



Bruselas, 30.1.2013  
COM(2013) 29 final

2013/0029 (COD)

Propuesta de

**DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**que modifica, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias, 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 pertinente a efectos del EEE)

{ SWD(2013) 10 final}  
{ SWD(2013) 11 final}  
{ SWD(2013) 12 final}  
{ SWD(2013) 13 final}

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA**

En su Libro Blanco sobre la política de transportes adoptado el 28 de marzo de 2011<sup>1</sup>, la Comisión expuso su visión de un espacio ferroviario europeo único, con un mercado ferroviario interior en el que las empresas ferroviarias europeas puedan prestar sus servicios sin tener que hacer frente a obstáculos técnicos y administrativos innecesarios.

Varias iniciativas sectoriales han reconocido el potencial que ofrecen las infraestructuras ferroviarias como eje del mercado interior y motor de un crecimiento sostenible. Las conclusiones del Consejo Europeo de enero de 2012 destacaron la necesidad de liberar el potencial de crecimiento de un mercado único plenamente integrado, aplicando, entre otras, las medidas oportunas para las industrias de red. La Comunicación de la Comisión que lleva por título «Medidas a favor de la estabilidad, el crecimiento y el empleo», adoptada el 30 de mayo del 2012, subrayó la importancia de seguir reduciendo la carga y las trabas reglamentarias que dificultan la entrada en el sector ferroviario. De igual forma, la Comunicación de la Comisión sobre la mejora de la gobernanza del mercado único, adoptada el 8 de junio de 2012<sup>2</sup>, hizo hincapié también en la importancia que reviste el sector del transporte.

Al mismo tiempo, la Comisión ha propuesto crear dentro del próximo marco financiero plurianual (2014-2020) un mecanismo denominado «Conectar Europa» y asignar a las infraestructuras de transporte un importe de 31 700 millones de euros de la dotación total de 50 000 millones.

En el curso de la última década, la adopción de tres paquetes ferroviarios legislativos ha permitido abrir progresivamente los mercados nacionales y ha hecho que los ferrocarriles sean más competitivos e interoperativos a nivel de la Unión. Sin embargo, a pesar del considerable desarrollo del acervo de la UE, la cuota modal del ferrocarril dentro del transporte interior de la Unión se ha mantenido en unos niveles modestos. La presente propuesta pretende eliminar los obstáculos aún existentes que limitan la efectividad de los mercados ferroviarios.

#### **1.2. Problemas que deben abordarse**

Entre los obstáculos aún existentes figura en primer lugar la dificultad de acceso al mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros. En muchos Estados miembros, ese mercado está cerrado a la competencia, lo que no solo limita su desarrollo, sino que además crea disparidades entre los Estados miembros que han abierto ya sus mercados y aquellos otros que aún no lo han hecho.

La mayor parte de los servicios nacionales de transporte de viajeros no pueden ofrecerse sobre bases exclusivamente comerciales y requieren el apoyo del Estado. Su prestación tiene lugar en el marco de contratos de servicio público. Por este motivo, el presente paquete legislativo aborda también el problema de la competencia en dichos contratos, al igual que otras cuestiones complementarias, como, por ejemplo, la disponibilidad de material rodante para quienes liciten por la obtención de esos contratos o el establecimiento de sistemas integrados

---

<sup>1</sup> Libro Blanco titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» [COM(2011) 144].

<sup>2</sup> Comunicación de la Comisión titulada «Mejorar la gobernanza del mercado único» [COM(2012) 259].

de fijación de horarios y de expedición de billetes en los casos en que beneficien a los viajeros.

Un segundo conjunto de problemas que impide que el mercado ferroviario pueda desarrollar todo su potencial es el relacionado con la gobernanza de los administradores de infraestructuras. Por tratarse de monopolios naturales, los administradores de infraestructuras no siempre reaccionan ante las necesidades del mercado y de sus usuarios, obstaculizando así el buen funcionamiento del sector en su conjunto. Hay incluso Estados miembros en los que los administradores de infraestructuras no pueden cumplir sus tareas por hallarse estas separadas entre diferentes organismos. Además, el marco jurídico actual no ha conseguido mejorar la cooperación transfronteriza entre esos administradores.

Obstaculizan, asimismo, la entrada en el mercado aquellas situaciones en que la gestión de las infraestructuras y las operaciones de transporte forman parte de una misma estructura integrada. En esos casos, los administradores de infraestructuras se enfrentan a un conflicto de intereses, dado que deben tener en cuenta los intereses comerciales de la estructura integrada y de sus filiales de transporte, al tiempo que se ven impulsados a discriminar en la concesión de permisos de acceso a las infraestructuras.

A ello se añade otro inconveniente, a saber, las estructuras integradas hacen mucho más difícil la separación de cuentas entre la gestión de las infraestructuras y las operaciones de transporte. En las estructuras integradas, los reguladores encuentran dificultades para rastrear los flujos financieros entre las diferentes filiales y la sociedad de cartera (*holding*). Los instrumentos contables permiten aumentar o disminuir artificialmente los resultados de las distintas filiales. Además, las subvenciones cruzadas y las transferencias de fondos de infraestructuras a actividades competitivas constituyen un serio obstáculo para la entrada en el mercado de nuevos operadores, que carecen de la posibilidad de acogerse a esos fondos. Dichas prácticas pueden implicar también la concesión de ayudas estatales a actividades competitivas.

## 1.2 Objetivos generales

El principal objetivo de la política de transportes de la Unión Europea es establecer un mercado interior gracias a un alto grado de competitividad y al desarrollo armónico, equilibrado y sostenible de actividades económicas. El Libro Blanco del Transporte, publicado en 2011, indica que el ferrocarril habrá de representar ya en 2050 la mayor parte del transporte de viajeros a media distancia. Este cambio modal contribuirá a la consecución del objetivo de reducir en un 20 % las emisiones de gases de efecto invernadero que prevé la Agenda Europa 2020 para poder alcanzar un crecimiento inteligente, sostenible e innovador<sup>3</sup>. El mismo Libro Blanco concluye que no será posible ningún cambio fundamental en el transporte sin el apoyo de una infraestructura adecuada y sin un enfoque más inteligente en su utilización.

El objetivo general del cuarto paquete ferroviario es aumentar la calidad y la eficacia de los servicios ferroviarios, eliminando cualquier obstáculo jurídico, institucional o técnico que pueda persistir e impulsando el buen funcionamiento del sector del ferrocarril y su competitividad para que pueda seguir desarrollándose el espacio ferroviario europeo único.

## 1.3. Objetivos particulares

---

<sup>3</sup> Comunicación de la Comisión titulada «Europa 2020: Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador» [COM(2010) 2020].

Las disposiciones que comprende la presente propuesta tienen por objeto lo siguiente:

- a) por una parte, abrir el mercado de los servicios nacionales de transporte ferroviario de viajeros para intensificar en él la presión competitiva y aumentar así la cantidad y la calidad de los servicios prestados a los viajeros; la propuesta tiene que analizarse junto con las modificaciones que pretenden introducirse en el Reglamento (CE) nº 1370/2007 (obligaciones de servicio público) y, en este contexto, su objetivo es incrementar la eficacia de la financiación pública destinada a los servicios de transporte de viajeros;
- b) por otra parte, mejorar la gobernanza de la gestión de las infraestructuras con el fin de garantizar la igualdad en el acceso a ellas; este objetivo ha de conseguirse suprimiendo en las estructuras integradas los conflictos de intereses que afectan a las decisiones de los administradores de infraestructuras y eliminando las posibilidades de subvención cruzada que existen en esas estructuras; la propuesta pretende garantizar también que todas las funciones de los administradores de infraestructuras se gestionen de forma coherente y que, además de fortalecerse la coordinación entre ellos y los operadores ferroviarios para poder atender mejor a las necesidades del mercado, se impulse la cooperación transfronteriza entre los distintos administradores.

## **2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS A LOS INTERESADOS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO**

Con el fin de ayudar a la Comisión en la tarea de evaluar el impacto, se encargó a un consultor externo que realizara un estudio de apoyo y dirigiera una consulta a las partes interesadas. El estudio se inició en diciembre de 2011 y el informe final se entregó el mismo mes del año siguiente.

Para recabar la opinión de los interesados, se optó, no por una consulta abierta, sino por varios métodos de consulta particulares. Entre el 1 de marzo y el 16 de abril de 2012, se enviaron cuestionarios personalizados a 427 interesados relacionados con el sector del ferrocarril (empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras, ministerios de transporte público y otros ministerios, autoridades de seguridad, organismos representativos y sindicatos, entre otros). El índice de respuesta fue del 40 %. En el caso de los viajeros, se procedió a una encuesta del Eurobarómetro dirigida a 25 000 ciudadanos repartidos de forma equilibrada por los 25 Estados miembros que disponen de red ferroviaria. Además, la red del Comité de las Regiones se utilizó para llegar a las autoridades locales y regionales, y se consultó también al Comité de Diálogo Sectorial de Ferrocarriles.

Esas diversas consultas se complementaron con otras actividades: una audiencia de los interesados el 29 de mayo de 2012 (con unos 85 participantes), una conferencia el 24 de septiembre del mismo año (con unos 420 participantes) y una serie de entrevistas a lo largo del año con determinados interesados. Además, el personal de la Comisión se entrevistó con representantes de la Comunidad de Ferrocarriles Europeos, de los operadores europeos de transporte de viajeros, de la Federación Europea de Trabajadores del Transporte, de la Federación Europea de Viajeros, de la asociación Gestores Europeos de Infraestructuras Ferroviarias y de la Unión Internacional de Transportes Públicos (UITP). También se realizaron visitas y entrevistas personales a algunos interesados en Italia, Francia, Alemania, los Países Bajos, Polonia, Hungría, Suecia y el Reino Unido.

La mayoría de los interesados coincidió en señalar durante las consultas que la calidad de los servicios ferroviarios y la competitividad del sector en la UE se ven afectados por las diversas dificultades de acceso a las que se enfrentan las empresas ferroviarias. Aunque el 69 % de los consultados señaló como problema las divergencias en la interpretación de la normativa,

fueron las limitaciones de la capacidad de la infraestructura las que se identificaron como principal dificultad de acceso para esas empresas (según el 83 %).

Los resultados de la consulta mostraron que las opiniones se encuentran fuertemente polarizadas en cuanto a las soluciones que puedan garantizar una gobernanza independiente y eficaz de las infraestructuras ferroviarias. La inmensa mayoría de los ministerios de transportes, de las autoridades responsables de la competencia, de los organismos reguladores, de los administradores de infraestructuras independientes, de las empresas ferroviarias, de los viajeros y de las asociaciones de transitarios abogaron por una separación completa que garantice plena transparencia e iguales condiciones a todos los operadores. Por el contrario, las sociedades de cartera, los administradores de infraestructuras dependientes de esas sociedades y los representantes de los trabajadores se remitieron a la literatura científica que subraya los inconvenientes que conlleva la separación, entre ellos, el mayor coste de las transacciones y los posibles problemas de ineficacia derivados de la desconexión. Estos interesados indicaron que los problemas podrían resolverse con solo dar un papel más importante a la supervisión reglamentaria. Por otra parte, el 64 % de los consultados respaldó la idea de crear un organismo específico con representantes de todos los usuarios de las infraestructuras para garantizar que sus intereses se tengan en cuenta de forma no discriminatoria.

A lo largo del proceso de consulta, la Comisión mantuvo un enfoque proactivo para animar a los interesados a participar. Además, dado que todos ellos tuvieron la oportunidad de expresar sus opiniones, quedó garantizado el respeto de las normas de consulta mínimas de la Comisión.

Al final, basándose en el estudio externo arriba mencionado así como en las conclusiones de la consulta dirigida a los interesados, la Comisión realizó una evaluación de impacto cuantitativa y cualitativa de las medidas propuestas. La evaluación procedió a examinar varias medidas alternativas para modernizar el marco reglamentario existente.

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

#### **3.1. Definición del término «administrador de infraestructuras» (artículo 3, punto 2)**

La definición establece con claridad todas las funciones administrativas que deben desempeñar los administradores de infraestructuras. El objetivo es garantizar que todas esas funciones se cumplan de forma congruente. De la redacción actual, la definición suprime la posibilidad de atribuir a distintos organismos o empresas las funciones que desempeñe el administrador de la infraestructura en una red o en parte de una red. Además, aclara el significado de cada una de las funciones que corresponden al administrador.

#### **3.2. Definición del término «servicio internacional de transporte de viajeros» (artículo 3, punto 5)**

El punto 5 del artículo 3 actual define los servicios internacionales de transporte de viajeros. Con la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril, la distinción entre servicios internacionales y servicios nacionales deja de tener objeto a los efectos de la presente Directiva. Se suprime, pues, esa definición.

#### **3.3. Separación de cuentas dentro de un grupo integrado (artículo 6, apartado 2)**

El artículo 6, apartado 2, contempla actualmente la posibilidad de organizar dentro de una misma empresa la gestión de la infraestructura y los servicios de transporte, respetando al mismo tiempo el requisito de la separación contable. Dado que la presente propuesta contiene

normas que regulan específicamente la separación de una y otra actividad, es preciso suprimir esa disposición.

#### 3.4. Separación institucional de los administradores de infraestructuras (artículo 7)

Esta disposición establece que los administradores de infraestructuras deben poder desempeñar todas las funciones necesarias para el desarrollo sostenible de las infraestructuras. Además, introduce la separación institucional entre el administrador de infraestructuras y las operaciones de transporte al prohibir que una misma persona física o jurídica tenga la facultad de controlar o de ejercer influencia en un administrador de infraestructuras y en una empresa ferroviaria al mismo tiempo. Permite, no obstante, que un Estado miembro sea propietario de las dos entidades jurídicas, siempre que el control sea ejercido por autoridades públicas que estén separadas y sean jurídicamente distintas la una de la otra.

#### 3.5. Independencia de los administradores de infraestructuras en las empresas integradas verticalmente (artículos 7 *bis* y 7 *ter*)

La propuesta permite que las empresas integradas verticalmente, incluidas las que tengan estructura de sociedad de cartera o *holding*, conserven la propiedad del administrador de infraestructuras. Aclara, no obstante, que esto solo será admisible cuando se garantice que el administrador disponga de un derecho efectivo de toma de decisiones en el ejercicio de todas sus funciones. Dispone, además, que ese derecho deberá garantizarse con medidas de salvaguardia sólidas y eficaces que protejan la independencia del administrador. La propuesta precisa que esas salvaguardias tendrán que integrarse en la estructura de la empresa y señala, entre ellas, la separación de los circuitos financieros entre el administrador de infraestructuras y las otras sociedades que compongan el grupo integrado. Establece también las disposiciones que regulan la estructura de gestión del administrador de infraestructuras.

#### 3.6. Verificación del cumplimiento (artículo 7 *quater*)

Esta disposición establece la posibilidad de que los Estados miembros limiten los derechos de acceso de los operadores ferroviarios que formen parte de empresas integradas verticalmente, en caso de que la Comisión no pueda confirmar que se han aplicado efectivamente las medidas de salvaguardia necesarias para proteger la independencia del administrador de infraestructuras.

#### 3.7. Comité de coordinación (artículo 7 *quinquies*)

Esta disposición pretende garantizar una buena coordinación entre el administrador de infraestructuras, los usuarios de la red que se vean afectados por sus decisiones —incluyendo a los candidatos, a los representantes de los viajeros y a los usuarios de los servicios de transporte— y las autoridades regionales y locales. Enumera aquellas cuestiones en las que el administrador de infraestructuras ha de recabar la opinión de los usuarios, lo que comprende las necesidades de estos en cuanto al desarrollo de las infraestructuras, los objetivos de rendimiento, la asignación de recursos y los cánones.

#### 3.8. Red Europea de Administradores de Infraestructuras (artículo 7 *sexies*)

La propuesta crea un foro para la cooperación transfronteriza entre los administradores de infraestructuras con el fin de desarrollar la red ferroviaria europea. Esto incluye la cooperación para el establecimiento de los corredores de la red principal y de los corredores ferroviarios de transporte de mercancías y para la aplicación del plan de despliegue del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS). La propuesta regula también la función de seguimiento a la que debe someter ese sistema el trabajo de los administradores de infraestructuras con el fin de mejorar la calidad de sus servicios.

#### 3.9. Condiciones de acceso a las infraestructuras ferroviarias (artículo 10)

Se modifica el artículo 10, apartado 2, para otorgar a las empresas ferroviarias europeas derechos de acceso que les permitan explotar servicios nacionales de transporte de viajeros. Dado que se suprime la distinción que hace la normativa actual entre servicios internacionales y servicios nacionales, tienen que suprimirse también los apartados 3 y 4 del artículo 10, cuyo objetivo era determinar el carácter internacional o nacional de un servicio.

### 3.10. Limitación de los derechos de acceso (artículo 11)

Esta disposición da a los Estados miembros la posibilidad de limitar los derechos de acceso para la explotación de servicios nacionales o internacionales en caso de que el ejercicio de esos derechos pueda poner en peligro el equilibrio económico de un contrato de servicio público. Como sucede actualmente con los servicios internacionales, la disposición establece que los organismos reguladores deben aplicar procedimientos y criterios comunes para determinar si un servicio nacional pone o no en peligro el equilibrio económico de un contrato de servicio público.

### 3.11. Sistemas comunes de información y de billetería integrada (artículo 13 *bis*)

Para garantizar que los viajeros sigan beneficiándose de los efectos de la red, esta disposición ofrece a los Estados miembros la posibilidad de establecer —de forma que no se distorsione la competencia— sistemas de información y de billetería integrada comunes a todas las empresas ferroviarias que presten servicios nacionales de transporte de viajeros. La disposición prevé, asimismo, que las empresas ferroviarias adopten planes de emergencia coordinados para prestar asistencia a los viajeros en caso de grave perturbación del tráfico.

### 3.12. Derechos de capacidad (artículo 38, apartado 4)

Esta disposición se modifica con el fin de garantizar a todos los actores del mercado la seguridad jurídica necesaria para que desempeñen sus actividades. La disposición precisa el plazo dentro del cual los organismos reguladores deben evaluar si está en peligro el equilibrio económico de un contrato de servicio público. Esto es congruente con el proceso de adjudicación de la capacidad de infraestructura.

Propuesta de

**DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**que modifica, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias, 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 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, su artículo 91,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Una vez transmitido el proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>4</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>5</sup>,

Actuando de conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El crecimiento del tráfico ferroviario de viajeros en la última década ha sido insuficiente para que pueda aumentar su cuota modal con relación a los autocares y los aviones. El 6 % al que se eleva en la Unión Europea la cuota modal del transporte de viajeros por ferrocarril se ha mantenido prácticamente estable. Los servicios de transporte ferroviario de viajeros no han sabido responder a la evolución de las necesidades en términos de oferta y de calidad.
- (2) En la Unión, el mercado del transporte de mercancías y el de los trenes internacionales de transporte de viajeros se encuentran abiertos a la competencia desde 2007 y 2010, respectivamente, en aplicación de las Directivas 2004/51/CE<sup>6</sup> y 2007/58/CE<sup>7</sup>. Hay, además, algunos Estados miembros que han abierto a la competencia sus servicios nacionales de transporte de viajeros, estableciendo derechos de acceso abiertos, convocando licitaciones para la concesión de contratos de servicio público o haciendo uso de ambos métodos.

---

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

<sup>5</sup> DO C de , p. .

<sup>6</sup> DO L 164 de 30.4.2004, p. 164.

<sup>7</sup> DO L 315 de 3.12.2007, p. 44.

- (3) 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<sup>8</sup>, crea ese espacio con una serie de normas comunes que regulan desde la gobernanza de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras hasta la financiación de estas y el cobro de cánones por su utilización, y desde las condiciones de acceso a las infraestructuras y servicios ferroviarios hasta la supervisión reglamentaria del mercado ferroviario. Gracias a la existencia de todos estos elementos, es posible ahora completar la apertura del mercado ferroviario de la Unión y reformar la gobernanza de los administradores de infraestructuras para poder garantizar la igualdad de condiciones en el acceso a estas.
- (4) La Directiva 2012/34/UE dispone que la Comisión, basándose en el requisito actual de separación entre la gestión de las infraestructuras y las operaciones de transporte, proponga, en su caso, medidas legislativas para la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte ferroviario de viajeros y establezca las condiciones necesarias para garantizar un acceso no discriminatorio a las infraestructuras.
- (5) Con el fin de lograr una gestión y una utilización eficaces de las infraestructuras, es necesario garantizar una mayor coordinación entre los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias creando un comité de coordinación.
- (6) Los Estados miembros han de velar por que sea el propio administrador de infraestructuras el que desempeñe de forma coherente todas las funciones necesarias para un funcionamiento, mantenimiento y desarrollo sostenibles de las infraestructuras ferroviarias.
- (7) Los asuntos transfronterizos deben ser atendidos eficazmente por los administradores de infraestructuras de los distintos Estados miembros gracias a la creación de una red europea de administradores de infraestructuras.
- (8) Para poder garantizar un acceso igual a las infraestructuras, es preciso eliminar los conflictos de intereses que puedan resultar de aquellas estructuras integradas que agrupen la gestión de la infraestructura y las actividades de transporte. La única forma de garantizar un acceso igual a las infraestructuras ferroviarias es suprimir los incentivos que favorezcan la discriminación de los competidores. Se trata de una condición necesaria para que pueda realizarse con éxito la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril. Con ello, además, se eliminarán también las posibilidades de subvención cruzada que existen en esas estructuras integradas y que producen distorsiones del mercado.
- (9) Las exigencias de independencia que la Directiva 2012/34/UE impone actualmente a los administradores de infraestructuras respecto de las empresas de transporte ferroviario solo cubren las funciones esenciales de aquellos, a saber, la toma de decisiones en la adjudicación de los surcos ferroviarios y la toma de decisiones relativas a los cánones de las infraestructuras. Es necesario, sin embargo, que todas las funciones se ejerzan de forma independiente, dado que, además de las esenciales, hay otras funciones que también pueden utilizarse para discriminar a los competidores. Tal es especialmente el caso de las decisiones en materia de inversión o de mantenimiento, que pueden favorecer a aquellas partes de la red que sean utilizadas principalmente por

---

<sup>8</sup> DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

los operadores de transporte de la empresa integrada. En igual sentido, las decisiones relativas a la planificación de las obras de mantenimiento pueden influir en la disponibilidad de surcos ferroviarios para los competidores.

- (10) Los requisitos actuales de la Directiva 2012/34/UE solo contemplan la independencia jurídica, organizativa y de toma de decisiones, lo que no excluye completamente la posibilidad de mantener una empresa integrada siempre que se garanticen esos tres ámbitos de independencia. En lo que respecta a la independencia en la toma de decisiones, es preciso establecer las salvaguardias adecuadas para impedir que la empresa integrada pueda controlar la toma de decisiones del administrador de infraestructuras. Sin embargo, ni siquiera la plena aplicación de esas salvaguardias puede excluir completamente que en el caso de las empresas integradas verticalmente se registren conductas discriminatorias frente a los competidores. En dichas empresas, concretamente, sigue siendo posible el uso de prácticas de subvención cruzada o, cuando menos, puede resultar muy difícil para los organismos reguladores controlar y ejecutar en ellas las salvaguardias necesarias a fin de impedir esas prácticas. Para solucionar estos problemas, la medida más eficaz es la separación institucional entre la gestión de las infraestructuras y las operaciones de transporte.
- (11) Es preciso, por lo tanto, disponer que los Estados miembros impidan que una misma persona física o jurídica esté facultada para controlar a un administrador de infraestructuras y, al mismo tiempo, para ejercer control o cualquier otro derecho sobre una empresa ferroviaria. En sentido inverso, debe también disponerse que el control de una empresa ferroviaria excluya la posibilidad de controlar o ejercer cualquier otro derecho sobre un administrador de infraestructuras.
- (12) Los Estados miembros que mantengan a un administrador de infraestructuras que forme parte de una empresa integrada verticalmente deben al menos establecer salvaguardias estrictas para garantizar que goce aquel en su totalidad de una independencia efectiva frente a la empresa integrada. Las salvaguardias han de afectar no solo a la organización corporativa del administrador de infraestructuras respecto de la empresa integrada, sino también a la estructura de gestión del primero, impidiendo en la medida de lo posible, dentro de la estructura integrada, que se produzcan transferencias financieras entre el administrador y las otras entidades jurídicas de la empresa integrada. Dichas salvaguardias no deben atender únicamente a los requisitos de independencia en la toma de decisiones que impone actualmente la Directiva 2012/34/UE para el ejercicio de las funciones esenciales de gestión del administrador de infraestructuras, sino que deben ir más allá de esos requisitos, añadiendo cláusulas que impidan que los ingresos del administrador de infraestructuras puedan utilizarse para financiar otras entidades de la empresa integrada verticalmente. Este principio ha de regir con independencia de la aplicación de la legislación fiscal de los Estados miembros y sin perjuicio de la normativa de la UE en materia de ayudas estatales.
- (13) A pesar de que se apliquen salvaguardias para garantizar la necesaria independencia, es posible que las empresas integradas verticalmente hagan un uso abusivo de su estructura para ofrecer indebidamente ventajas competitivas a los operadores ferroviarios que les pertenezcan. Por este motivo, sin perjuicio del artículo 258 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, la Comisión ha de verificar, si así se lo solicita un Estado miembro o a iniciativa propia, que esas salvaguardias se apliquen efectivamente y que se elimine cualquier perturbación de la competencia que pueda subsistir. En caso de que la Comisión no sea capaz de confirmar ambos extremos, todos los Estados miembros deben tener la posibilidad de restringir o de revocar los derechos de acceso de los operadores integrados a los que afecte esa situación.

- (14) La concesión a las empresas ferroviarias de la Unión del derecho de acceso a las infraestructuras ferroviarias de todos los Estados miembros para que exploten servicios nacionales de transporte ferroviario de viajeros puede tener implicaciones en la organización y financiación de esos servicios cuando se enmarquen en un contrato de servicio público. Los Estados miembros deben por ello tener la facultad de limitar ese derecho de acceso cuando con él pueda ponerse en entredicho el equilibrio económico del contrato de servicio público y la aprobación haya sido dada por el organismo regulador competente.
- (15) En caso de que lo soliciten las partes interesadas, los organismos reguladores deben evaluar, sobre la base de un análisis económico objetivo, el impacto económico que puedan tener en un contrato de servicio público existente los servicios nacionales de transporte de viajeros que se presten en condiciones de acceso abierto.
- (16) El proceso de evaluación ha de tener en cuenta la necesidad de garantizar a todos los actores del mercado la seguridad jurídica necesaria para el ejercicio de sus actividades. Dicho proceso debe ser lo más sencillo, eficaz y transparente posible, además de coherente con el procedimiento de adjudicación de la capacidad de infraestructura.
- (17) La evaluación por la que se determine si está o no en peligro el equilibrio económico de un contrato de servicio público debe manejar una serie de criterios predeterminados. Tales criterios y los pormenores del procedimiento que deba seguirse pueden evolucionar con el tiempo, particularmente a la vista de la experiencia de los organismos reguladores, de las autoridades competentes y de las empresas ferroviarias, y pueden tener en cuenta las características específicas de los servicios nacionales de transporte de viajeros.
- (18) Al evaluar si está en peligro el equilibrio económico de un contrato de servicio público en vigor, los organismos reguladores deben tener presente el impacto económico que el servicio considerado pueda tener en ese contrato, particularmente en la rentabilidad de los servicios en él incluidos, así como en el coste neto para la autoridad pública competente que haya adjudicado el contrato. Para hacer esa evaluación, deben examinarse factores tales como la demanda de los viajeros, el precio de los billetes, las medidas en materia de billetería, la ubicación y el número de paradas o el horario y frecuencia del nuevo servicio que se proponga.
- (19) Para aumentar el atractivo de los servicios ferroviarios prestados a los viajeros, los Estados miembros deben poder exigir que las empresas ferroviarias que presten servicios nacionales de transporte de viajeros participen en un sistema común de información y de billetería integrada para la oferta de billetes, billetes directos y reservas. En caso de establecerse ese servicio y ese sistema, ha de garantizarse que no se distorsione con ellos el mercado ni se discrimine entre las distintas empresas ferroviarias.
- (20) Con arreglo a la Declaración política conjunta de los Estados miembros y de la Comisión, de 28 de septiembre de 2011, sobre los documentos explicativos<sup>9</sup>, los Estados miembros se han comprometido en los casos justificados a adjuntar a la notificación de las medidas de transposición uno o varios documentos que expliquen la relación entre los componentes de una directiva y las partes correspondientes de los

---

<sup>9</sup> DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

instrumentos nacionales de transposición. En el caso de la presente Directiva, el legislador considera que la transmisión de esos documentos está justificada.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

### *Artículo 1*

La Directiva 2012/34/UE queda modificada como sigue:

1. El artículo 3 se modifica de la forma siguiente:
  - a) El texto del punto 2) se sustituye por el siguiente:

«2) "administrador de infraestructuras": todo organismo o empresa que asegure el desarrollo, explotación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria en una red; el término "desarrollo" comprende la planificación de la red, la planificación financiera y de las inversiones y la construcción y mejora de la infraestructura; el término "explotación" abarca todos los elementos del proceso de adjudicación de los surcos ferroviarios, lo que comprende tanto la determinación y evaluación de la disponibilidad de surcos concretos y la adjudicación de estos, como la gestión del tráfico y la tarificación de la infraestructura, incluidas la fijación y el cobro de los cánones; el término "mantenimiento" comprende las obras de renovación de la infraestructura y las demás actividades de gestión de activos;».
  - b) Se suprime el punto 5);
  - c) Se añade el punto 31) siguiente:

«31) "empresa integrada verticalmente": la resultante de alguno de los tres supuestos siguientes:

    - cuando una o varias empresas ferroviarias sean propiedad total o parcial de una misma empresa como administradora de infraestructuras (sociedad de cartera), o
    - cuando un administrador de infraestructuras sea propiedad total o parcial de una o varias empresas ferroviarias o
    - cuando una o varias empresas ferroviarias sean propiedad total o parcial de un administrador de infraestructuras.».
2. En el artículo 6, se suprime el apartado 2.
3. El texto del artículo 7 se sustituye por el siguiente:

#### «Artículo 7

#### Separación institucional de los administradores de infraestructuras

1. Los Estados miembros garantizarán que los administradores de infraestructuras desempeñen todas las funciones que contempla el artículo 3, punto 2), y sean independientes de toda empresa ferroviaria.

Con el fin de asegurar la independencia de los administradores de infraestructuras, los Estados miembros garantizarán que estos se organicen en una entidad que sea jurídicamente distinta de cualquier empresa ferroviaria.
2. Los Estados miembros impedirán, asimismo, que una misma persona física o jurídica esté autorizada:

- a) a ejercer simultáneamente sobre una empresa ferroviaria y sobre un administrador de infraestructuras el control directo o indirecto que contempla el Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo<sup>10</sup>, o a tener en ellos al mismo tiempo un interés financiero o algún otro derecho;
  - b) a nombrar a miembros del consejo de vigilancia, del consejo de administración o de otro órgano que represente legalmente a un administrador de infraestructuras y a ejercer al mismo tiempo sobre una empresa ferroviaria un control directo o indirecto o a tener en ella un interés financiero o cualquier otro derecho;
  - c) a ser miembro del consejo de vigilancia, del consejo de administración o de cualquier otro órgano que represente legalmente tanto a una empresa ferroviaria como a un administrador de infraestructuras;
  - d) a gestionar la infraestructura ferroviaria o a formar parte de la gestión de un administrador de infraestructuras y a ejercer al mismo tiempo sobre una empresa ferroviaria un control directo o indirecto o a tener en ella intereses financieros u otros derechos, así como a gestionar una empresa ferroviaria o formar parte de su gestión y a ejercer al mismo tiempo sobre un administrador de infraestructuras un control directo o indirecto o a tener en él un interés financiero o cualquier otro derecho.
3. Para la aplicación del presente artículo, cuando la persona a la que se refiere el apartado 2 sea un Estado miembro u otro organismo público, se considerará que no son una misma persona dos autoridades públicas que, estando separadas y siendo jurídicamente distintas la una de la otra, ejerzan el control o tengan los intereses o los derechos que contempla ese apartado sobre un administrador de infraestructuras, por un lado, y sobre una empresa ferroviaria, por el otro.
4. Siempre que no se plantee ningún conflicto de intereses y que se garantice la confidencialidad de la información comercialmente sensible, el administrador de infraestructuras podrá subcontratar a empresas ferroviarias, o a cualquier otra entidad que actúe bajo su supervisión personal, obras concretas de desarrollo, renovación o mantenimiento en las que conserve el poder de toma de decisiones.
5. En caso de que en la fecha de la entrada en vigor de la presente Directiva siga habiendo administradores de infraestructuras que pertenezcan a empresas integradas verticalmente, los Estados miembros interesados podrán decidir no aplicar los apartados 2 a 4 del presente artículo. Si así lo decidieren, dichos Estados miembros garantizarán que los administradores ejerzan todas las funciones que contempla el artículo 3, punto 2), y que, de conformidad con los requisitos que disponen los artículos 7 *bis* a 7 *quater*, gocen frente a las empresas ferroviarias de una independencia organizativa y de toma de decisiones efectiva.».
4. Se añaden los artículos 7 *bis* a 7 *sexies* siguientes:
- «Artículo 7 *bis*

---

<sup>10</sup> DO L 24 de 29.1.2004, p. 1.

## Independencia efectiva de los administradores de infraestructuras en las empresas integradas verticalmente

1. Los Estados miembros deberán garantizar que el administrador de infraestructuras se organice como organismo jurídicamente distinto de cualquier empresa ferroviaria o sociedad de cartera que controle esa empresa, así como de cualquier otra entidad jurídica que esté enmarcada en una empresa integrada verticalmente.
2. Las entidades jurídicas que, formando parte de la empresa integrada verticalmente, actúen en el mercado de los servicios de transporte ferroviario no podrán tener ninguna participación directa ni indirecta en el administrador de infraestructuras. Tampoco podrá ningún administrador de infraestructuras tener una participación directa o indirecta en las entidades jurídicas que, siendo parte de la empresa integrada verticalmente, actúen en el mercado de los servicios de transporte ferroviario.
3. Los ingresos del administrador de infraestructuras no podrán utilizarse para financiar otras entidades jurídicas que formen parte de la empresa integrada verticalmente, sino solo para financiar las actividades del propio administrador y para pagar dividendos a quien sea en último término el propietario de esa empresa. El administrador de infraestructuras no podrá conceder préstamos a esas otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente, ni estas tampoco al administrador. Todo servicio que ofrezcan las otras entidades jurídicas al administrador de infraestructuras se prestará en el marco de un contrato y se pagará a precios de mercado. La deuda atribuida al administrador de infraestructuras se separará claramente de la atribuida a las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente, y el servicio de una y otra deuda se efectuará por separado. La contabilidad del administrador de infraestructuras y la de esas otras entidades jurídicas se llevarán de forma que se garantice el cumplimiento de las presentes disposiciones y se permitan circuitos financieros separados para el uno y para las otras.
4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 4, el administrador de infraestructuras obtendrá fondos en los mercados de capitales de forma independiente, y no a través de las otras entidades jurídicas que formen parte de la empresa integrada verticalmente. Tampoco estas podrán obtener fondos a través del administrador de infraestructuras.
5. El administrador de infraestructuras llevará un registro detallado de las relaciones comerciales y financieras que mantenga con las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente y lo pondrá a disposición del organismo regulador si así este se lo requiere de conformidad con el artículo 56, apartado 12.

### Artículo 7 *ter*

## Independencia efectiva del personal y de la gestión de los administradores de infraestructuras en las empresas integradas verticalmente

1. Sin perjuicio de las decisiones que tome el organismo regulador en virtud del artículo 56, el administrador de infraestructuras tendrá, con independencia de las otras entidades jurídicas que formen parte de la empresa integrada verticalmente, un poder efectivo de toma de decisiones en todas las funciones que contempla el artículo 3, punto 2). La estructura de gestión global y los propios estatutos societarios

del administrador de infraestructuras garantizarán que ninguna de esas otras entidades jurídicas pueda determinar directa ni indirectamente la conducta que deba seguir el administrador en el ejercicio de aquellas funciones.

2. Los miembros del consejo de administración y los cargos directivos del administrador de infraestructuras no podrán formar parte del consejo de vigilancia o del consejo de administración de las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente ni ser cargos directivos de las mismas.

Los miembros de los consejos de vigilancia o de administración y los cargos directivos de las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente no podrán formar parte del consejo de administración ni ser cargos directivos del administrador de infraestructuras.

3. El administrador de infraestructuras tendrá un consejo de vigilancia compuesto por representantes de quienes sean en último término propietarios efectivos de la empresa integrada verticalmente.

El consejo de vigilancia podrá consultar al comité de coordinación que dispone el artículo 7 *quinquies* sobre temas de su competencia.

Será el consejo de vigilancia el que adopte las decisiones relativas al nombramiento, renovación, condiciones laborales (remuneración incluida) y terminación del mandato de los miembros del consejo de administración del administrador de infraestructuras. La identidad de las personas que seleccione el consejo de vigilancia para su designación o renovación como miembros del consejo de administración del administrador de infraestructuras y las condiciones que rijan la duración y la terminación de su mandato, así como los motivos de cualquier decisión por la que se proponga poner fin a ese mandato, se notificarán al organismo regulador que dispone el artículo 55. Las condiciones y decisiones que contempla la presente letra solo adquirirán carácter vinculante si son aprobadas expresamente por el organismo regulador. Este podrá oponerse a esas decisiones si dudare de la independencia profesional de las personas seleccionadas para el consejo de administración del administrador de infraestructuras o en caso de terminación prematura del mandato de alguno de los miembros de dicho consejo.

Los miembros del consejo de administración que deseen denunciar la terminación prematura de su mandato dispondrán de un derecho efectivo de recurso ante el organismo regulador.

4. Los miembros de los consejos de vigilancia o de administración del administrador de infraestructuras y el personal directivo de este no podrán durante los tres años siguientes al final de su mandato ocupar cargos directivos en ninguna de las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente. Tampoco podrán durante los tres años siguientes al final de su mandato ocupar cargos directivos dentro del administrador de infraestructuras los miembros de los consejos de vigilancia o de administración de esas otras entidades jurídicas ni el personal directivo de las mismas.

5. El administrador de infraestructuras tendrá su propio personal y ocupará locales separados de los de las otras entidades jurídicas que formen parte de la empresa integrada verticalmente. El acceso a los sistemas de información estará protegido para garantizar la independencia del administrador de infraestructuras. El reglamento interior de este o los contratos de trabajo de su personal limitarán claramente los contactos con esas otras entidades jurídicas a aquellas

comunicaciones oficiales conectadas con el ejercicio de funciones del administrador que se ejerzan también en relación con otras empresas ferroviarias exteriores a la empresa integrada verticalmente. Las transferencias de personal que pretendan realizarse fuera de los supuestos de la letra c) entre el administrador de infraestructuras y las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente solo serán posibles si se garantiza que no se transmitirá de uno a otro personal ninguna información sensible.

6. El administrador de infraestructuras dispondrá de la capacidad organizativa necesaria para desempeñar todas sus funciones con independencia de las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente y no podrá delegar a estas el ejercicio de sus funciones ni ninguna actividad relacionada con ellas.

7. Los miembros de los consejos de vigilancia o de administración del administrador de infraestructuras y los cargos directivos de este no podrán tener intereses en ninguna de las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente ni recibir de ellas beneficios económicos directos o indirectos. Las partes de su remuneración basadas en el rendimiento no dependerán de los resultados comerciales de las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente ni de los de ninguna otra entidad jurídica bajo su control, sino exclusivamente de los resultados del propio administrador de infraestructuras.

#### Artículo 7 *quater*

##### Procedimiento de verificación del cumplimiento

1. A solicitud de un Estado miembro o a iniciativa propia, la Comisión decidirá si los administradores de infraestructuras que formen parte de empresas integradas verticalmente cumplen o no los requisitos de los artículos 7 *bis* y 7 *ter* y si la aplicación de esos requisitos es adecuada para garantizar la igualdad de condiciones de todas las empresas ferroviarias y la ausencia de perturbaciones de la competencia en el mercado.
2. La Comisión podrá requerir que el Estado miembro en el que se halle establecida la empresa integrada verticalmente le facilite en un plazo razonable toda la información que sea necesaria. La Comisión consultará al organismo u organismos reguladores interesados, así como, en su caso, a la red de organismos reguladores que contempla el artículo 57.
3. Los Estados miembros podrán restringir el derecho de acceso que se haya concedido en virtud del artículo 10 a las empresas ferroviarias que formen parte de la empresa integrada verticalmente a la que pertenezca el administrador de infraestructuras considerado, en caso de que la Comisión informe a los Estados miembros de que no se le ha presentado ninguna solicitud en el marco del apartado 1, o en espera de que concluya el examen de la solicitud que se le haya presentado o si decidiera por el procedimiento al que se refiere el artículo 62, apartado 2:
  - a) que no se ha dado una respuesta adecuada a las peticiones de información que haya realizado en virtud del apartado 2, o
  - b) que el administrador de infraestructuras considerado no cumple los requisitos establecidos en los artículos 7 *bis* y 7 *ter* o
  - c) que la aplicación de los artículos 7 *bis* y 7 *ter* no es suficiente para garantizar la igualdad de condiciones de todas las empresas ferroviarias

ni la ausencia de perturbaciones de la competencia en el Estado miembro donde dicho administrador esté establecido.

La Comisión deberá decidir dentro de un plazo razonable.

4. El Estado miembro interesado podrá solicitar a la Comisión que revoque por el procedimiento del artículo 62, apartado 2, la decisión que haya tomado en virtud del apartado 3 del presente artículo, si demuestra a satisfacción de aquella que los motivos de tal decisión han dejado de existir. La Comisión deberá decidir dentro de un plazo razonable.
5. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 1 a 4, el cumplimiento continuado de los requisitos de los artículos 7 *bis* y 7 *ter* será supervisado por el organismo regulador que dispone el artículo 55. Todo candidato podrá presentar una denuncia ante el organismo regulador si considerare que esos requisitos no se cumplen. Cuando se le presente una denuncia, el organismo regulador decidirá dentro de los plazos previstos en el artículo 56, apartado 9, todas aquellas medidas que sean necesarias para corregir la situación.

#### Artículo 7 *quinquies*

##### Comité de coordinación

1. Los Estados miembros garantizarán que los administradores de infraestructuras establezcan y organicen un comité de coordinación para cada red. Serán miembros de este comité, por lo menos, el administrador de infraestructuras y los candidatos conocidos según los términos del artículo 8, apartado 3, y, a solicitud suya, los candidatos potenciales, sus organizaciones representativas, los representantes de los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de mercancías y de viajeros y, en su caso, las autoridades regionales y locales. Los representantes del Estado miembro interesado y de su organismo regulador serán invitados a las reuniones del comité de coordinación en calidad de observadores.
2. El comité de coordinación hará propuestas que atañan al administrador de infraestructuras o que le asesoren a él y, en su caso, al Estado miembro sobre:
  - a) las necesidades de los candidatos en relación con el mantenimiento y desarrollo de la capacidad de infraestructura;
  - b) el contenido de los objetivos de rendimiento orientados al usuario que establezcan los acuerdos contractuales previstos en el artículo 30 y el contenido y aplicación de los incentivos mencionados en el apartado 1 del mismo artículo;
  - c) el contenido y aplicación de la declaración sobre la red que dispone el artículo 27;
  - d) el marco y las normas que determinen para los cánones los Estados miembros, así como el sistema de cánones que, en aplicación del artículo 29, establezca por la utilización de las infraestructuras el administrador de estas y la cuantía y estructura de dichos cánones;
  - e) el proceso de adjudicación de la capacidad de infraestructura, incluidas las reglas que marquen en ese proceso las prioridades entre los diferentes tipos de usuarios de las infraestructuras;
  - f) las cuestiones de intermodalidad;

- g) cualquier otra cuestión relacionada con las condiciones de acceso a las infraestructuras y la utilización de las mismas y con la calidad de los servicios prestados por el administrador de infraestructuras.

En el ejercicio de esa función, el comité de coordinación podrá pedir al administrador de infraestructuras la información que requiera sobre los aspectos contemplados en las letras a) a g).

3. El comité de coordinación elaborará normas de procedimiento para regular la participación en sus reuniones y la frecuencia de estas, que será como mínimo trimestral. Cada año se redactará un informe sobre los debates del comité y se presentará, con la posición respectiva de sus distintos miembros, al administrador de infraestructuras, al Estado miembro, al organismo regulador correspondiente y a la Comisión.

#### Artículo 7 *sexies*

##### Red Europea de Administradores de Infraestructuras

1. Los Estados miembros garantizarán que los administradores de infraestructuras participen y colaboren en una red que permita el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias de la Unión y, en especial, el establecimiento puntual y eficiente de la red transeuropea de transportes, incluyendo los corredores de la red principal, los corredores ferroviarios de transporte de mercancías que dispone el Reglamento (UE) n° 913/2010<sup>11</sup> y el plan de despliegue del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) contemplado en la Decisión 2012/88/UE<sup>12</sup>.

La Comisión será miembro de la red. Como tal, coordinará y apoyará sus tareas y le hará las recomendaciones que sean oportunas. Garantizará, además, la activa cooperación de los administradores de infraestructuras pertinentes.

2. La red participará en las labores de seguimiento del mercado previstas en el artículo 15 y evaluará la eficacia de los administradores de infraestructuras atendiendo a una serie de indicadores y de criterios de calidad comunes, tales como la fiabilidad, capacidad, disponibilidad, puntualidad y seguridad de sus redes, la calidad y utilización de sus activos, sus medidas de mantenimiento, renovación, mejora e inversión y su eficiencia financiera.
3. La Comisión podrá adoptar disposiciones por las que se establezcan los principios y prácticas comunes de la red —especialmente para garantizar la coherencia de las evaluaciones comparativas—, así como los procedimientos que deban seguirse para la cooperación dentro de ella. Dichas disposiciones se establecerán en un acto de ejecución adoptado por el procedimiento al que se refiere el artículo 62, apartado 3.»
5. El artículo 10 se modifica de la forma siguiente:
- a) El texto del apartado 2 se sustituye por el siguiente:

---

<sup>11</sup> DO L 276 de 20.10.2010, p. 22.

<sup>12</sup> DO L 51 de 23.2.2012, p. 51.

«2. Las empresas ferroviarias recibirán también en condiciones equitativas, no discriminatorias y transparentes el derecho de acceso a la infraestructura ferroviaria de todos los Estados miembros para la explotación de todos los tipos de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril. Las empresas ferroviarias podrán recoger viajeros en cualquier estación y depositarlos en cualquier otra. Su derecho de acceso incluirá, asimismo, aquellas infraestructuras que conecten las instalaciones de servicio contempladas en el punto 2 del anexo II.».

b) Se suprimen los apartados 3 y 4.

6. El artículo 11 se modifica de la forma siguiente:

a) El texto del apartado 1 se sustituye por el siguiente:

«1. Los Estados miembros podrán decidir que el derecho de acceso que dispone el artículo 10, apartado 2, se limite a la explotación de los servicios de transporte de viajeros entre un determinado origen y un determinado destino, en caso de que uno o más contratos de servicio público cubran el mismo itinerario u otro alternativo y el ejercicio de dicho derecho ponga en peligro el equilibrio económico de ese contrato o contratos.».

b) El texto del párrafo primero del apartado 2 se sustituye por el siguiente:

«Para determinar si está o no en peligro el equilibrio económico de un contrato de servicio público, el organismo u organismos reguladores competentes que dispone el artículo 55 llevarán a cabo un análisis económico objetivo y tomarán su decisión atendiendo a criterios predefinidos. Esta tarea la realizarán cuando alguna de las entidades que se indican a continuación así se lo solicite dentro del mes siguiente a la presentación de la información sobre el servicio de transporte de viajeros que pretenda explotar un candidato con arreglo al artículo 38, apartado 4:

- a) la autoridad o autoridades competentes que hayan adjudicado el contrato de servicio público;
- b) cualquier otra autoridad competente interesada que tenga derecho a limitar el acceso en virtud del presente artículo;
- c) el administrador de infraestructuras;
- d) la empresa ferroviaria que esté ejecutando el contrato de servicio público.».

c) El texto del apartado 3 se sustituye por el siguiente:

«3. El organismo regulador expondrá los motivos de su decisión y precisará las condiciones en las que, dentro del mes siguiente a su notificación, pueda solicitar su revisión cualquiera de las entidades siguientes:

- a) la autoridad o autoridades competentes que sean pertinentes;
- b) el administrador de infraestructuras;
- c) la empresa ferroviaria que esté ejecutando el contrato de servicio público;
- d) la empresa ferroviaria que solicite el acceso.

Si decidiere que el equilibrio económico de un contrato de servicio público puede verse en peligro por causa del servicio de transporte de viajeros que

pretenda explotar el candidato con arreglo al artículo 38, apartado 4, el organismo regulador indicará los cambios que deban introducirse en ese servicio a fin de garantizar que se cumplan las condiciones para la concesión del derecho de acceso que dispone el artículo 10, apartado 2.».

d) Se suprime el apartado 5.

7. Se añade el artículo 13 *bis* siguiente:

«Artículo 13 *bis*

Sistemas comunes de información y de billetería integrada

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 1371/2007<sup>13</sup> y en la Directiva 2010/40/UE<sup>14</sup>, los Estados miembros podrán exigir que las empresas ferroviarias que exploten servicios nacionales de transporte de viajeros participen en el establecimiento de sistemas comunes de información y de billetería integrada para la oferta de billetes, billetes directos y reservas; podrán también decidir que dichos sistemas sean establecidos por las autoridades competentes. Los Estados miembros habrán de garantizar que, en caso de establecerse, esos sistemas no distorsionen el mercado ni discriminen entre las distintas empresas ferroviarias y que sean gestionados por una persona jurídica pública o privada o una asociación integrada por todas las empresas ferroviarias que exploten servicios de transporte de viajeros.
2. Los Estados miembros dispondrán que las empresas ferroviarias que exploten servicios de transporte de viajeros establezcan y coordinen planes de emergencia para que, en caso de perturbación grave de los servicios, se preste a los viajeros la asistencia que contempla el artículo 18 del Reglamento (CE) nº 1371/2007.».

8. En el artículo 38, el texto del apartado 4 se sustituye por el siguiente:

«4. El candidato que desee solicitar capacidad de infraestructura con el fin de explotar un servicio de transporte de viajeros deberá informar a los administradores de infraestructuras y a los organismos reguladores interesados con una antelación mínima de 18 meses respecto de la entrada en vigor del horario de servicio al que corresponda la solicitud de capacidad. Para poder evaluar el posible impacto económico en los contratos de servicio público existentes, los organismos reguladores velarán por que se informe sin demora, y en todo caso en un plazo de cinco días, a las autoridades competentes que hayan podido adjudicar un servicio de transporte de viajeros por ferrocarril en el itinerario que contemple el contrato de servicio público, así como a cualquier otra autoridad competente interesada que tenga derecho a limitar el acceso en virtud del artículo 11 y a cualquier empresa ferroviaria que esté ejecutando el contrato de servicio público en el itinerario de ese servicio de transporte de viajeros.».

9. En el artículo 63, el texto del apartado 1 se sustituye por el siguiente:

«1. A más tardar el 31 de diciembre de 2024, la Comisión evaluará el impacto que haya tenido esta Directiva en el sector ferroviario y presentará un informe sobre su

---

<sup>13</sup> DO L 315 de 3.12.2007, p. 14.

<sup>14</sup> DO L 207 de 6.8.2010, p. 1.

aplicación al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones.

A más tardar en esa misma fecha, la Comisión analizará si persisten prácticas discriminatorias u otras formas de perturbación de la competencia en relación con los administradores de infraestructuras que formen parte de empresas integradas verticalmente. En su caso, propondrá nuevas medidas legislativas.».

#### *Artículo 2*

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán a más tardar el [18 meses después de la entrada en vigor] las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de esas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas 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 principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

#### *Artículo 3*

1. La presente Directiva entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
2. Los puntos 5 a 8 del artículo 1 se aplicarán a partir del 1 de enero de 2018 [a tiempo para el horario de servicio que se inicie el 14 de diciembre de 2019].

#### *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*