



La normativa comunitaria del sector ferroviario europeo

LA NORMATIVA COMUNITARIA DEL SECTOR FERROVIARIO EUROPEO

Actualización: 10/12/07

ÍNDICE

➤ Índice	Página 2
➤ Introducción	Página 3
➤ Las primeras directivas sobre el sector ferroviario	Página 4
o Directiva 91/440	Página 4
o Directivas 95/18 y 19	Página 6
➤ El primer paquete ferroviario	Página 7
o Directiva 2001/12	Página 8
o Directiva 2001/13	Página 8
o Directiva 2001/14	Página 8
o Libro blanco del transporte:	Página 10
➤ El segundo paquete ferroviario	Página 11
o Directiva 2004/49	Página 12
o Directiva 2004/50	Página 13
o Directiva 2004/51	Página 13
o Reglamento 881/2004	Página 13
o Directiva 2005/47	Página 13
➤ El tercer paquete ferroviario	Página 14

INTRODUCCIÓN

La Comisión de la Unión Europea, ante la necesidad de afrontar fundamentalmente el problema económico y la paulatina pérdida de tráfico del sector ferroviario en Europa, principalmente en mercancías, presentó en 1990 la comunicación, sin carácter legislativo, titulada "Política Ferroviaria Comunitaria". Este documento ha servido de base para diseñar el actual sistema ferroviario común, y que se ha concretado, entre otros aspectos, en la separación económica, jurídica o empresarial de las áreas de infraestructura de las de operaciones, y en el desarrollo de procesos de liberalización y apertura al mercado caracterizados por la incorporación de nuevos operadores. Estos cambios han tenido su reflejo en las transformaciones, que desde el punto de vista organizativo, se han producido en todas las empresas ferroviarias de carácter público.

Las propuestas de esta comunicación han sido desarrolladas en varias Directivas, ya con carácter legislativo, que se agrupan en los denominados "Paquetes Ferroviarios", y que han sido ampliadas por otras normas y proposiciones, además de por el Libro Blanco de 2001, actualmente en fase de revisión.

La incorporación y adaptación de esta legislación comunitaria a la nacional compete exclusivamente a cada Estado. Estas Directivas se han ido incorporando a la legislación de los diferentes países comunitarios a un ritmo muy desigual, no respetándose en algunos casos las fechas de transposición previstas, e incluso cuando se ha producido, su aplicación no ha sido total.

A pesar de ello, esta legislación ha permitido un replanteamiento de las estructuras organizativas de las empresas nacionales ferroviarias, obligándolas a procesos de separación institucional de la infraestructura y la explotación, que posteriormente han sido aprovechados para llevar a cabo una importante reestructuración organizativa interna, e incluso para cambios en la propiedad, como el ocurrido en el Reino Unido de la Gran Bretaña. Sin embargo, aún queda bastante por avanzar en muchos países en cuanto a los procesos de liberalización.

LAS PRIMERAS DIRECTIVAS SOBRE EL SECTOR FERROVIARIO

▪ La Directiva 91/440

Los principios de la comunicación sobre “Política Ferroviaria Comunitaria” de 1990 culminaron con la aprobación de la **Directiva 91/440**, que sienta las bases para la apertura del mercado ferroviario en Europa.

Hasta entonces, todas las empresas ferroviarias de la Unión Europea eran empresas nacionales, realizaban una gestión de carácter monopolístico y tenían una gran dependencia de cada Estado.

La Directiva 91/440 constituye el punto de origen legislativo de una política común europea en el sector ferroviario, que hasta entonces no existía, con la imposición de la apertura de ciertas áreas del mercado ferroviario a la competencia por medio de las siguientes obligaciones a los estados miembro:

- La separación de la gestión de la infraestructura, cuya propiedad y administración estarán en manos del Estado, de la explotación de los servicios de transporte, que correrá a cargo de las empresas de transporte, ya sean éstas públicas o privadas. Por gestión de la infraestructura entiende su mantenimiento, el control de la circulación y la seguridad.
- La separación entre la gestión de la infraestructura y la explotación de la misma es obligatoria en el aspecto contable y voluntaria desde el punto de vista de la organización de las empresas. Esta separación contable ha de permitir lograr una administración más eficaz, hacer más transparentes los destinos de las ayudas públicas, e identificar los costos e ingresos de la infraestructura para poder fijar los cánones por su uso.
- Promueve la creación de contratos de servicio público entre los Estados y las compañías para regular las actividades de gestión de la infraestructura y los servicios de Regionales y Cercanías. El resto de los servicios (Larga Distancia y Mercancías) deberán autofinanciarse.
- El Estado deberá asumir la deuda histórica de las compañías ferroviarias, procediendo de esta forma a un saneamiento de su estructura financiera.
- El Estado deberá garantizar el libre acceso y tránsito de las empresas ferroviarias y sus agrupaciones internacionales para la prestación de servicios internacionales de transporte, así como de aquellas empresas ferroviarias que efectúen servicios de transportes combinados internacionales de mercancías.
- Se establece la autonomía de gestión de las empresas ferroviarias, que contarán con un Estatuto independiente.

- Las empresas operadoras pagarán un canon a los Estados por la utilización de las infraestructuras ferroviarias.

La Directiva consideraba como empresas ferroviarias a aquellas establecidas, o que se establezcan, cuya actividad principal sea el transporte de viajeros y de mercancías y, además, aporten la tracción. Este último requisito significaba excluir del ámbito de aplicación de la Directiva una importante fuente de competencia: los operadores privados de vagones de mercancías, si bien es cierto que la norma no impedía que estos operadores pudieran acceder a la condición de empresas ferroviarias mediante el alquiler o el leasing de los medios de tracción.

También excluía a aquellas empresas que limitaban su actividad a la explotación de servicios urbanos, suburbanos y regionales.

Esta Directiva supuso, a partir de su entrada en vigor en 1993, la implantación formal de la primera política ferroviaria común europea y, a partir de su aprobación, los Estados miembros han tenido que implementarla en sus respectivas legislaciones. La Directiva ha sido posteriormente por lo dispuesto en las Directivas 95/18 y 95/19, y por el denominado "Primer Paquete Ferroviario".

▪ Las Directivas 95/18 y 19

En junio de 1995 se promulgaron dos Directivas que integran los desarrollos legislativos de la Directiva 91/440 con los principios y procedimientos necesarios para acceder al mercado ferroviario.

La **Directiva 95/18** fija los criterios para la concesión de las licencias a las empresas ferroviarias establecidas en la Unión Europea, entre los que se encuentran una buena reputación, una situación financiera saneada y competencia profesional de sus trabajadores, y poseer un seguro de responsabilidad civil.

En esta Directiva se recoge:

- Cada Estado designará una "Autoridad Otorgante" para conceder las licencias a las empresas ferroviarias.
- Las empresas ferroviarias establecidas en la Unión Europea tendrán el derecho a solicitar una licencia en el Estado en el que estén establecidas, que será válida para toda la Comunidad.
- La licencia no da por sí misma el derecho de acceso a la infraestructura, al quedar éste supeditado a los requisitos necesarios para la adjudicación de la capacidad de infraestructura. Estos requisitos son un certificado de seguridad concedido por una autoridad del Estado miembro en el que se encuentre la infraestructura por la que se desea circular; la asignación del surco; y la realización de las gestiones comerciales necesarias con el Administrador de la Infraestructura.

Las reglas para la asignación de la capacidad de infraestructura están legisladas en la **Directiva 95/19**, posteriormente modificada en 2001. Esta Directiva determina las condiciones para la utilización de la red ferroviaria en cuanto a:

- La provisión en la asignación de infraestructura.
- El cobro de cánones por el uso de la capacidad de infraestructura.
- La obligación de los gestores de infraestructura de publicar una declaración de red.
- La creación de un Cuerpo Regulador en cada país para supervisar el desarrollo de sector ferroviario y arbitrar los conflictos, especialmente sobre el uso o el cobro de la red.

Esta Directiva no se refiere al transporte urbano, suburbano o regional, ni regula el Eurotúnel.

Las Directivas 95/18 y 95/19 se incorporaron al derecho interno español mediante el Real Decreto 2111/1998 de 2 de octubre, por el que se regulaba el acceso a las infraestructuras ferroviarias, los procedimientos y criterios para la adjudicación de las franjas de la infraestructura ferroviaria y el sistema para la determinación del canon por el uso de la infraestructura.

Estas Directivas, que al igual que la 91/440 han sido transpuestas en todos los países de la UE aunque con un grado distinto de cumplimiento, han sido modificadas posteriormente al no conseguir impulsar realmente los procesos de liberalización y libre competencia.

EL PRIMER PAQUETE FERROVIARIO

Al objeto de hacer posible la revitalización del ferrocarril, la transferencia de una parte del transporte por carretera hacia el mismo y progresar en el proceso de liberalización ferroviaria, y teniendo en cuenta los principios y políticas definidos en el Libro Blanco sobre “Estrategia a seguir para la revitalización de los ferrocarriles comunitarios”, la Comisión Europea aprobó, el 26 de febrero de 2001, un conjunto de disposiciones, denominadas en su conjunto “Primer Paquete Ferroviario”, e integrado por tres Directivas, 2001/12, 2001/13 y 2001/14, que realizan diversas modificaciones de las Directivas 91/440 y 95/18, en cuanto a ampliar las medidas para aumentar la liberalización y el acceso a la infraestructura y disminuir los obstáculos que la impiden. A estas Directivas se unió posteriormente la Directiva 2001/16, de 19 de marzo de 2001, que aborda aspectos relativos a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo.

Estas tres Directivas se refieren a la liberalización de los servicios, a una mayor separación de la infraestructura de la explotación, y a la creación de un regulador de la actividad ferroviaria. La transposición de este paquete se debería haber producido antes del 15 de marzo de 2003.

Los principales puntos del este Primer Paquete se refieren a:

- La separación clara de funciones entre la gestión de la infraestructura, que debe de asignarse a una autoridad independiente, y las operaciones de transporte realizadas por empresas ferroviarias.
- Cada país debe establecer un organismo regulador, independiente de todo administrador de infraestructuras, para asegurar condiciones justas y no discriminatorias de acceso para todas las empresas ferroviarias.
- Garantizar los derechos de acceso a la red transeuropea de transporte de mercancías por ferrocarril a todos los operadores ferroviarios autorizados que proporcionen servicios de transporte internacional de mercancías por ferrocarril en dicha red y que cumplan los requisitos de seguridad nacionales. Estos derechos se ampliarán en 2008 a la totalidad de la red ferroviaria europea.
- Determinar los costes por el uso de la infraestructura de manera que las tarifas se establezcan de forma transparente y no discriminatoria y que se garantice la competitividad del transporte de mercancías internacional.
- Definir normas y procedimientos transparente y equitativos para la asignación de franjas ferroviarias.
- Garantizar la seguridad en el sistema ferroviario integrado y la existencia una coherencia entre las características de la infraestructura y del material rodante al objeto de conseguir un espacio ferroviario europeo único.

- Contribuir a la interoperabilidad de la red ferroviaria de las diferentes redes nacionales en aspectos como señalización, ancho de vía, corriente eléctrica, etc.

Los contenidos abordados por las diversas directivas es el siguiente:

- Las medidas de la **Directiva 2001/12**, que modifica la Directiva 91/440, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, tiene por objeto:
 - Abundar en las normativas de la Directiva 91/440, de separación entre los servicios de transporte y la gestión de la infraestructura.
 - Definir al administrador de infraestructura como un organismo encargado de la instalación y el mantenimiento de la infraestructura, tareas que podrán incluir la gestión de los sistemas de control y de seguridad. Este organismo deberá de gozar de independencia de gestión.
 - Mantener la voluntariedad en la separación orgánica e institucional entre la gestión de la infraestructura y la explotación, siendo obligatoria la separación de las funciones básicas (asignación de surcos, decisiones sobre percepción de cánones, concesión de licencias y certificados de seguridad, establecimiento de normas y reglas de seguridad), que no podrán ser realizadas por un prestador de servicios ferroviarios.
 - Abrir el mercado de los servicios internacionales de mercancías en dos etapas:
 - ✓ En 2003, a los 50.000 kilómetros de vías férreas que conforman la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías.
 - ✓ En 2008 se debe producir la apertura de toda la red ferroviaria europea.
 - Definir la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario de Mercancías (RTTFM), que engloba a las líneas y el acceso a los principales puertos y terminales para todos los operadores.
- La **Directiva 2001/13**, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, tiene por objeto ampliar lo dispuesto en la 95/18, que introdujo un sistema de licencias solamente para las empresas ferroviarias que prestaban servicios de transporte internacional y se extiende ahora a los servicios nacionales, garantizando un trato justo, transparente y no discriminatorio.
- La **Directiva 2001/14**, que derogó la Directiva 95/19, se refiere a la adjudicación de la capacidad de la infraestructura, la aplicación de cánones por su utilización y la certificación de la seguridad y en ella se realiza:

- Una definición más precisa de los derechos de las empresas ferroviarias y del administrador de infraestructuras en cuanto a la adjudicación de capacidades.
- Un procedimiento para solucionar los conflictos en las solicitudes de capacidades y superar los problemas vinculados a la escasez de capacidad.
- La función de adjudicación de la capacidad será ejercida por un organismo independiente, que podrá ser el administrador de infraestructuras cuando sea independiente de toda empresa operadora ferroviaria.
- Por lo que se refiere a la percepción de cánones por utilización de la infraestructura, la tarificación se calculará sobre los costes marginales (los costes directamente vinculados a la explotación de los ferrocarriles).
- Estos cánones serán fijados y percibidos por un organismo independiente, generalmente el administrador de infraestructuras cuando éste no dependa de las empresas ferroviarias.
- Además, el administrador de infraestructuras publicará un documento de declaración de la red que contendrá:
 - ✓ Las características de la infraestructura puesta a disposición de las empresas ferroviarias.
 - ✓ Las condiciones de acceso a dicha infraestructura.
 - ✓ Los principios de tarificación.
 - ✓ Los criterios y normas de adjudicación de capacidad.
 - ✓ Los procedimientos y plazos que han de respetarse.

Asimismo, aunque no se encuentra entre las normas desarrolladas en este primer paquete, se incluye la **Directiva 2001/16**, que completa la Directiva 96/48, y que tiene por finalidad establecer las condiciones que deben satisfacerse para permitir la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios, las "Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad" (ETI). Estas disposiciones son de aplicación a las líneas de la Red Transeuropea de transporte y al material rodante que circula por estas líneas.

Aunque las Directivas que componen este primer paquete están completamente incorporadas en las legislaciones de todos los países de la UE, tanto en los 15 históricos como en los 12 recientes, su grado de aplicación varía según los países.

Estas Directivas se incorporaron al ordenamiento español a través de la Ley 39/2003 (Del Sector Ferroviario) de 17 de noviembre de 2003.

- **Libro Blanco del Transporte:** En 2001, la Comisión Europea elaboró el Libro Blanco "la política europea del transporte hacia 2010: Tiempo para decidir", que establecía las futuras

acciones legislativas para revitalizar y acelerar la integración del sector ferroviario, y con el que se quiso incidir en:

- Dar prioridad al ferrocarril en el desarrollo de las redes transeuropeas, al objeto de reequilibrar el reparto intermodal del transporte.
- Eliminar los cuellos de botella de la red ferroviaria.
- La libre competencia en el sector ferroviario y que esté orientado al cliente.
- Conferir a las empresas una estructura financiera saneada.
- Establecer contratos para el mantenimiento de los servicios públicos.
- El desarrollo de la interoperatividad de los ferrocarriles.
- Concede una atención especial al transporte de mercancías apostando por la configuración de una red ferroviaria específicamente destinada a este tipo de tráficos.
- Crear un espacio ferroviario europeo integrado.

Este Libro Blanco establecía un plan de acción de 60 medidas cuya principales disposiciones eran una nueva organización del transporte de mercancías y viajeros, una nueva política de infraestructuras, la armonización de las condiciones de la competencia y una mayor seguridad. En la actualidad este Libro Blanco está siendo objeto de una profunda revisión.

EL SEGUNDO PAQUETE FERROVIARIO

La Comisión Europea presentó el 23 de enero de 2002 un nuevo paquete de medidas destinado a revitalizar el ferrocarril gracias a la construcción rápida de un espacio ferroviario integrado. Las cinco acciones previstas en este primer documento se apoyaban en las orientaciones del Libro Blanco de 2001 sobre la política de transportes, con el objetivo de reforzar la seguridad, la interoperabilidad, la apertura del mercado del transporte ferroviario de mercancías y la creación de una Agencia Ferroviaria Europea encargada de dirigir la labor técnica en material de seguridad e interoperabilidad.

Estas cinco acciones legislativas eran:

- Desarrollar un enfoque común de la seguridad ferroviaria: Se trata de aclarar las responsabilidades desarrollando métodos, objetivos e indicadores comunes de seguridad en todos los países de la Unión Europea. Los certificados de seguridad reconocidos mutuamente deberán dar acceso a la red de todos los países.
- Principios fundamentales de la interoperabilidad: Aplicar las soluciones de interoperabilidad técnica que permiten facilitar la circulación transfronteriza y reducir los costes del material en la red de alta velocidad.
- Agencia Ferroviaria Europea. Sus funciones son la dirección de grupos de expertos encargados de encontrar soluciones comunes de interoperabilidad y seguridad, además de mediación entre las distintas autoridades nacionales competentes.
- Apertura del mercado del transporte ferroviario de mercancías.
- Solicitar la adhesión de las compañías ferroviarias a la Organización para los Transportes Internacionales Ferroviarios (OTIF), una organización intergubernamental que elabora normas comunes en el sector ferroviario.

El 16 de marzo de 2004 se adopta un nuevo conjunto de disposiciones, conocido por "Segundo Paquete Ferroviario", que se compone de tres Directivas y un Reglamento.

Las principales propuestas de este "Segundo Paquete Ferroviario" son:

- El mercado internacional del transporte ferroviario de mercancías deberá hacerse realidad en el 2006. La fecha acordada para la apertura total de los mercados ferroviarios de mercancías es el 1 de enero de 2007. Esta medida supone una aceleración respecto a la tomada en el Primer Paquete Ferroviario, dado que se adelantan los plazos previstos.
- Se establece una directiva de seguridad ferroviaria.
- Se crea la Agencia Ferroviaria Europea, que será un organismo independiente, que no dispondrá de competencias decisorias, aunque presentará propuestas a la Comisión.

Las características de las Directivas que componen el Segundo Paquete Ferroviario son las siguientes:

- **La Directiva 2004/49**, de Seguridad Ferroviaria, aborda la seguridad del ferrocarril y modifica la Directiva 95/18, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, y la 2001/14, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad.

Esta Directiva parte de la concepción de que la creación de un espacio ferroviario europeo requiere de un sistema homogéneo de seguridad, para lo cual define los elementos esenciales de los sistemas de seguridad para los gestores de infraestructuras y las empresas ferroviarias. Su objetivo es el desarrollo de un planteamiento común sobre la seguridad y la creación de un sistema común que regule la expedición, contenido y validez de los certificados de seguridad.

Esta Directiva establece una serie de medidas:

- La creación, en todos los Estados miembros, de una autoridad responsable de la seguridad, encargada de:
 - ✓ La reglamentación y el control de la seguridad.
 - ✓ La autorización para la puesta en servicio de los subsistemas y del material rodante que no estén cubiertos por ninguna Especificación Técnica de Interoperabilidad (ETI).
 - ✓ Las inspecciones de seguridad.
 - ✓ El control del reconocimiento mutuo de las reglas nacionales de seguridad.
- Los certificados de seguridad debe constatar que cualquier empresa ferroviaria cuenta con un sistema de seguridad y puede cumplir con las especificaciones técnicas de interoperabilidad.
- El reconocimiento mutuo de los certificados de seguridad a las empresas ferroviarias, y de las autorizaciones de seguridad por los administradores de infraestructura, expedidos por los diferentes Estados miembros.
- La creación de indicadores, objetivos y métodos de seguridad comunes.
- Cada Estado debe garantizar el acceso a la formación de los maquinistas, del personal de acompañamientos de los trenes y del personal del gestor de infraestructura que desempeñe funciones esenciales de seguridad.
- La definición de las normas comunes para la investigación de los incidentes y accidentes ferroviarios, con la creación de organismos de investigación permanentes e independientes.

- **La Directiva 2004/50**, que modifica las Directivas 96/48 y la 2001/16, relativas a la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios transeuropeos de alta velocidad y convencional. La Directiva define la interoperabilidad como la capacidad de circular indistintamente por cualquier sección de la red ferroviaria.

Por tanto, esta Directiva constituye un paso más para hacer operativos los distintos sistemas técnicos ferroviarios existentes en la UE, eliminando las barreras técnicas y reglamentarias que limitan la explotación a nivel internacional.

Para ello, incide en la mejora de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI), que será elaboradas por la Agencia Ferroviaria Europea, obliga a los Estados a publicar y actualizar anualmente un registro de infraestructuras y otro de material rodante.

Estas Directivas han sido incorporadas al derecho interno español a través de los Reales Decretos 354/2006 y 355/2006 de 29 de marzo.

- **La Directiva 2004/51**, que modifica la 91/440/CE, al adelantar las fechas de los derechos de acceso a las infraestructuras ferroviarias para las empresas. Así establece que los servicios de transporte ferroviario internacional de mercancías que discurran por la red transeuropea quedará liberalizados antes del 1 de enero de 2006, y un año después los que se realicen dentro de cada país. Asimismo, propone para 2010 la apertura del mercado de los servicios de transporte internacional de viajeros.

La Ley del Sector Ferroviario, en su Disposición Transitoria Primera regulaba la concreción de esta Directiva en España.

- En el “Segundo Paquete Ferroviario” también se integra el **Reglamento 881/2004**, de 29 de abril, por el que se crea la Agencia Ferroviaria Europea, responsable de la seguridad y la interoperabilidad ferroviaria a nivel europeo. La Agencia asistirá a la Comisión Europea u a los Estados miembros, desde el punto de vista técnico en los temas referentes a interoperabilidad y seguridad y elaborará la reglamentación técnica común.

- Relacionados con las Directivas y Reglamento que integran el “Segundo Paquete Ferroviario” hay que indicar que el 18 de julio de 2005 se aprobó la **Directiva 2005/47** que aborda determinados aspectos de las condiciones de trabajo de los trabajadores móviles que realicen servicios de interoperabilidad transfronteriza en el sector ferroviario. Esta Directiva avala el acuerdo alcanzado un año antes entre la Comunidad de los Ferrocarriles Europeos (CER) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (EFT).

EL TERCER PAQUETE FERROVIARIO

La Comisión Europea se propone continuar con la reforma del sector ferroviario. Para ello, en marzo de 2004 presentó una nueva serie de medidas, conocidas como 'Tercer Paquete Ferroviario' que, tras un amplio debate, el Parlamento Europeo y el Consejo de Ministros de Transporte aprobaron el 23 de octubre de 2007, tras haber sido pactadas anteriormente con los Veintisiete Estados y la Comisión.

A diferencia de anteriores normativas, este 'paquete ferroviario' está más orientado al transporte de viajeros y tiene como objetivo revitalizar el transporte ferroviario internacional y reforzar los derechos de los pasajeros. Para ello, el sector se abrirá a la competencia internacional en 2010 y se regulan, para finales de 2009, los derechos de los pasajeros ferroviarios tanto en trayectos nacionales como internacionales.

La nueva normativa está compuesta por dos Directivas, una sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios y otra de certificación única de maquinistas de trenes y personal asociado a la conducción, y un Reglamento sobre los derechos y obligaciones de los pasajeros ferroviarios.

Este 'tercer paquete' fue publicado en el Diario Oficial de la UE el 3 de diciembre de 2007. Las dos Directivas entraron en vigor el día después de su publicación y el Reglamento lo hará dos años después de su aparición en el Diario Oficial

- La nueva propuesta de **Directiva** por la que se **modificaba la Directiva 91/440**, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, y que se abordó en conjunto a través de la Comunicación 2004/139 del Parlamento Europeo y del Consejo, fue aprobada el 25 de septiembre de 2007.

En ella destaca la apertura de los transportes internacionales de viajeros, para lo cual se propone que, a partir del 1 de enero de 2010, las empresas ferroviarias titulares de licencia y de certificados de seguridad puedan prestar servicios internacionales de viajeros en el ámbito de la Unión, excepto para Luxemburgo, al que se le concede una prórroga de dos años más. Esto supone un importante avance en la integración del espacio ferroviario europeo y significa que las empresas ferroviarias podrán acceder a la infraestructura de todos los Estados miembros para sus servicios internacionales de transporte de viajeros, y recoger y dejar viajeros en cualquier estación de este trayecto internacional.

Se incluye una cláusula de reciprocidad, de manera que los países que ya hayan abierto el mercado antes de 2010 podrán vetar hasta esa fecha a empresas de Estados miembros que no conceda derechos similares. Además, los Gobiernos podrán limitar el derecho de acceso al mercado cuando pueda comprometer el equilibrio económico de los contratos de servicio público.

La norma también prevé que para fomentar las inversiones en servicios que utilicen infraestructuras especializadas –por ejemplo, los enlaces en la red de alta velocidad–, es

necesario que los solicitantes puedan exigir una seguridad jurídica que refleje la importancia y el volumen de las inversiones a largo plazo. Por tanto, "debe permitirse a dichas empresas la conclusión de acuerdos marco de hasta 15 años".

En el texto no se recoge ninguna fecha para la liberalización del tráfico de viajeros nacional.

- La segunda **Directiva**, formulada mediante la Comunicación 2004/142 del Parlamento Europeo y del Consejo, hacía referencia a la **creación de un sistema de certificación del personal de conducción de locomotoras y trenes y del personal colaborador** y fue aprobada en la misma fecha que la anterior por la Eurocámara.

Un estudio realizado en 2002 por la Comisión Europea reveló la gran diversidad existente entre las legislaciones nacionales en cuanto a las condiciones de certificación de los maquinistas. Para mejorar esta situación, la nueva normativa permitirá a los maquinistas y personal asociado a la conducción que tienen licencia en un Estado miembro operar en otros por medio de un sistema de certificación único a dos niveles: El primero consiste en una licencia expedida por los Estados miembros sobre la base de criterios profesionales, médicos y lingüísticos armonizados; mientras que el segundo es un 'certificado complementario armonizado' para las infraestructuras y el material móvil específicos en los que los maquinistas están autorizados a conducir. Este certificado será sometido a una comprobación periódica y estará sujeto a posibilidades de modificación y retirada.

El maquinista que solicite este certificado deberá superar un examen de sus conocimientos y competencias profesionales sobre las infraestructuras para las que esté previsto el certificado. Dicho examen abarcará materias generales y conocimientos lingüísticos específicos.

Los Estados miembros tendrán hasta finales de 2009 para aplicar esta nueva directiva.

- El nuevo **Reglamento que regula los derechos y obligaciones de los viajeros en los transportes nacionales e internacionales por ferrocarril** quedó reflejada en la comunicación 2004/143 del Parlamento Europeo y del Consejo, y aprobado el 25 de septiembre de 2007.

Al igual que se ha realizado en el sector aéreo, con la protección de los derechos de los viajeros en caso de indemnización por los daños derivados del retraso, pérdida de enlace, cancelación de servicios, etc, la Comisión pretendía establecer una normativa similar para los viajeros que realicen viajes internacionales y nacionales por ferrocarril, estableciendo unas normas mínimas sobre información, retrasos, tramitación de las denuncias, asistencia a las personas con movilidad reducida, etc.

En un principio, este Reglamento sólo iba a aplicarse a los servicios internacionales, pero tras largas negociaciones, el Parlamento logró que su cobertura se amplíe al transporte ferroviario nacional desde el mismo momento de su entrada en vigor a finales de 2009, dos años después de su publicación en el Diario Oficial de la UE. No obstante, los Estados

miembros podrán posponer la aplicación de las nuevas normas hasta 15 años concediendo exenciones.

El texto introduce indemnizaciones para los pasajeros de tren afectados por retrasos -del 25% del precio del billete para una demora de entre 60 minutos y 119 y del 50% si el retraso es igual o superior a 120 minutos. La indemnización por el precio del billete deberá abonarse en el plazo de un mes a partir de la presentación de la solicitud correspondiente.

Otros elementos recogidos en esta nueva legislación es que las empresas ferroviarias estarán obligadas a informar a los viajeros sobre sus derechos y obligaciones. Asimismo, deberán tomar las medidas necesarias para garantizar el acceso no discriminatorio de viajeros con discapacidad y con movilidad reducida; y tendrán que permitir a los viajeros llevar bicicletas en el tren, a condición de que sean fáciles de manejar, de que el material rodante lo permita y de que el servicio ferroviario no resulte afectado por ello.

- Por último, reseñar que aunque originariamente el Parlamento Europeo y El Consejo presentaron una propuesta de Reglamento (Comunicación 2004/144) referente a la **mejora de la calidad del transporte ferroviario de mercancías** y que incluía unas indemnizaciones por incumplimiento de los requisitos contractuales de calidad en los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril, esta propuesta aún no ha sido desarrollada.

Al mismo tiempo, pero sin formar parte de este paquete legislativo, el mismo 3 de diciembre de 2007 se publicó en el Diario Oficial de la UE el Reglamento 1370/2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y por carretera