



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 3.3.2004  
COM(2004) 139 final

2004/0047 (COD)

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**

(presentada por la Comisión)

{SEC(2004) 236}

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

De conformidad con las orientaciones anunciadas en el Libro Blanco sobre «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad»<sup>1</sup>, la Comisión presenta una propuesta de modificación de la Directiva 91/440/CEE para la apertura a la competencia de los servicios internacionales de transporte de viajeros por ferrocarril.

Una encuesta realizada en el año 2003<sup>2</sup> en los quince Estados miembros puso de manifiesto que un 70% de las personas interrogadas está de acuerdo con la siguiente afirmación: «si se cumplen las normas de seguridad, la competencia es la mejor manera de aumentar la eficacia del transporte ferroviario». En el mismo sondeo, un 74% de las personas encuestadas considera que «al igual que en el transporte aéreo, empresas de transporte de bajo coste deberían poder explotar los servicios ferroviarios internacionales, siempre que cumplan unas normas estrictas». Así pues, estos resultados reflejan una doble expectativa: la introducción de la competencia se considera más bien favorablemente, siempre que vaya acompañada de un marco estricto en cuanto a normas de seguridad y derechos de los viajeros.

El Parlamento Europeo ha reiterado este enfoque en repetidas ocasiones, especialmente con motivo de su votación de 1999 sobre el primer paquete ferroviario y de 2003 sobre el segundo. En octubre de 2003, el Parlamento Europeo votó una enmienda en la que se pedía la apertura a la competencia de todos los servicios ferroviarios de transporte de viajeros, nacionales o internacionales, antes del 1 de enero de 2008<sup>3</sup>. En su dictamen sobre estas enmiendas<sup>4</sup>, la Comisión indicó que este asunto debería tratarse en una propuesta específica, que permita tener en cuenta la normativa vigente sobre contratos de servicio público para evitar incoherencias. La Comisión confirmó entonces su intención de presentar una propuesta específica sobre la apertura del mercado para el transporte de viajeros y de adjuntarle medidas para la protección de los derechos de los viajeros.

### **1. UNA ETAPA HACIA LA CONSTITUCIÓN DEL MERCADO INTERIOR DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS**

#### **1.1. Un marco que permita la competencia**

Con la incorporación muy avanzada de las Directivas 2001/12/CE, 2001/13/CE y 2001/14/CE, se crea el marco para la realización de servicios ferroviarios internacionales, que en un primer lugar se utilizó para el transporte de mercancías. Ya está establecido en más de la mitad de los Estados miembros y debería generalizarse durante el año 2004.

Este marco establece normas precisas en materia de atribución de licencias a las empresas ferroviarias, de atribución transparente y no discriminatoria de las capacidades de infraestructura y de tarificación por el uso de la infraestructura. Además, exige de los Estados miembros que creen un «organismo de control» con una función reguladora en lo que se refiere al acceso al mercado.

---

<sup>1</sup> COM(2001) 370 de 12.9.2001.

<sup>2</sup> Eurobarómetro 59.2 – encuesta realizada en la primavera de 2003.

<sup>3</sup> Resolución legislativa del Parlamento Europeo respecto de la posición común del Consejo con vistas a la adopción de la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios (8011/3/2003 - C5-0295/2003 - 2002/0025(COD)).

<sup>4</sup> COM (2003) 719 del 26.11.2003.

La aplicación de este marco desde 2003-2004, en el contexto de la apertura del mercado del transporte ferroviario de mercancías, permitirá disponer de una práctica sólida y experimentada cuando se proceda a la apertura a la competencia de los servicios internacionales de transporte de viajeros, en el año 2010.

## **1.2. Un marco estricto de normas de seguridad**

Asimismo, el paso a la dimensión europea del sector ferroviario llevó al legislador a establecer normas claras sobre seguridad ferroviaria. La Directiva 2004/... sobre seguridad ferroviaria<sup>5</sup> especifica las normas de atribución de los certificados de seguridad a las empresas ferroviarias, de gestión y control de la seguridad y de investigación en caso de accidente. Además, esta Directiva dispone la elaboración progresiva de normas europeas de seguridad, cuya elaboración se encomienda a la Agencia Ferroviaria Europea.

La Directiva 2004/.. deberá incorporarse antes del ..., por lo que será plenamente operativa en la fecha prevista para la apertura de los servicios internacionales de transporte de viajeros.

Ha de tenerse en cuenta que la existencia de normas de seguridad europeas no es un requisito imprescindible para la apertura a la competencia, ya que se aplican plenamente las normas nacionales de seguridad. Cabe recordar que todas las empresas ferroviarias que dispongan de una licencia deberán disponer además, antes de poder prestar servicios:

- de material móvil y de conductores con autorización para circular en los Estados miembros donde tengan previsto ejercer su actividad;
- de un certificado de seguridad expedido por la autoridad nacional de seguridad de cada uno de los Estados miembros que tengan previsto atravesar.

Por último, este marco se completará con la propuesta, presentada junto con este texto, sobre la certificación de los conductores de locomotoras y de trenes destinados al transporte de viajeros y de mercancías en la Comunidad.

## **1.3. Protección de los derechos de los viajeros**

Tal como ocurrió con el transporte aéreo, es preciso definir normas básicas para proteger los derechos de los viajeros. En varios Estados miembros, el marco de los derechos de los viajeros se concreta cada vez más, mediante disposiciones reglamentarias o mediante medidas adoptadas por las empresas ferroviarias. Así pues, la Comisión presenta junto con esta propuesta sobre la apertura del mercado una propuesta de Reglamento sobre los derechos y obligaciones de los viajeros en el transporte ferroviario internacional. Estas normas no interferirán con la libertad comercial de las empresas ferroviarias, que podrán ofrecer garantías más atractivas a sus clientes, pero constituirán un nivel mínimo que todas deberán respetar.

---

<sup>5</sup> Directiva [...].

## **2. ARTICULACIÓN NECESARIA CON LA LEGISLACIÓN COMUNITARIA SOBRE CONTRATOS DE SERVICIO PÚBLICO**

### **2.1. Aplicación del Reglamento (CEE) nº 1191/69 a los servicios internacionales**

Los Estados miembros y sus entes locales pueden optar por establecer contratos de servicio público para la prestación de algunos servicios de transporte de viajeros por ferrocarril. En tal caso, como recordó el Tribunal de Justicia en fecha reciente<sup>6</sup>, han de aplicar las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 1191/69<sup>7</sup>. En ellas se indica que los contratos de servicio público puedan implicar derechos exclusivos por la prestación de algunos servicios.

El ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 1191/69 se extiende a los servicios internacionales. Dos Estados miembros, o dos entes locales transfronterizos, pueden definir y adjudicar juntos un contrato de servicio público para la prestación de un servicio internacional o de un servicio regional transfronterizo. En tal caso, pueden definirse unos derechos exclusivos.

Por consiguiente, una apertura a la competencia de todos los servicios internacionales basada tan sólo en el libre acceso podría suponer una contradicción con las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 1191/69 y retirar a los Estados miembros la posibilidad de establecer derechos exclusivos en un contrato de servicio público. Por lo tanto, es necesario precisar la relación entre estos dos ámbitos, especialmente en el caso de que en una misma línea coexistan servicios internacionales y servicios locales prestados con arreglo a un contrato de servicio público.

### **2.2. La propuesta de la Comisión para sustituir el Reglamento (CEE) nº 1191/69**

El 21 de febrero de 2004, la Comisión presentó una propuesta modificada<sup>8</sup> de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la intervención de los Estados miembros en materia de obligaciones de servicio público y adjudicación de contratos de servicio público en el transporte de viajeros por ferrocarril, carretera y vía navegable, destinada a sustituir al Reglamento (CEE) nº 1191/69. Uno de los objetivos principales de esta propuesta es introducir un sistema de competencia regulado que garantice que la competencia en la adjudicación de contratos de servicio público se acompaña de normas que protejan el interés general al posibilitar la dotación en todas las regiones de transportes públicos de gran calidad, accesibles a tarifas abordables y que cubran el conjunto de las necesidades sociales. Este texto está siendo examinado actualmente por el Consejo y el Parlamento Europeo. La referencia a la legislación comunitaria vigente que se hace en la propuesta permite tener en cuenta tanto el actual Reglamento como el futuro, cuando este último sea adoptado.

La Comisión insta al Parlamento Europeo y al Consejo a continuar con la mayor diligencia el examen de su propuesta modificada de sustitución del Reglamento (CEE) nº 1191/69, y a iniciar lo antes posible el examen de la presente propuesta, de modo que se tenga en cuenta el carácter complementario de ambos textos, con los que se busca la apertura efectiva del mercado ferroviario de viajeros y la aplicación de un régimen de competencia regulada a la adjudicación de contratos de servicio público en este sector.

---

<sup>6</sup> Sentencia Altmark Trans de 24 de julio de 2003, asunto C-280/00.

<sup>7</sup> Reglamento (CEE) nº 1191/69 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>8</sup> COM(2002) 107 de 21.2.2002, DO C 151 E de 25.6.2002, pp. 0146-0183.

### **2.3. Necesidad de tener en cuenta el cabotaje**

Los trenes internacionales toman y dejan viajeros en un mismo Estado miembro (cabotaje). La cuota de este tráfico es variable pero suele ser muy importante. Por ejemplo, entre Bruselas y Colonia, los trenes van muy llenos entre Bruselas y Lieja, y mucho menos entre Lieja y Colonia. El número de trenes internacionales que no efectúan paradas intermedias en un mismo Estado miembro es muy reducido y se limita a algunas conexiones de alta velocidad, como Bruselas-París.

El umbral de rentabilidad de un servicio internacional, que depende directamente del número de viajeros transportados, está supeditado a la posibilidad de tomar y dejar viajeros durante el trayecto. No conceder esa opción equivale a retirarle a un nuevo entrante la posibilidad de establecer un servicio viable desde un punto de vista económico. Además, constituirá una situación de discriminación, en la medida en que la empresa existente podrá seguir tomando y dejando viajeros durante el trayecto, mientras que su competidor no podrá hacerlo.

Por esta razón, una apertura del mercado que excluya al cabotaje en la prestación de un servicio internacional no tendría un efecto real en el mercado. Así pues, la propuesta presentada incluye, para las empresas que ofrecen servicios internacionales, el derecho a tomar y dejar viajeros entre dos estaciones situadas en el trayecto internacional, incluso entre dos estaciones situadas en un mismo Estado miembro.

Este aspecto refuerza aún más la importancia de definir una articulación clara entre la apertura propuesta sobre la base del libre acceso y el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 1191/69.

### **2.4. Solución adoptada**

Las necesidades son distintas según los segmentos del mercado (regional transfronterizo, internacional de gran distancia, alta velocidad, etc.) y según el servicio en cuestión sea o no rentable. Por consiguiente, se ha adoptado un enfoque flexible que permita tanto la competencia sobre la base del libre acceso como la adjudicación de contratos de servicio público que pueda incluir derechos exclusivos para algunos servicios.

Se propone por tanto que el principio general sea el de la apertura a la competencia sobre la base del libre acceso, pero con la posibilidad para los Estados miembros de limitarlo si establecen un contrato de servicio público para un servicio en concreto, cumpliendo de forma estricta las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 1191/69, o del reglamento que lo sustituirá, y si existe una amenaza para el equilibrio económico de dicho servicio público.

En la práctica podrán darse tres casos:

- dos Estados miembros (o dos entes locales transfronterizos) definen y adjudican juntos un contrato de servicio público para un servicio internacional, con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 1191/69, e incluyen en el contrato derechos exclusivos para ese servicio;
- dos Estados miembros (o dos entes locales transfronterizos) definen y adjudican juntos un contrato de servicio público para un servicio internacional, con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 1191/69, sin derechos exclusivos o con derechos exclusivos parciales;
- el servicio se considera abierto a la competencia sobre la base del libre acceso.

En cualquier caso, es posible que el servicio internacional utilice una línea en la que varios servicios se presten con arreglo a un contrato de servicio público de índole nacional. Por ejemplo, en la futura línea de alta velocidad que conectará Madrid con Perpiñán, sería posible establecer un contrato de servicio público entre Madrid y Barcelona, que incluya derechos exclusivos. Estos derechos exclusivos supondrían que ningún otro operador pueda establecer un servicio nacional limitado al tramo Madrid-Barcelona. En cambio, estos derechos exclusivos no podrían impedir a un operador internacional que preste un servicio entre Perpiñán y Madrid la posibilidad de tomar o dejar viajeros en Barcelona, salvo si se demuestra que ello podría afectar al equilibrio económico del contrato de servicio público en cuestión.

Ahora bien, es preciso subrayar que los mercados afectados por los servicios internacionales y los mercados afectados por servicios prestados con arreglo a un contrato de servicio público de índole nacional no son los mismos. En efecto, los servicios prestados con arreglo a un contrato de servicio público suelen ser regionales, con paradas frecuentes, destinados a viajeros que recorren un trayecto corto o de mediana distancia. En cambio, los servicios internacionales suelen realizar menos paradas intermedias y su clientela recorre un trayecto más largo.

La solución propuesta para la apertura del mercado es equilibrada, ya que permite a las autoridades nacionales o locales que lo desean adjudicar juntas contratos de servicio público, dejando a su vez campo libre para el desarrollo de nuevas iniciativas y preservando la posibilidad del cabotaje de tal forma que los servicios internacionales puedan desarrollarse en condiciones económicas realistas.

En la medida en que se abrirán los derechos de acceso para la realización de servicios internacionales, la obligación existente hoy de formar una agrupación internacional dejará de estar justificada en el momento en que se produzca dicha apertura. Como ilustra la Decisión de la Comisión GVG/FS<sup>9</sup>, la obligación de formar una agrupación internacional puede constituir un serio obstáculo para la entrada en el mercado. Por este motivo se propone suprimir toda referencia al concepto de agrupación internacional a partir del 1 de enero de 2010.

### **3. IMPACTO DE LA PROPUESTA PARA LOS SERVICIOS INTERNACIONALES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS**

La cuota del transporte ferroviario internacional de viajeros, calculada en función de las ventas de billetes internacionales, representa un 10% aproximadamente del volumen de negocios en el apartado de viajeros de las empresas ferroviarias<sup>10</sup> (2.400 millones de euros). Se trata en este caso de trayectos internacionales, en los que cada viajero cruza al menos una frontera.

Algunos tipos de servicios internacionales ferroviarios han caído en desuso. Los trenes nocturnos, en particular, pese a que su precio suele ser alto, no consiguen ser rentables con su organización actual. Para limitar sus pérdidas, las empresas ferroviarias han renunciado hace poco a varios de estos servicios (por ejemplo, Bruselas-Milán y Viena-Amsterdam).

---

<sup>9</sup> Asunto COMP/37.685.

<sup>10</sup> En los países de escasa superficie esta cuota es mucho mayor: Luxemburgo 70%, Bélgica 33%, Austria 17%. Véase el cuadro adjunto.

La cuota de mercado del tráfico internacional que incluye el cabotaje, es decir, los viajeros que efectúan trayectos nacionales a bordo de trenes internacionales, podría calcularse a lo sumo en un 20% aproximadamente del mercado, suponiendo que en los trenes internacionales uno de cada dos viajeros efectúa un trayecto estrictamente nacional.

En cuanto a los tipos de servicios afectados, se trataría esencialmente de:

- servicios internacionales de alta velocidad;
- servicios internacionales de tren nocturnos y coches cama, hoy en crisis y que podrían cobrar un nuevo impulso si la apertura del mercado permitiese nuevas iniciativas;
- servicios internacionales ocasionales y de temporada, en los que podrían surgir nuevas iniciativas comerciales.

Cabe observar que la duplicación (de 2.600 km hoy en día a 6.000 km en el año 2010) y la interconexión de la red de alta velocidad de aquí al año 2010, así como los avances en materia de interoperabilidad, deberían abrir nuevos mercados muy importantes para el transporte ferroviario y dar cabida a nuevas iniciativas comerciales.

La fuerte presión que ejerce la competencia de las compañías aéreas de bajo coste en las conexiones entre las grandes ciudades europeas constituye una amenaza muy importante para las conexiones ferroviarias internacionales. En este contexto, la apertura a la competencia debe permitir al transporte ferroviario desarrollar nuevas iniciativas y reducir sus costes para ofrecer servicios internacionales competitivos de cara al año 2010.

#### **4. COMENTARIO DE LOS ARTÍCULOS**

##### **Artículo 1**

Este artículo introduce la definición de «servicio internacional de transporte de viajeros».

Establece el principio de la apertura, el 1 de enero de 2010 a más tardar, de los derechos de acceso para la prestación de servicios internacionales de transporte de viajeros, incluido el cabotaje.

Por consiguiente, este artículo suprime a partir del 1 de enero de 2010 las referencias a la obligación de formar una «agrupación internacional» para acogerse a los derechos de acceso a la infraestructura.

Especifica que estos derechos de acceso podrán ser restringidos en las conexiones que sean objeto de un contrato de servicio público a tenor de lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 1191/69. Ahora bien, el artículo indica que esta limitación sólo será posible si se demuestra que es necesaria para mantener el equilibrio económico del contrato de servicio público.

##### **Artículo 2**

Este artículo prevé que la Comisión presentará un informe sobre la aplicación de las disposiciones anteriores antes del 31 de diciembre de 2012.

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**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión<sup>1</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>2</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>3</sup>,

De conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 251 del Tratado<sup>4</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) El objetivo de la Directiva 91/440/CEE del Consejo, De 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios<sup>5</sup>, era facilitar la adaptación de los ferrocarriles comunitarios a las exigencias del mercado único e incrementar su eficacia.
- (2) La Comisión anunció en su Libro Blanco sobre «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad»<sup>6</sup> su intención de proseguir en la realización del mercado interior de los servicios ferroviarios proponiendo una apertura del mercado para los servicios internacionales de transporte de viajeros.
- (3) Por su parte, en octubre de 2003, el Parlamento Europeo votó una enmienda por la que se solicitaba la apertura a la competencia de todos los servicios ferroviarios de transporte de viajeros, nacionales o internacionales, el 1 de enero de 2008. La Comisión indicó entonces que tenía previsto presentar una propuesta específica que tuviera en cuenta la articulación con la legislación vigente en materia de contratos de servicio público y que pensaba proponer a la vez medidas para proteger los derechos de los viajeros internacionales.

---

<sup>1</sup> DO C de, p.

<sup>2</sup> DO C de, p.

<sup>3</sup> DO C de, p.

<sup>4</sup> DO C de, p.

<sup>5</sup> DO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva modificada por la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 75 de 15.3.2001, p. 1).

<sup>6</sup> COM(2001) 370 de 12.9.2001.



- (4) La situación actual de los servicios ferroviarios internacionales presenta muchos contrastes. Por una parte, los servicios de larga distancia (trenes nocturnos) registran dificultades y las empresas ferroviarias han suspendido en fecha reciente varios de estos servicios para limitar sus pérdidas. Por otra, el mercado de los servicios internacionales de alta velocidad ha registrado un fuerte aumento de tráfico y seguirá experimentando un desarrollo muy importante con la duplicación y la interconexión de la red transeuropea de alta velocidad de aquí al año 2010. No obstante, en ambos casos, la presión de la competencia de las compañías aéreas de bajo coste es muy fuerte, por lo que resulta imprescindible estimular nuevas iniciativas, introduciendo la competencia entre empresas ferroviarias.
- (5) Una apertura del mercado de los servicios internacionales de transporte de viajeros no sería posible sin un marco detallado de las modalidades del acceso a la infraestructura, sin los avances importantes en el ámbito de la interoperabilidad y sin un marco estricto para la seguridad ferroviaria a escala nacional y europea. Todos estos elementos ya existen, merced a la incorporación de las Directivas 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias<sup>7</sup> y 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>8</sup>, así como de la Directiva 2004/./CE<sup>9</sup> sobre seguridad ferroviaria. Deberá garantizarse una práctica establecida y consolidada de este nuevo marco institucional en la fecha propuesta para la apertura del mercado de los servicios internacionales de transporte de viajero. Esta es la razón por la que se propone establecer el objetivo del año 2010.
- (6) El número de conexiones ferroviarias sin paradas intermedias es muy limitado. Para los trayectos con paradas intermedias, es imprescindible autorizar a los nuevos entrantes a tomar y dejar viajeros durante el recorrido, con el fin de garantizar un punto de equilibrio financiero realista para estas operaciones y no colocar a los competidores potenciales en una situación desfavorable con respecto a los servicios existentes que pueden dejar y tomar viajeros durante el recorrido.
- (7) El Reglamento (CEE) n° 1191/69 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>10</sup>, establece la posibilidad para los Estados miembros y los entes locales de adjudicar contratos de servicio público. Estos contratos pueden implicar derechos exclusivos para la explotación de algunos servicios. Por consiguiente, es necesario garantizar la coherencia entre las disposiciones de este Reglamento y el principio de la apertura a la competencia de los servicios internacionales de transporte de viajeros. El 21 de febrero de 2002, la Comisión presentó una propuesta modificada<sup>11</sup> de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la intervención de los

---

<sup>7</sup> DO L 175 de 15.3.2001, p. 26.

<sup>8</sup> DO L 75 de 15.3.2001, p. 29.

<sup>9</sup> DO L [...].

<sup>10</sup> DO L 156 de 28.6.1969, p. 1. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CEE) n° 1893/91 (DO L 169 de 29.6.1991, p. 1).

<sup>11</sup> COM 2002(107) de 21.2.2002, DO C 151 E de 25/06/2002, pp. 0146-0183.

Estados miembros en materia de obligaciones de servicio público y adjudicación de contratos de servicio público en el transporte de viajeros por ferrocarril, carretera y vía navegable, con la que se pretende sustituir el Reglamento (CEE) nº 1191/69. Esta propuesta introduce un sistema de competencia regulada para la atribución de contratos de servicio público.

- (8) Corresponderá evaluar la aplicación de esta Directiva sobre la base de un informe que la Comisión deberá presentarse dos años tras la fecha de apertura del mercado de los servicios internacionales de transporte de viajeros.
- (9) Dado que los objetivos de la acción considerada, es decir, el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, no pueden ser realizados satisfactoriamente por los Estados miembros de manera individual y, habida cuenta de la necesidad de garantizar condiciones equitativas y no discriminatorias de acceso a las infraestructuras y de tener en cuenta la dimensión manifiestamente internacional del funcionamiento de elementos importantes de las redes ferroviarias y pueden, por tanto, ante la necesidad de una actuación transnacional coordinada, realizarse mejor a escala comunitaria, la Comunidad podrá adoptar medidas, de conformidad con el principio de subsidiariedad a que se refiere el artículo 5 del Tratado. En cumplimiento del principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.
- (10) Por consiguiente, conviene modificar la Directiva 91/440/CEE.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### *Artículo 1*

La Directiva 91/440/CEE quedará modificada como sigue:

1) en el artículo 3, se suprime el cuarto guión.

2) en el artículo 3, tras el quinto guión, se insertará el siguiente guión:

«- servicio internacional de transporte de viajeros: servicio de transporte de viajeros en el que el tren cruce al menos una vez la frontera de un Estado miembro; 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.»

3) en el apartado 3 del artículo 5, se suprimirá el primer guión.

4) en el primer párrafo del artículo 8, se suprimirán los términos «y las agrupaciones internacionales»

5) en el artículo 10, se suprimirá el apartado 1.

6) las disposiciones indicadas en los puntos 1), 3), 4) y 5) se aplicarán a partir del 1 de enero de 2010.

7) en el artículo 10, se añadirán los apartados 3 bis y 3 ter y 3 quater siguientes:

«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 podrán tomar y dejar viajeros entre dos estaciones situadas en el trayecto internacional, incluso entre dos estaciones situadas en un mismo Estado miembro.

3 ter. Los Estados miembros podrán limitar el derecho de acceso definido en el apartado 3bis en las conexiones origen-destino que sean objeto de un contrato de servicio público conforme a lo dispuesto en la legislación comunitaria vigente. Esta limitación sólo podrá tener por efecto una restricción del derecho de tomar y dejar viajeros entre dos estaciones situadas en el trayecto internacional, incluso entre dos estaciones situadas en un mismo Estado miembro, en caso de resultar estrictamente necesario para mantener el equilibrio económico del servicio definido en un contrato de servicio público, y previo dictamen favorable del organismo regulador a que se refiere el artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE<sup>12</sup>.

3 quater. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que las decisiones previstas en el apartado 3 ter se sometan a un control jurisdiccional.»

8) en el artículo 14, se añadirá el siguiente párrafo:

«A más tardar el 31 de diciembre de 2012, la Comisión presentará al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo, al Comité de las Regiones y al Consejo un informe sobre la aplicación de las disposiciones previstas en los apartados 3 bis y 3 ter del artículo 10. »

## *Artículo 2*

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva, antes del <sup>13</sup>. Los Estados miembros comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones, así como un cuadro de correspondencia entre éstas y la presente Directiva.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán 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.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

---

<sup>12</sup> DO L75 de 15.3.2001, p. 29.

<sup>13</sup> 18 meses tras la adopción de la presente Directiva.

*Artículo 3*

La presente Directiva entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

*Artículo 4*

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Por el Consejo*  
*El Presidente*