



Bruselas, 24.10.2016
COM(2016) 688 final

2013/0013 (COD)

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO

con arreglo al artículo 294, apartado 6, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea

sobre la

posición del Consejo relativa a la adopción del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 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)

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO

con arreglo al artículo 294, apartado 6, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea

sobre la

posición del Consejo relativa a la adopción del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 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)

1. CONTEXTO

El 30 de enero de 2013 la Comisión adoptó un paquete global de seis propuestas legislativas para ofrecer mejor calidad y más opciones en los servicios ferroviarios de Europa.

Con el fin de hacer del tren una opción más atractiva para los viajeros y de fomentar la transición modal es necesario mejorar la calidad y la eficiencia de los servicios. Dada la escasez de recursos públicos, debe alcanzarse una relación calidad-precio más ajustada y una mayor sostenibilidad.

El paquete también aspira a fomentar la innovación en los ferrocarriles de la UE para responder a las expectativas de los usuarios. Para ello utiliza tres formas distintas pero interrelacionadas:

- 1) abrir los mercados nacionales de pasajeros a la competencia y hacer que sea obligatorio sacar a concurso los contratos públicos de servicios;
- 2) fortalecer la independencia de los administradores de infraestructuras de forma que controlen todas las funciones esenciales de la red de ferrocarril y garanticen un acceso equitativo para todos a esta última;
- 3) reforzar el papel de la Agencia Ferroviaria de la UE, que se convertirá en una «ventanilla única» para expedir las autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos y certificados de seguridad para los operadores en toda la UE.

Fecha en que fue enviada la propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo

(documento COM(2013) 26 final — 2013/0013 COD):

31 de enero de 2013

Fecha del dictamen del Comité Económico y Social Europeo:

11 de julio de 2013

Fecha del dictamen del Comité de las Regiones:

8 de octubre de 2013

Fecha de la posición del Parlamento Europeo en primera lectura:

26 de febrero de 2014

2. OBJETIVO DE LA PROPUESTA DE LA COMISIÓN

El objetivo general de la propuesta de la Comisión de derogar el Reglamento (CEE) n.º 1192/69, relativo a las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias, es eliminar incoherencias del ordenamiento jurídico de la UE y, en consonancia con los objetivos REFIT de la Comisión, contribuir a la simplificación derogando un acto jurídico que se ha quedado obsoleto.

El Reglamento (CEE) n.º 1192/69 («el Reglamento») es incoherente e incompatible con las disposiciones legislativas actualmente en vigor por diversas razones.

- 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).
- La lista de empresas ferroviarias que tienen derecho a compensaciones en virtud del Reglamento y la clasificación de los tipos de compensación que pueden pagarse a las empresas ferroviarias presupone una integración de la gestión de las infraestructuras en las actividades de las empresas que es incoherente con los principios de separación de las funciones esenciales y de separación contable.
- El Reglamento recoge únicamente 40 empresas ferroviarias que pueden recibir compensación. En el momento de su adopción, esto no suponía un problema puesto que 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, la asignación de compensaciones a algunas empresas ferroviarias ya no tiene justificación. Si, como consecuencia del Reglamento, las condiciones financieras no son las mismas para todas las empresas ferroviarias, no se están garantizando unas condiciones de acceso igualitarias a 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.
- Solo las compensaciones de la categoría IV del Reglamento (gastos relativos a las instalaciones de pasos a nivel) son compatibles con la legislación vigente. Estas compensaciones son costes asociados a las funciones de administrador de infraestructuras que, según el artículo 8 de la Directiva 2012/34/UE, pueden recibir financiación de los Estados. Por lo tanto, también son redundantes las disposiciones del Reglamento relativas a las compensaciones de la categoría IV.

3. OBSERVACIONES SOBRE LA POSICIÓN DEL CONSEJO

La posición adoptada por el Consejo en primera lectura el 17 de octubre de 2016 respalda los principales objetivos de la propuesta de la Comisión, aunque el Consejo acordó aplazar la derogación de las disposiciones del Reglamento aplicables a la normalización de las cuentas

para lo relativo a la categoría IV, recogidas en el anexo IV de ese Reglamento, por lo que seguirán aplicándose hasta el 31 de diciembre de 2017.

4. CONCLUSIÓN

La Comisión acepta la posición adoptada por el Consejo, permitiendo así que el Parlamento Europeo adopte el texto final en segunda lectura. La Comisión considera que la adopción de ambos pilares, comercial y técnico, maximizará los beneficios en términos de calidad del servicio, eficiencia y competitividad del sector del transporte ferroviario.