo tipo de servicios de transporte ferroviario de mercancías;
- c) «tren bloque», un servicio de transporte ferroviario en el que el cliente compra a la empresa ferroviaria la tracción para al menos un tren, cuya composición le incumbe, y para el que se establecen una programación y una factura específicos;
- d) «vagón completo», un servicio de transporte ferroviario en el que el cliente compra a la empresa ferroviaria el transporte de al menos un vagón, en un tren compuesto por la empresa ferroviaria, programado por la empresa ferroviaria, propuesto a varios clientes y facturado por la empresa ferroviaria a cada uno de ellos;
- e) «administrador de la infraestructura», todo organismo o empresa responsable, en particular, de implantar y mantener la infraestructura ferroviaria. Podrá incluir asimismo la gestión de los sistemas de control y seguridad de la infraestructura;
- f) «contrato de transporte», un contrato celebrado entre una empresa ferroviaria y un cliente del transporte de mercancías por ferrocarril para la prestación de estos servicios.

Artículo 3 *Requisitos de calidad contractuales*

Los requisitos de calidad aplicables a los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril se basarán en un acuerdo celebrado entre las partes, del que se derivarán derechos y obligaciones y que tendrá en cuenta las circunstancias específicas del contrato de transporte.

El contrato de transporte definirá de forma detallada todos los requisitos de calidad aplicables a los servicios de que se trate. Deberá contener los siguientes requisitos de calidad, so pena de nulidad:

- a) horas acordadas para la entrega de las mercancías, de los vagones o de los trenes entre la empresa ferroviaria y el cliente del transporte de mercancías por ferrocarril;

- b) hora de llegada e indemnización en caso de retraso;
- c) indemnización en caso de pérdida o daño de la mercancía;
- d) indemnización en caso de cancelación de un tren por la empresa ferroviaria;
- e) indemnización en caso de cancelación de un tren por el cliente del transporte de mercancías por ferrocarril;
- f) sistema de control de calidad definido por las partes.

Artículo 4

Principios de indemnización en caso de incumplimiento de los requisitos de calidad contractuales por la empresa ferroviaria

Si la empresa ferroviaria no cumple los requisitos de calidad contractuales de conformidad con el sistema de control de calidad definido en el contrato de transporte, deberá pagar una indemnización al cliente del transporte de mercancías por ferrocarril.

En particular, la empresa ferroviaria será responsable:

- a) de la pérdida o el daño de la mercancía transportada;
- b) del incumplimiento de las horas de llegada acordadas;
- c) de la cancelación de un tren por su parte;
- d) de cualquier otro incumplimiento de los requisitos de calidad contractuales definidos por mutuo acuerdo de las partes en el contrato de transporte.

Artículo 5

Principios de indemnización en caso de incumplimiento de los requisitos de calidad contractuales por el cliente del transporte de mercancías por ferrocarril

Si el cliente del transporte de mercancías por ferrocarril no cumple los requisitos de calidad contractuales de conformidad con el sistema de control de calidad definido en el contrato de transporte, deberá pagar una indemnización a la empresa ferroviaria.

En particular, el cliente del transporte de mercancías por ferrocarril será responsable:

- a) del incumplimiento de las horas de entrega acordadas;
- b) de la cancelación de un tren por su parte.

Artículo 6

Indemnización en caso de pérdida de la mercancía transportada

En caso de pérdida total o parcial de la mercancía, la empresa ferroviaria deberá pagar una indemnización calculada en función del precio de mercado en el día y lugar en que se aceptó la mercancía.

La indemnización en caso de pérdida no podrá superar 75 euros por kilogramo en falta de masa bruta, salvo si el contrato de transporte incluye una declaración de interés o de valor. En tal caso, el valor o el interés declarado constituirán el nivel máximo de la indemnización.

Artículo 7
Indemnización en caso de daño de la mercancía transportada

En caso de daño total o parcial de la mercancía, la empresa ferroviaria deberá pagar una indemnización calculada en función de la pérdida de valor de la mercancía definido de conformidad con el precio de mercado en el día y lugar en que se aceptó la mercancía.

La indemnización en caso de daño de la mercancía no podrá superar 75 euros por kilogramo de masa bruta que sufra un daño, salvo si el contrato de transporte incluye una declaración de interés o de valor. En tal caso, el valor o el interés declarado constituirán el nivel máximo de la indemnización.

Artículo 8
Indemnización en caso de retraso

1. En caso de retraso con respecto a la hora de llegada estipulada en el contrato de transporte, la empresa ferroviaria deberá pagar una indemnización fijada de común acuerdo por las partes en el contrato de transporte.

Para los trenes bloque, el importe de la indemnización no podrá ser inferior al 5% o superior al 25% del precio del transporte.

Para los vagones completos, el importe de la indemnización será fijado de común acuerdo por las partes en el contrato de transporte, teniendo en cuenta las especificidades de este tipo de transporte.

2. En el caso de un sistema de trenes bloque organizado en torno a un punto nodal, el sistema de indemnización citado en el apartado 1 se aplicará a los vagones individuales en función del precio de transporte de un vagón.
3. Si el cliente del transporte de mercancías por ferrocarril no cumple los requisitos contractuales en lo que se refiere a las horas acordadas para la entrega de las mercancías, de los vagones o de los trenes, deberá pagar una indemnización equitativa y adecuada fijada de común acuerdo por las partes en el contrato de transporte.

Artículo 9
Indemnización en caso de falta de información sobre los retrasos

Si la empresa ferroviaria no realiza esfuerzos suficientes y no demuestra la diligencia debida para informar al cliente del transporte de mercancías por ferrocarril, antes de la hora de llegada acordada, de los posibles retrasos, deberá pagar una indemnización fijada de común acuerdo por las partes en el contrato de transporte.

El importe de la indemnización no podrá ser inferior al 5% del precio del transporte.

Artículo 10
Indemnización en caso de daños consecuentes

Si el rebasamiento de la hora de llegada estipulada en el contrato de transporte produce como resultado una pérdida o daño, la empresa ferroviaria deberá pagar una indemnización por el daño probado que no superará cuatro veces el precio del transporte.

Esta indemnización se sumará a la contemplada en el artículo 8.

Artículo 11
Indemnización en caso de cancelación de un tren por la empresa ferroviaria

Las partes fijarán de común acuerdo en el contrato de transporte el importe de la indemnización que deberá pagarse en caso de cancelación de un tren por la empresa ferroviaria.

Artículo 12
Indemnización en caso de cancelación de un tren por el cliente del transporte de mercancías por ferrocarril

Las partes fijarán de común acuerdo en el contrato de transporte el importe de la indemnización que deberá pagarse en caso de cancelación de un tren por el cliente del transporte de mercancías por ferrocarril.

Artículo 13
Indemnización en caso de declaración del valor de la mercancía transportada

La empresa ferroviaria y el cliente del transporte de mercancías por ferrocarril podrán acordar en el contrato de transporte que el cliente declara, para la mercancía transportada, un valor superior al límite previsto en el artículo 6. En tal caso, el importe declarado sustituirá al límite previsto en el artículo 6.

Artículo 14
Indemnización en caso de interés en la entrega

La empresa ferroviaria y el cliente del transporte de mercancías por ferrocarril podrán acordar en el contrato de transporte que el cliente declara un interés en la entrega, en caso de pérdida, daño o retraso. En caso de declaración de interés en la entrega, podrá solicitarse, además de las indemnizaciones contempladas en los artículos 6, 7, 8 y 10, la reparación del daño adicional probado hasta el total del importe declarado.

Artículo 15
Exenciones de responsabilidad

El sistema de indemnización no se aplicará en los siguientes casos:

- a) conducta culposa del cliente del transporte de mercancías por ferrocarril o de la empresa ferroviaria;

- b) conducta culposa o cualquier otra intervención de una tercera parte;
- c) fuerza mayor;
- d) circunstancias que la empresa ferroviaria o el cliente del transporte de mercancías por ferrocarril no pudieran evitar y cuyas consecuencias no pudieran impedir, incluso habiendo recibido oportunamente información sobre las mismas.

Artículo 16 *Responsabilidad de las empresas ferroviarias*

La empresa ferroviaria contratante que aceptó mercancías para su transporte será responsable de la ejecución del transporte durante todo el recorrido hasta la llegada, incluida la manutención y/o transbordos de los vagones o trenes.

Cualquiera que sea la organización del servicio de transporte por la empresa ferroviaria, los requisitos contractuales de calidad definidos en el contrato de transporte serán vinculantes para todas las empresas ferroviarias que intervengan *de facto* o *de jure* en el servicio.

Artículo 17 *Responsabilidad de la empresa ferroviaria por sus agentes*

La empresa ferroviaria será responsable por sus agentes y demás personas, incluidos los administradores de la infraestructura, a las que recurra para la ejecución del servicio de transporte, siempre que estos agentes y demás personas actúen en el ámbito de sus funciones.

Artículo 18 *Acciones contra el administrador de la infraestructura*

En caso de pérdida económica para la empresa ferroviaria por la indemnización que deba pagar en virtud del presente Reglamento, siendo responsable el administrador de la infraestructura, la empresa ferroviaria deberá pagar la indemnización prevista al cliente del transporte de mercancías por ferrocarril.

La empresa ferroviaria tendrá el derecho a reclamar al administrador de la infraestructura el reembolso de la indemnización que pagó al cliente. Esta responsabilidad del administrador de la infraestructura se entenderá sin perjuicio de la aplicación del sistema de incentivos que establece el artículo 11 de la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁸.

Artículo 19 *Control del cumplimiento de los compromisos de calidad*

El contrato de transporte incluirá disposiciones sobre un mecanismo adecuado de control del cumplimiento de los compromisos de calidad contractuales en los servicios sujetos al presente Reglamento.

⁸ DO L 75 de 15.3.2001, p. 29.

Artículo 20
Informe

La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo, antes de enero de 2009, sobre la aplicación y los efectos del presente Reglamento y, en particular, sobre los resultados de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril. El informe incluirá, si procede, propuestas legislativas.

Artículo 21
Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

FICHA DE IMPACTO

IMPACTO DE LA PROPUESTA SOBRE LAS EMPRESAS, ESPECIALMENTE SOBRE LAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS (PYME)

TÍTULO DE LA PROPUESTA

Indemnizaciones por incumplimiento de los requisitos contractuales de calidad en los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril

NÚMERO DE REFERENCIA DEL DOCUMENTO

Nº ...

PROPUESTA

1. Teniendo en cuenta el principio de subsidiariedad, expóngase la necesidad de una normativa comunitaria en este campo y sus principales objetivos

Uno de los objetivos de la política común de transportes es la mejora de los resultados del transporte de mercancías por ferrocarril. La Comisión considera que el principal medio para mejorar los resultados de las operaciones en este ámbito es la política de integración de los mercados que se está aplicando en la Unión Europea. La apertura de los mercados del transporte de mercancías por ferrocarril y una mayor competencia, junto con normas comunes de seguridad ferroviaria y medidas para fomentar la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios nacionales fragmentados, deberían redundar en una mayor eficacia. Ahora bien, es probable que el incremento de la competencia sea gradual, por lo que sólo se observará una mejora paulatina de estos servicios. No obstante, es importante que se perciban rápidamente estas mejoras para convencer a los clientes de estos servicios de las ventajas que pueden obtener si siguen utilizando el transporte ferroviario o si modifican sus procedimientos logísticos para favorecer el transporte ferroviario. Así pues, la Comisión está convencida de que son necesarias medidas específicas para convencer a los clientes de la fiabilidad de los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril. La Comisión considera que un Reglamento sobre indemnizaciones por incumplimiento de los requisitos contractuales de calidad es el instrumento adecuado para alcanzar este objetivo.

En el caso de los sistemas de indemnización para el transporte de mercancías por ferrocarril se necesita una actuación comunitaria, ya que de momento los Estados miembros no han adoptado legislaciones nacionales. Incluso si hubiesen legislado a su nivel, se correría el riesgo de que surgieran divergencias entre los distintos sistemas, con lo que las empresas ferroviarias estarían sujetas a condiciones dispares, con el consiguiente riesgo de falseamiento importante de la competencia en rutas de transporte internacional competidoras. Las normas comunitarias deberán aplicarse a los servicios nacionales e internacionales, ya que ambos tipos de tráfico están íntimamente relacionados y no es factible adoptar sistemas separados.

IMPACTO EN LAS EMPRESAS

2. Precísese qué empresas resultarán afectadas por la propuesta:
 - de qué sectores

La propuesta afectará a todas las empresas ferroviarias que presten servicios de transporte de mercancías por ferrocarril en la Unión Europea, así como a sus clientes (expedidores, consignatarios, operadores de transporte combinado, etc.). También tendrá un impacto en los administradores de la infraestructura ferroviaria que proporcionen una capacidad de infraestructura para los servicios de estas empresas ferroviarias.

- de qué tamaño (cuál es la concentración de pequeñas y medianas empresas)

La propuesta se refiere principalmente a las empresas de transportes de mercancías por ferrocarril tradicionales, dominantes en los Estados miembros, así como a los administradores nacionales de la infraestructura ferroviaria, que suelen estar en posición de monopolio. Ahora bien, las disposiciones del Reglamento también se refieren a las pequeñas y medianas empresas ferroviarias que ejercen su actividad en los mercados del transporte de mercancías por ferrocarril de algunos Estados miembros.

- indíquese si existen zonas geográficas concretas de la Comunidad donde se encuentre este tipo de empresas

La propuesta afecta a todas las regiones geográficas de la Comunidad que disponen de infraestructura ferroviaria y ofrecen servicios de transporte de mercancías por ferrocarril.

3. Especifíquese qué deberán hacer las empresas para conformarse a la propuesta

Las empresas ferroviarias interesadas deberán acordar con sus clientes requisitos de calidad contractuales, instaurar un sistema de control de calidad y, si procede, realizar las adaptaciones necesarias del proceso de producción para ajustarse a estos requisitos de calidad. Los administradores de la infraestructura ferroviaria deberán celebrar acuerdos contractuales de calidad con las empresas ferroviarias que utilicen su infraestructura.

4. Efectos económicos probables de la propuesta

La Comisión espera que la aplicación del sistema de indemnización propuesto incite a las empresas ferroviarias a mejorar la eficacia y la flexibilidad de sus servicios de transporte de mercancías por ferrocarril. Gracias a una mejor organización del personal y a una mejor utilización de los vagones, al recurso a medios de información modernos que permiten un seguimiento en directo de los trenes y vagones en las líneas internacionales y ofrecen una mayor flexibilidad para responder mejor a las necesidades de los clientes, garantizando a su vez un nivel de seguridad razonable, el régimen propuesto podrá dar lugar a una reducción de los costes de las empresas ferroviarias. Además, los cambios provocados por el sistema de indemnización desembocarán en mejoras de la calidad que incitarán a los clientes a recurrir aún más a los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril.

La Comisión ha encargado un estudio sobre los aspectos conceptuales, jurídicos y económicos de los sistemas de indemnización en el sector del transporte de mercancías por ferrocarril. La empresa consultora estima en unos 70 millones de euros anuales las repercusiones económicas globales positivas del sistema en la Unión Europea (EU-15).

- sobre el empleo

Es probable que no se observe efecto alguno sobre el empleo. La aplicación de un sistema de indemnización en el sector del transporte de mercancías por ferrocarril incitará a las empresas ferroviarias a emplear a su personal de forma más eficaz, lo que podría dar lugar a una pérdida de empleos. Sin embargo, el crecimiento previsto en la demanda de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, inducida por una mayor calidad de los servicios, puede suponer nuevas contrataciones que compensen el efecto negativo de los aumentos de productividad.

- sobre la inversión y la creación de empresas

La propuesta puede dar lugar a algunas inversiones, por ejemplo en nuevo material rodante más potente.

- sobre la competitividad de las empresas

La Comisión espera un efecto globalmente positivo sobre la competitividad.

5. Señálese si la propuesta contiene medidas especialmente diseñadas para las pequeñas y medianas empresas (obligaciones menores o diferentes, etc.)

La propuesta no contiene medidas que tengan en cuenta la situación específica de las pequeñas y medianas empresas, dado que las pequeñas empresas ferroviarias ya suelen ofrecer un servicio de mayor calidad y, en muchos casos, no deberían verse afectadas directamente.

CONSULTAS

6. Cítense los organismos que han sido consultados sobre la propuesta y expóngase la opinión que hayan dado al respecto.

Se han celebrado consultas con asociaciones europeas de operadores en el mercado del transporte de mercancías por ferrocarril (CER, ERFA, UIRR, UIP, ERFCP, EIM) en lo que se refiere a los parámetros básicos de la propuesta de la Comisión – y con todos los protagonistas, incluidos los Estados miembros, sobre los resultados del estudio encargado por la Comisión sobre los aspectos conceptuales, jurídicos y económicos de los sistemas de indemnización en este sector.

Las opiniones de las partes interesadas han sido variopintas. Los representantes de los clientes se muestran generalmente favorables a los parámetros básicos de la propuesta, mientras que la CFE, que representa los intereses de las empresas ferroviarias tradicionales, se opone firmemente al proyecto. Mientras que los primeros esperan sacar provecho de la iniciativa, el segundo está preocupado por las implicaciones que supondrá, en materia de costes, la aplicación del sistema de indemnización. Las posiciones de ERFA y EIM son bastante neutras. En lo que se refiere a la propuesta legislativa, todas las partes interesadas, incluidos los Estados miembros, recomiendan un enfoque reglamentario ligero, que deje una libertad contractual máxima a los protagonistas de este mercado, en un entorno interempresarial.