



Bruselas, 30.1.2013  
COM(2013) 26 final

2013/0013 (COD)

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 1192/69 del Consejo, relativo a las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

El Reglamento (CEE) nº 1192/69 permite a los Estados miembros compensar a 36 empresas ferroviarias que en él se enumeran por el pago de obligaciones que las empresas de los demás modos de transporte no soportan, como subsidios familiares especiales y pensiones.

Si las reglas de normalización se aplican correctamente, esa ayuda estatal se considera compatible con el mercado interior y los Estados miembros están exentos de las obligación de notificación de ayudas estatales, si bien deben publicar oficialmente las decisiones de compensación. En estos momentos, solo unos pocos Estados miembros invocan ese Reglamento para justificar el pago de compensaciones.

El Reglamento se adoptó antes de que se liberalizara el mercado ferroviario y en una época en que el transporte por ferrocarril en Europa se estaba desarrollando sobre todo dentro de las fronteras nacionales, con empresas integradas que ofrecían servicios ferroviarios y, al mismo tiempo, gestionaban la infraestructura ferroviaria. En el contexto de ese mercado monopolista, el objetivo del Reglamento era colocar en pie de igualdad a las empresas ferroviarias y a las empresas dedicadas a otros medios de transporte.

Desde la década de los años noventa del pasado siglo, se ha ido adoptando a escala europea una serie de medidas legislativas (conocidas como «paquetes ferroviarios») encaminadas a dar un nuevo impulso al transporte por ferrocarril mediante la creación gradual de un espacio ferroviario único e integrado a escala europea. Esos actos jurídicos han abierto a la competencia los mercados del transporte de mercancías y del transporte internacional de pasajeros y han establecido principios fundamentales, a través de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (texto refundido)<sup>1</sup>, entre los que cabe citar el que las empresas ferroviarias deben ser administradas según principios comerciales, que las entidades encargadas de la asignación de capacidad y el cobro de cánones por el uso de las infraestructuras ferroviarias deben ser estructuras distintas de las que prestan servicios ferroviarios (separación de las funciones esenciales), que debe haber una separación contable entre esas estructuras (para evitar subvenciones cruzadas), que las empresas ferroviarias que sean titulares de una licencia con arreglo a los criterios de la UE deben poder acceder a las infraestructuras ferroviarias en condiciones equitativas y no discriminatorias, y que los administradores de infraestructuras pueden recibir financiación pública.

El Reglamento (CEE) nº 1192/69 es incoherente e incompatible con las medidas legislativas actualmente en vigor por diversas razones.

i) Dado que las empresas ferroviarias deben administrarse con criterios comerciales, no son lícitas las compensaciones públicas por seguros, pensiones u otros gastos de funcionamiento (exceptuando las compensaciones por prestación de servicios públicos). Este principio no solo está enunciado con carácter general en las disposiciones sobre ayudas estatales del Tratado sino también con carácter particular en las Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias (2008/C 184/07).

ii) La lista de empresas ferroviarias que tienen derecho a compensaciones en virtud de ese Reglamento y la clasificación que hace este de los tipos de compensación que pueden pagarse a las empresas ferroviarias presupone una integración de la gestión de las infraestructuras en

---

<sup>1</sup> DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

las actividades de las empresas que es incoherente con los principios de separación de las funciones esenciales y de separación contable.

iii) El Reglamento (CEE) nº 1192/69 solo autoriza el pago de compensaciones a 36 empresas ferroviarias. Este Reglamento tenía sentido cuando las empresas ferroviarias históricas competían exclusivamente con otros modos de transporte, no con otras empresas ferroviarias, pero ahora, con un mercado liberalizado en el que otras empresas ferroviarias compiten directamente con los monopolios tradicionales, no procede hacer una discriminación entre empresas. Si, como consecuencia del Reglamento, las condiciones financieras no son las mismas para todas las empresas ferroviarias, no se garantizan condiciones de acceso no discriminatorias para los nuevos operadores. Así, por ejemplo, estos pueden tener dificultades para atraer a personal de las empresas ferroviarias históricas si estas pueden ofrecer condiciones de jubilación más favorables gracias a las subvenciones que reciben en virtud del Reglamento.

Las compensaciones de la categoría IV del Reglamento (gastos relativos a las instalaciones de pasos a nivel) son costes asociados con las funciones del administrador de infraestructuras que, según el artículo 8 de la Directiva 2012/34/UE, pueden recibir financiación de los Estados miembros. Así pues, aunque el pago de compensaciones de la categoría IV del Reglamento sería compatible con la normativa en vigor, dicha categoría resulta redundante.

La derogación del Reglamento propuesta eliminará pues incoherencias con el ordenamiento jurídico de la UE y contribuirá a simplificar este ya que se elimina un acto jurídico que ha quedado desfasado.

## **2. RESULTADOS DE LA CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO**

### **2.1 Consulta**

La Comisión pidió a los Estados miembros información sobre la aplicación del Reglamento en mayo de 2010 y en junio de 2012. Las respuestas pusieron de manifiesto que, entre 2007 y 2010, la mayoría de los Estados miembros no recibió solicitudes de empresas ferroviarias ni pagó compensaciones en virtud de dicho Reglamento. Los Estados miembros indicaron, en su mayoría, que, actualmente, el Reglamento les parecía innecesario y algunos señalaron explícitamente que eran partidarios de que se derogara, que era obsoleto o que se había quedado desfasado. Varios precisaron que eran partidarios de que se mantuvieran las categorías pertinentes del Reglamento pero, dado que las compensaciones de todas las categorías, excepto la IV, son incompatibles con el resto de la legislación, ello no es posible. Otros Estados miembros se declararon indiferentes o no se pronunciaron sobre la necesidad del Reglamento. Solo tres Estados miembros (Bélgica, Alemania e Irlanda) declararon que habían utilizado el Reglamento como base legal para abonar compensaciones en el periodo 2008-2010.

**Compensaciones abonadas en 2010 (estimadas o reales) en virtud del Reglamento (CEE) nº 1192/69, según datos de los Estados miembros (millones EUR)**

	<b>Categoría I</b> <b>Daños derivados</b> <b>de accidentes de</b> <b>trabajo</b>	<b>Categoría III</b> <b>Pensiones</b>	<b>Categoría IV</b> <b>Pasos a nivel</b>	<b>Total</b>
<b>Bélgica</b>	(0,322)	-	-	(0,322)
<b>Alemania</b>	-	-	72,8	72,8
<b>Irlanda</b>	-	24,1	4,2	28,3

<b>Total</b>	(0,322)	24,1	77,0	100,8
--------------	---------	------	------	-------

Además, la Comisión ha sido informada recientemente por Polonia de que, en 2012, este Estado miembro había abonado compensaciones de la categoría IV a PKP PLK por valor de 7,9 millones EUR.

Así, pues, los Estados miembros solo aplican tres categorías de compensaciones en la actualidad (I, III y IV). Algunas categorías de compensaciones del Reglamento (V, VI, VII y VIII) ya no están en vigor y, de las restantes (II y IX a XV), no se aplica ninguna.

El pago de compensaciones por los Estados a empresas ferroviarias es incompatible con los principios de gestión aplicables a las empresas comerciales y con la normativa de la UE sobre ayudas estatales, separación contable, y acceso no discriminatorio a la infraestructura ferroviaria, salvo si se trata de compensaciones por el suministro de servicios públicos. La categoría IV del Reglamento es superflua dado que los Estados ya pueden pagar compensaciones por las funciones de administrador de infraestructuras en virtud de la Directiva 2012/34/UE. Reducir el número de categorías del Reglamento dejando solo las que se ajustan a la normativa en vigor tendría el mismo efecto que derogar el Reglamento, es decir, eliminar categorías incompatibles pero dejando a los Estados miembros la posibilidad de conceder al administrador de la infraestructura financiación coherente con las funciones de este, incluidos los costes derivados de los pasos a nivel.

## **2.2 Efectos de la derogación**

A la vista de los datos comunicados por los Estados miembros, puede afirmarse que la derogación del Reglamento tendrá unos efectos mínimos.

### Categoría I

Entre 2008 y 2010, Bélgica recibió solicitudes de SNCB Holding de la categoría I (pagos que las empresas ferroviarias están obligados a hacer pero que, en beneficio de la economía en general, son asumidos por el Estado, incluidas las indemnizaciones por daños derivados de accidentes laborales). En 2010, los cálculos efectuados conforme al Reglamento arrojaron un balance negativo de compensaciones de 0,323 millones EUR, que SNCB Holding debe devolver al Estado belga.

La derogación del Reglamento (CEE) nº 1192/69 tendría unas repercusiones ínfimas en lo que a las compensaciones de la categoría I se refiere. La empresa SNCB tendría que afiliarse al sistema privado de seguros de accidente existente y Bélgica ha indicado que está estudiando esta opción. Los costes que tuviera el cambio de un sistema a otro quedarían más que compensados por la eliminación de las cargas administrativas que conlleva la recepción anual de solicitudes y el cálculo de la compensación en virtud del Reglamento.

### Categoría III

Entre 2008 y 2010, Irlanda pagó a CIE, en concepto de gastos de la categoría III (cargas de retiros y pensiones sufragados por las empresas ferroviarias en condiciones distintas de las que estén en vigor para las empresas de los demás modos de transporte). En 2010, la compensación de categoría III abonada a CIE ascendió a 24,1 millones EUR.

La derogación del Reglamento (CEE) nº 1192/69 tendría unas repercusiones mínimas en lo que a las compensaciones de la categoría III se refiere. El pago de pensiones a CIE por los costes laborales asociados a la gestión de infraestructuras puede justificarse mediante el artículo 8 de la Directiva 2012/34/UE como financiación de las funciones del administrador de infraestructuras. El pago de pensiones a CIE por los costes laborales asociados a

obligaciones de servicio público puede justificarse como compensación por el cumplimiento de obligaciones de servicio público definido conforme al Reglamento (CE) nº 1370/2007 y eximirse de la obligación de notificación de las ayudas estatales (actualmente, el 100 % de las operaciones de transporte ferroviario de pasajeros se realizan en virtud de una obligación de servicio público). El pago de pensiones a CIE por los costes laborales asociados a operaciones ferroviarias que no constituyen obligaciones de servicio público (es decir, los servicios de transporte de mercancías) estarían sujetos a la obligación de notificación de las ayudas estatales. Se estima que las actividades de transporte de mercancías representan alrededor del 5,2 % de todas las actividades ferroviarias de CIE y suponen aproximadamente el 3,4 % de su personal. Así pues, los pagos de pensiones a CIE asociados a las actividades de transporte de mercancías suponen menos de 1 millón EUR y son los únicos pagos (junto con los que puedan corresponder a operaciones de transporte de viajeros que no constituyan obligaciones de servicio público, de las que no existe ninguna actualmente) que estarían sujetos a las normas sobre notificación de ayudas estatales.

#### Categoría IV

Irlanda, Alemania y Polonia han pagado compensaciones de la categoría IV (gastos relativos a las instalaciones de pasos a nivel). En 2010, Irlanda pagó 4,2 millones EUR por este concepto a CIE. Ese mismo año, Alemania abonó a DB Netz AG y Usedomer Bäderbahn GmbH unos 72,8 millones EUR por ese concepto (de los cuales, menos de un 0,5 % fueron para Usedomer Bäderbahn). En 2012, Polonia pagará compensaciones de esta categoría a PKP PLK por valor de unos 7,9 millones EUR.

La derogación del Reglamento (CEE) nº 1192/69 tendría unas repercusiones ínfimas en lo que a las compensaciones de la categoría IV se refiere. Los pagos a CIE, DB Netz y PKP PLK quedarían cubiertos por el artículo 8 de la Directiva 2012/34/UE como financiación de las funciones del administrador de infraestructuras. Estos pagos podrán seguir haciéndose una vez derogado el Reglamento y se eliminarán los trámites administrativos derivados de la aplicación del Reglamento como son la tramitación de las solicitudes anuales de normalización de las empresas, la evaluación de las cargas o ventajas financieras, la determinación de la cuantía de la compensación, la preparación de las decisiones que deben tomarse en virtud del Reglamento y su publicación oficial. Los pagos a Usedomer Bäderbahn, que suponen una cantidad mínima, estarían sujetos a las normas sobre notificación de ayudas estatales.

### **3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA**

La propuesta consiste en derogar el Reglamento (CEE) nº 1192/69.

Propuesta de

## **REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 1192/69 del Consejo, relativo a las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, sus artículos 91 y 109,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

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 legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CEE) nº 1192/69 permite a los Estados miembros compensar a 36 empresas ferroviarias por el pago de obligaciones que las empresas de los demás modos de transporte no soportan. Aplicando correctamente las normas de normalización, los Estados miembros están exentos de la obligación de notificación de ayudas estatales con respecto a esas compensaciones.
- (2) Se ha adoptado a escala europea una serie de medidas legislativas que han abierto a la competencia los mercados del transporte de mercancías y del transporte internacional de pasajeros y han establecido principios fundamentales, a través de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (texto refundido), entre los que cabe citar el que las empresas ferroviarias deben ser administradas según principios comerciales, que las entidades encargadas de la asignación de capacidad y el cobro de cánones por el uso de las infraestructuras ferroviarias deben ser estructuras distintas de las que prestan servicios ferroviarios, que debe haber una separación contable entre esas estructuras, que las empresas ferroviarias que sean titulares de una licencia con arreglo a los criterios de la UE deben poder acceder a las infraestructuras ferroviarias en condiciones equitativas y no discriminatorias, y que los administradores de infraestructuras pueden recibir financiación pública.
- (3) El Reglamento (CEE) nº 1192/69 es incoherente e incompatible con las medidas legislativas actualmente en vigor. En particular, en el mercado liberalizado actual en el

---

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

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

que hay empresas ferroviarias que compiten directamente con las empresas ferroviarias enumeradas, no procede hacer discriminaciones entre esos dos grupos de empresas.

- (4) Por consiguiente, resulta procedente derogar el Reglamento (CEE) n° 1192/69 al objeto de eliminar incoherencias del ordenamiento jurídico de la UE, lo que contribuirá además a simplificar este pues se suprime un acto jurídico que ha quedado desfasado.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

El Reglamento (CEE) n° 1192/69 queda derogado.

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el 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*