



21Int/DGTT

Madrid, 19 de enero de 2018

Anteproyecto de Ley por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

La transposición de la Directiva (UE) 2016/2370, de 14 de diciembre de 2016, del Parlamento europeo y del Consejo, que modifica la Directiva 2012/34/UE, 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, exige algunas modificaciones de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, fundamentalmente en lo que afecta a la apertura del mercado de transporte de viajeros por ferrocarril.

Las novedades de esta nueva Directiva 2016/2370, que desarrolla el espacio ferroviario europeo único, se centran en dos aspectos principales: de un lado, la apertura del mercado del transporte de viajeros por ferrocarril que permite a las empresas ferroviarias el derecho de acceso a las infraestructuras ferroviarias de todos los Estados miembros, aunque la efectividad de este derecho se aplicará el 1 de enero de 2019, a tiempo para el horario de servicio de 14 de diciembre de 2020 y, de otro, se refuerza la independencia e imparcialidad de los administradores de infraestructuras, garantizándose mediante cautelas adicionales su separación organizativa de cualquier empresa ferroviaria.

Además, después de la publicación de la Directiva (UE) 2016/2370, la Comisión Europea emitió un Dictamen Motivado, que comunicó al Reino de España el 15 de junio de 2017, en el que entiende que no se han incorporado varias medidas de transposición de la Directiva 2012/34/UE, incorporación que se hace en esta ley.

En lo que afecta a la apertura del mercado a la Ley del Sector Ferroviario exige la modificación de su disposición transitoria primera en cuanto que regula un proceso de apertura del mercado a través de la obtención de un título habilitante, así como de la disposición adicional cuarta, que afecta a la apertura del mercado de transporte internacional de viajeros. Estas normas dejan de tener sentido en el contexto de apertura total del mercado que establece la citada Directiva.

Por otra parte, es necesario regular en la Ley los supuestos en que se produzca coincidencia de los nuevos servicios liberalizados con servicios públicos, estableciendo los oportunos procedimientos para evitar que se ponga en peligro el equilibrio económico de estos últimos.

En lo que se refiere al refuerzo de la independencia del gestor de infraestructuras, la nueva Directiva exige modificar algunas disposiciones de la Ley del Sector Ferroviario que afectan a los Administradores de las infraestructuras a fin de garantizar su independencia de las empresas ferroviarias, tanto en lo que se refiere al ejercicio de las funciones esenciales como a la transparencia financiera.

También es una novedad la categoría de “empresa integrada verticalmente” que crea la nueva Directiva y que exige introducir en la Ley del sector ferroviario requisitos complementarios de independencia del administrador de infraestructuras para asegurar no solo su total separación orgánica de las empresas ferroviarias sino blindarle de posibles influencias o conflicto de intereses con ellas.



Artículo único. *Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.*

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, queda modificada en los siguientes términos:

Uno. El texto actual del artículo 3 pasa a ser apartado 1 del citado artículo y se añade un nuevo apartado 2 con la siguiente redacción:

«2. Además, tendrán la consideración de infraestructura ferroviaria los elementos que se detallan en el anexo IV de esta Ley.»

Dos. El 19.1 queda redactado en los siguientes términos:

«1. La administración de las infraestructuras ferroviarias integradas en la Red Ferroviaria de Interés General tiene por objeto el mantenimiento, la explotación y renovación de aquéllas, así como también la gestión de su sistema de control, de circulación y de seguridad.

En todo caso, el administrador de infraestructuras es responsable de la explotación, el mantenimiento y la renovación de una red y le corresponde el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias de dicha red, de conformidad con la normativa aplicable.»

Tres. Se suprime el último párrafo del artículo 19.4.

Cuatro. Se modifica la denominación del artículo 20 que queda con la siguiente redacción:

«Artículo 20. *Paquete de acceso mínimo a la infraestructura ferroviaria y mecanismos de coordinación y cooperación.*»

Cinco. Se añade un apartado 2 al artículo 20 con la siguiente redacción:

«2. Los administradores de infraestructura establecerán los mecanismos necesarios para coordinarse con los administradores de instalaciones de servicio y cargaderos, empresas ferroviarias, candidatos autorizados, así como con los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de mercancías y viajeros y, cuando proceda, con las administraciones del Estado, de las Comunidades Autónomas y locales.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia supervisará y controlará la efectiva coordinación prevista en este apartado y participará como observadora en las reuniones de coordinación que se celebrarán al menos una vez al año.

La coordinación se referirá, entre otros aspectos, a la capacidad de las infraestructuras, su mantenimiento y desarrollo, objetivos de rendimiento, contenido y aplicación de la declaración sobre la red, cuestiones de intermodalidad, seguridad e interoperabilidad, y cualquier otra relacionada con las condiciones de acceso a la infraestructura y la calidad de los servicios prestados.

Los administradores de infraestructuras ferroviarias publicarán en su declaración sobre la red los mecanismos de coordinación puestos en marcha y elaborarán y publicarán



directrices para la coordinación previa consulta con las partes interesadas y publicarán en su página web un informe anual recapitulativo de las actividades de coordinación emprendidas.

Los mecanismos de coordinación que se establezcan no afectarán al derecho de las partes interesadas de presentar reclamaciones ante la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ni a las actuaciones de oficio de ésta.»

Seis. Se añade un apartado 3 al artículo 20 con la siguiente redacción:

«3. Con el fin de facilitar la prestación de servicios ferroviarios eficaces y eficientes en la Unión Europea, los principales administradores de infraestructuras ferroviarias participarán y cooperarán en una red, que celebre reuniones a intervalos regulares para desarrollar las infraestructuras ferroviarias de la Unión, apoyar la ejecución puntual y eficaz del espacio ferroviario europeo único, intercambiar buenas prácticas, supervisar y comparar resultados, contribuir a las actividades de supervisión del mercado que corresponden a la Comisión, combatir los cuellos de botella transfronterizos, y debatir la aplicación de los sistemas de cánones y adjudicación de capacidad.»

Siete. El artículo 21 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 21. *Independencia e imparcialidad del administrador de infraestructuras ferroviarias. Transparencia financiera y externalización de sus funciones.*

1. El administrador de infraestructuras deberá ser una entidad jurídica distinta de cualquier empresa ferroviaria y, en el caso de las empresas integradas verticalmente, de cualquier otra entidad jurídica encuadrada en ellas. A tales efectos deberán cumplirse los siguientes requisitos:

a) Los miembros de los órganos superiores de gobierno y administración de los administradores de infraestructuras deberán ser imparciales actuando de manera no discriminatoria y no podrán verse afectados por ningún conflicto de interés.

b) Será incompatible el ejercicio de las funciones de:

1º) administrador o miembro del órgano de administración de un administrador de infraestructuras ferroviarias y del órgano de administración de una empresa ferroviaria;

2º) responsable de la toma de decisiones sobre las funciones esenciales y miembro del órgano de administración de una empresa ferroviaria;

3º) cuando exista un órgano supervisor, miembro del órgano de supervisión de un administrador de infraestructuras ferroviarias y como miembro del órgano de supervisión de una empresa ferroviaria;

4º) miembro del órgano de supervisión de una empresa que forme parte de una empresa integrada verticalmente y que controle a la vez a una empresa ferroviaria y a un administrador de infraestructuras y como miembro del órgano de administración de dicho administrador de infraestructuras.



c) En el caso de empresas integradas verticalmente, el administrador o los miembros del órgano de administración del administrador de infraestructura ferroviaria y las personas responsables de la toma de decisiones sobre las funciones esenciales no deben recibir ninguna remuneración basada en los resultados de la empresa de ninguna otra entidad jurídica que forme parte de la empresa integrada verticalmente ni deben recibir primas relacionadas principalmente con los resultados financieros de empresas ferroviarias en particular. Sin embargo, pueden ofrecérseles incentivos relacionados con los resultados globales del sistema ferroviario.

d) En el caso de que los sistemas de información sean comunes a diferentes entidades dentro de una empresa integrada verticalmente, el acceso a información sensible relacionada con funciones esenciales se restringirá al personal autorizado del administrador de infraestructura. La información sensible no podrá ser transmitida a otras entidades que formen parte de una empresa integrada verticalmente.

2. En relación con las funciones esenciales de los administradores generales de infraestructura, el administrador de la infraestructura es independiente desde el punto de vista organizativo y de toma de decisiones. Estas funciones esenciales solo podrán encomendarse a otras empresas u organismos cuando tengan forma jurídica, organización y toma de decisiones independiente de cualquier empresa ferroviaria. Para la debida aplicación de ello, habrá de observarse:

a) Ninguna empresa ferroviaria ni ninguna otra entidad jurídica ejercerá una influencia decisiva sobre el administrador de infraestructuras en relación con las funciones esenciales, sin perjuicio de lo que respecta a la definición del marco estatal normativo de fijación de los cánones y del marco de adjudicación de la capacidad así como de las normas específicas de fijación de cánones.

b) En ningún caso, una entidad que forme parte de una empresa integrada verticalmente podrá tener una influencia decisiva en las decisiones tomadas por el administrador de la infraestructura en relación con las funciones esenciales.

c) Ninguna empresa ferroviaria ni ninguna otra entidad jurídica que forme parte de una empresa integrada verticalmente podrá tener influencia decisiva en los nombramientos y destituciones de personas responsables de la toma de decisiones sobre funciones esenciales o que haya conflictos de intereses debidos a la movilidad de las personas responsables de las funciones esenciales.

3. Los administradores de infraestructuras solo podrán emplear los ingresos procedentes de las actividades de gestión de la red de infraestructura, incluidos los fondos públicos, para financiar su propia actividad, incluidos los pagos de sus créditos y, en su caso, de dividendos a los accionistas, excluyendo a las empresas que formen parte de una empresa integrada verticalmente y que controlen tanto a una empresa ferroviaria como a dicho administrador de infraestructuras.

4. En el ejercicio de la actividad comercial y financiera los administradores de infraestructuras tendrán que observar las siguientes reglas:



a) En ningún caso podrán conceder préstamos a empresas ferroviarias ni éstas a aquéllos, ya sea de forma directa o indirecta.

b) Los préstamos entre entidades jurídicas de una empresa integrada verticalmente solo se concederán, desembolsarán y reembolsarán a los tipos y condiciones de mercado que reflejen el perfil de riesgo individual de la entidad en cuestión.

c) Los préstamos entre entidades jurídicas de una empresa integrada verticalmente concedidos antes del 24 de diciembre de 2016 se mantendrán hasta su vencimiento, siempre y cuando fueran pactados a tipos de mercado y de que realmente sean desembolsados y reembolsados.

d) Cualquier servicio ofrecido por otras entidades jurídicas de una empresa integrada verticalmente al administrador de infraestructuras ferroviarias se basará en contratos y se pagará o bien a precios de mercado o bien a precios que reflejen el coste de producción, más un margen de beneficio razonable.

e) Las deudas atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias se separarán claramente de las atribuidas a las otras entidades jurídicas de las empresas integradas verticalmente. Estas deudas se reembolsarán por separado. Esto no impide que el pago final de las deudas se realice a través de una empresa que forme parte de una empresa integrada verticalmente y que controle a la vez a una empresa ferroviaria y a un administrador de infraestructuras y como miembros del consejo de administración de dicho administrador de infraestructuras, o a través de otra entidad dentro de la empresa.

f) La contabilidad del administrador de infraestructuras ferroviarias y la de las otras entidades jurídicas dentro de una empresa integrada verticalmente se llevarán de forma que se garantice el cumplimiento del presente artículo y permita una contabilidad separada y un circuito financiero transparente dentro de la empresa.

g) Dentro de las empresas integradas verticalmente, el administrador de infraestructura mantendrá registros detallados de cualquier relación comercial o financiera con las otras entidades jurídicas de dicha empresa.

5. El administrador de infraestructuras ferroviarias ejercerá las funciones de gestión del tráfico y planificación del mantenimiento de manera transparente y no discriminatoria y se garantizará que las personas responsables de la toma de esas decisiones no estén afectadas por ningún conflicto de intereses. En particular:

a) En lo que respecta a la gestión del tráfico, deberá asegurarse que las empresas ferroviarias, en casos de interrupciones que les afecten, disponen de un acceso pleno y puntual a la información pertinente. Cuando el administrador de infraestructuras ferroviarias conceda un acceso más avanzado al proceso de gestión del tráfico, deberá hacerlo para las empresas ferroviarias afectadas de forma transparente y no discriminatoria.

b) En lo que respecta a la planificación a largo plazo de mantenimiento y/o renovación de gran calado de las infraestructuras ferroviarias, el administrador de infraestructuras ferroviarias consultará a los candidatos y tendrá en cuenta, en la mayor medida posible, las preocupaciones manifestadas.



Los administradores de infraestructuras llevarán a cabo la programación de los trabajos de mantenimiento de manera no discriminatoria.

6. El administrador de infraestructuras ferroviarias, siempre que no genere conflictos de intereses y que se garantice la confidencialidad de la información sensible a efectos comerciales, podrá externalizar:

a) funciones a una entidad diferente, a condición de que esta última no sea una empresa ferroviaria, no controle a una empresa ferroviaria ni esté controlada por una empresa ferroviaria. Dentro de una empresa integrada verticalmente, las funciones esenciales no se externalizarán a ninguna otra entidad de la empresa integrada verticalmente, a menos que dicha entidad realice exclusivamente funciones esenciales.

b) la ejecución de trabajos y tareas relacionadas en relación con el desarrollo, el mantenimiento y la renovación de las infraestructuras ferroviarias a empresas ferroviarias o sociedades que controlen la empresa ferroviaria o estén controladas por la empresa ferroviaria.

El administrador de infraestructuras ferroviarias mantendrá el poder de supervisión y será responsable en última instancia del ejercicio de las funciones descritas en el apartado 21 del anexo I.

Cualquier entidad que asuma funciones esenciales deberá respetar todas las normas que garantizan la independencia del administrador de la infraestructura, la independencia de las funciones esenciales, la imparcialidad y la transparencia.»

Ocho. El artículo 22 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 22. *Administración general de las infraestructuras de la Red Ferroviaria de Interés General.*

1. La administración de las infraestructuras ferroviarias y su construcción corresponderán, dentro del ámbito de competencia estatal, a una o varias entidades públicas empresariales adscritas al Ministerio de Fomento o vinculadas o dependientes de otro organismo público adscrito al citado Ministerio.

Los administradores de infraestructuras tendrán personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar y patrimonio propio y se registrarán por lo establecido en esta ley, en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público, en sus propios estatutos y en las demás normas que les sean de aplicación.

Las referencias que en esta ley se efectúan a los administradores generales de infraestructuras ferroviarias se entenderán referidas a las entidades públicas empresariales previstas en este artículo.

2. Mediante un acuerdo del Consejo de Ministros, adoptado a propuesta del Ministro de Fomento, podrá decidirse que cualquier elemento de la infraestructura ferroviaria ya existente e integrado en la Red Ferroviaria de Interés General, que esté siendo administrado por uno de los administradores de infraestructuras previstos en el apartado 1 de este artículo, pase a ser administrado por otra entidad distinta, de las que están



contempladas en el apartado 4 del artículo 19, siempre que cumplan los requisitos del artículo 21.

El cambio en la entidad administradora implicará las modificaciones de titularidad o de régimen jurídico que sean precisas, conforme a lo establecido en esta ley y sus normas de desarrollo, así como en las demás normas que sean de aplicación y en el contrato a que hace referencia el apartado 4 del artículo 19. Dicho cambio se materializará por acuerdo de Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Fomento.

Las transmisiones que se efectúen en aplicación de este artículo quedarán en todo caso exentas de cualquier tributo estatal, autonómico o local, incluidos los tributos cedidos a las comunidades autónomas, sin que resulte aplicable a las mismas lo previsto en el artículo 9.2 del texto refundido de Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo.

Las indicadas transmisiones, actos u operaciones gozarán igualmente de exención de aranceles u honorarios por la intervención de fedatarios públicos y registradores de la propiedad y mercantiles.»

Nueve. El artículo 23.1.d) queda redactado en los siguientes términos:

«d) La prestación del paquete de acceso mínimo a la infraestructura ferroviaria y la realización de los mecanismos de coordinación, recogidos en el artículo 20.2.»

Diez. El artículo 23.1.l) queda redactado en los siguientes términos:

«l) La cooperación con los organismos que en otros Estados miembros de la Unión Europea administren las infraestructuras ferroviarias, prevista en el artículo 20.3, para establecer y adjudicar capacidad de infraestructura que abarque más de una red nacional, así como la participación y cooperación en la Red Europea de Administradores de Infraestructuras.»

Once. Se añade un apartado 5 al artículo 23 con la siguiente redacción:

«5. Los administradores generales de infraestructura no podrán encomendar a terceros la realización de funciones inherentes a la gestión del sistema de control, de circulación y de seguridad.»

Doce. Se añade un apartado 4 al artículo 32 con la siguiente redacción:

«4. Sujeto a la supervisión de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia un administrador de infraestructuras ferroviarias podrá celebrar acuerdos de cooperación con una o más empresas ferroviarias de forma no discriminatoria y con vistas a ofrecer ventajas a los clientes, como precios reducidos o una mejora del funcionamiento en la parte de la red cubierta por el acuerdo.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia supervisará la ejecución de los acuerdos en cuestión y podrá, en casos debidamente justificados, aconsejar su rescisión.»



Trece. Se añade un nuevo párrafo al artículo 37.1 con la siguiente redacción:

«En dicho plan de contingencias se enumerarán los diversos organismos que deben ser informados en caso de incidente importante o de perturbación grave del tráfico ferroviario.»

Catorce. Se añade un apartado 4 al artículo 37 con la siguiente redacción:

«4. En caso de que la perturbación pueda tener consecuencias sobre el tráfico transfronterizo, el administrador de infraestructuras compartirá la información pertinente con los demás administradores de infraestructuras cuya red y tráfico puedan verse afectados por la perturbación. Los administradores de infraestructuras correspondientes cooperarán para restablecer el tráfico transfronterizo.»

Quince. El artículo 42.1.h) queda redactado en los siguientes términos:

«h) Las instalaciones de protección y socorro.»

Dieciséis. El primer párrafo del artículo 42.2 queda redactado en los siguientes términos:

«Las disposiciones de este título se aplicarán a aquellas instalaciones referidas en el apartado anterior que ofrezcan servicios relacionados con el transporte ferroviario en la Red Ferroviaria de Interés General, con independencia de quién sea el titular de la instalación o el explotador de los servicios prestados a las empresas.»

Diecisiete. El primer párrafo del artículo 42.3 queda redactado en los siguientes términos:

«Si el explotador de alguna de las instalaciones de servicio relacionadas en las letras a), b), c), g) e i) del apartado 1 se encuentra bajo el control directo o indirecto de un organismo o de una empresa que preste servicios de transporte ferroviario para los que se use la instalación y tenga en ellos una posición dominante, se organizará de tal manera que sea independiente de este organismo o empresa en lo que se refiere a su organización y decisiones. Dicha independencia podrá conseguirse mediante la organización de distintas divisiones dentro de una misma persona jurídica.»

Dieciocho. Se añade un nuevo párrafo al artículo 44.3 con la siguiente redacción:

«Cuando el explotador de la instalación y la empresa ferroviaria a la que éste preste dichos servicios auxiliares sean sociedades de un mismo grupo, de conformidad con lo previsto en el artículo 42 del Código de Comercio, se considerará un caso de prestación de servicios auxiliares a sí misma, salvo cuando el explotador de la instalación sea de forma directa o indirecta el administrador de infraestructuras a las que da servicio la instalación.»



Diecinueve. Se añade un nuevo párrafo al artículo 47.2 con la siguiente redacción:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (CE) 1370/2007, las empresas ferroviarias, en condiciones equitativas, no discriminatorias y transparentes, tendrán derecho de acceso a las infraestructuras ferroviarias para la explotación de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril. Las empresas ferroviarias podrán recoger viajeros en cualquier estación y dejarlos en cualquier otra. Dicho derecho incluirá el acceso a infraestructuras que conecten las instalaciones de servicio.»

Veinte. El segundo párrafo del artículo 49.2 queda redactado en los siguientes términos:

«La autoridad está obligada a dictar resolución expresa que será comunicada sin demora a la empresa solicitante.»

Veintiuno. El artículo 49.4 queda redactado en los siguientes términos:

«4. Las licencias de empresa ferroviaria otorgadas por los demás Estados de la Unión Europea producirán todos sus efectos en España.»

Veintidós. El artículo 50.3.d) queda redactado en los siguientes términos:

«d) Las sancionadas o condenadas, mediante resolución o sentencia firmes, por infracciones muy graves o infracciones graves reiteradas cometidas en el ámbito de la legislación específica de transportes o por infracciones muy graves o infracciones graves reiteradas de las obligaciones derivadas de las normas sociales o laborales y resultantes de convenios colectivos vinculantes, en particular de la legislación sobre seguridad y salud en el trabajo, en el plazo de cinco años desde la firmeza de la resolución sancionadora.»

Veintitrés. Se añade un nuevo párrafo al artículo 56.2 con el siguiente contenido:

«Cuando se trate de iniciar actividades, la empresa ferroviaria podrá solicitar que se establezca un plazo más largo, teniendo en cuenta el carácter específico de los servicios prestados.»

Veinticuatro. Se añaden dos nuevos apartados 5 y 6 al artículo 58, con el siguiente contenido:

«5. El Ministro de Fomento podrá exigir que las empresas ferroviarias que exploten servicios nacionales de transporte de viajeros participen en el establecimiento de sistemas comunes de información y de integración de la oferta de billetes, billetes combinados y reservas. Estos sistemas no podrán distorsionar el mercado ni discriminar entre las distintas empresas ferroviarias y deberán ser gestionados por una persona jurídica pública o privada o una asociación integrada por todas las empresas ferroviarias que exploten servicios de transporte de viajeros.»



6. Las empresas ferroviarias que exploten servicios de transporte de viajeros establecerán planes de emergencia asegurándose de que dichos planes están debidamente coordinados 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) 1371/2007.»

Veinticinco. El artículo 59.7 queda redactado en los siguientes términos:

«7. El derecho a recoger viajeros en cualquier estación y dejarlos en cualquier otra podrá limitarse cuando un servicio con obligaciones de servicio público cubra el mismo itinerario u otro alternativo y el ejercicio de aquel derecho ponga en peligro el equilibrio económico del servicio con obligaciones de servicio público y así lo acuerde la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

A estos efectos, el candidato que desee solicitar capacidad de infraestructuras con el fin de explotar un servicio de transporte de viajeros coincidente con uno con obligaciones de servicio público deberá informar a los administradores de infraestructuras ferroviarias y a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia con una antelación mínima de 18 meses respecto a la entrada en vigor del horario de servicio al que corresponda la solicitud de capacidad. Para poder evaluar los posibles efectos económicos en los servicios existentes, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia velará por que se informe sin demora, y en todo caso en un plazo de diez días, a las autoridades competentes que hayan podido autorizar el servicio en el itinerario de que se trate, así como a cualquier empresa ferroviaria que esté ejecutando el servicio afectado. Podrán solicitar que se pronuncie la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia la autoridad que haya autorizado el servicio, cualquier otra con competencia sobre el mismo, el administrador de la infraestructura y la empresa ferroviaria que preste el servicio afectado.

Si la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia decide 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, indicará los cambios posibles que deban introducirse en el servicio que aseguren la concesión del derecho de acceso previsto en el artículo 47.2, párrafo segundo.

Para determinar si está en peligro el equilibrio económico del servicio, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia llevará a cabo un análisis económico objetivo y tomará su decisión atendiendo a criterios que se determinarán reglamentariamente.

Mediante una Orden del Ministro de Fomento se enumerarán los supuestos en que se puede poner en peligro el equilibrio económico de un contrato de servicio público y los casos en los que será posible volver a examinar y realizar un nuevo análisis.

Con el fin de desarrollar el mercado de transporte de viajeros de alta velocidad fomentando su competitividad, cuando se trate de estos servicios de transporte, el derecho de acceso solo podrá estar sujeto a los requisitos establecidos por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia conforme a lo dispuesto en esta Ley. Cuando dicha Comisión determine que el servicio de transporte compromete el equilibrio económico de un servicio con obligaciones de servicio público que cubre la misma ruta o una alternativa, indicará posibles cambios en el servicio que aseguren que se cumplen las



condiciones para conceder el derecho de acceso. Estos cambios podrán incluir una modificación del servicio previsto.»

Veintiséis. Se añade un apartado 8 al artículo 59 con la siguiente redacción:

«8. De acuerdo con la apertura al mercado de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril solo podrán ser objeto de adjudicación directa los servicios ferroviarios sujetos a obligaciones de servicio público en los casos y supuestos permitidos en el Reglamento 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, modificado por el Reglamento 2016/2338, del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre de 2016 y en la normativa de la Unión Europea que los modifique.»

Veintisiete. El artículo 64.5 queda redactado en los siguientes términos:

«5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, las entidades encargadas de mantenimiento y todos los demás agentes que tengan una posible incidencia en la seguridad de la explotación del sistema ferroviario, incluidos fabricantes, prestadores de servicios de mantenimiento, poseedores, proveedores de servicios, entidades adjudicadoras, transportistas, expedidores, destinatarios, cargadores, descargadores, llenadores y descargadores de cisternas, aplicarán las medidas necesarias de control de riesgos, en su caso, cooperando con otros agentes y velarán por que los subsistemas, accesorios, equipos, y servicios que presten sean conformes a los requisitos y a las condiciones de utilización previstas a fin de que la empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras ferroviarias de que se trate pueda utilizarlos de manera segura.»

Veintiocho. Las letras b) y c) del artículo 65.1 quedan redactadas en los siguientes términos:

«b) Autorizar la puesta en servicio de los subsistemas fijos control-mando y señalización en las vías, energía e infraestructura del sistema ferroviario y autorizar la puesta en el mercado de los vehículos que por él circulan, cuando su área de uso sea la Red Ferroviaria de Interés General, así como comprobar que mantienen sus requisitos.

c) Expedir, renovar, modificar o revocar los certificados de seguridad de las empresas ferroviarias, cuando su ámbito de operación se circunscriba a la Red Ferroviaria de Interés General, y las autorizaciones de seguridad de los administradores de infraestructura, así como supervisarlos posteriormente.»

Veintinueve. Se añade una nueva letra i) al artículo 65.1, pasando la actual a ser la j), con la siguiente redacción:

«i) Supervisar el cumplimiento de los requisitos esenciales por parte de los componentes de interoperabilidad.

j) Las demás funciones que se le asignen por norma legal o reglamentaria.»



Treinta. La denominación del capítulo II del título VI queda redactada en los siguientes términos:

«Precios privados por los servicios propios de las instalaciones de servicio y por los servicios complementarios y auxiliares.»

Treinta y uno. El artículo 101 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 101. *Régimen general.*

1. Los servicios en las instalaciones de servicio y los servicios complementarios y auxiliares estarán sujetos a precios libremente acordados entre las partes. No obstante, cuando tales servicios sean prestados por un solo proveedor, los precios que éste aplique no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable.

2. No se devengarán tarifas ni precios por las actividades y servicios sujetos al pago de los cánones ferroviarios regulados en este título.»

Treinta y dos. Se suprime el artículo 102, que queda sin contenido.

Treinta y tres. Se añade un nuevo párrafo al artículo 109.4 con la siguiente redacción:

«En caso de una sanción firme por infracción muy grave derivada de la cesión del derecho de uso de capacidad de infraestructura o la celebración de cualquier otro negocio jurídico sobre la capacidad de infraestructura adjudicada, conforme a lo dispuesto en el artículo 106.2.4 de esta ley, la sanción llevará aparejada la imposibilidad de obtención de nueva capacidad por un período máximo de un año.»

Treinta y cuatro. El segundo párrafo del apartado 1 de la disposición adicional cuarta queda redactado en los siguientes términos:

«Las normas establecidas en esta disposición serán de aplicación hasta la apertura a la libre competencia del transporte de viajeros por ferrocarril, en los términos previstos en el apartado 3 de la disposición transitoria primera de esta ley.»

Treinta y cinco. Se añade un nuevo párrafo a la disposición adicional decimocuarta con la siguiente redacción:

«La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria deberán desarrollar conjuntamente un marco de intercambio de información y colaboración con vistas a prevenir posibles efectos negativos para la competencia o la seguridad del mercado ferroviario. Este marco incluirá un mecanismo que permita, por una parte, a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia transmitir a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria recomendaciones sobre cuestiones que puedan afectar a la competencia y, por otro lado, a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria transmitir recomendaciones a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia sobre cuestiones que puedan afectar a la seguridad. Sin perjuicio de la independencia de cada organismo en el marco de sus respectivas



competencias, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria examinarán recomendaciones recibidas antes de adoptar una decisión y deberán motivar su decisión si deciden apartarse de ellas.»

Treinta y seis. Se suprime la disposición adicional decimosexta, que queda sin contenido.

Treinta y siete. La disposición transitoria primera queda redactada en los siguientes términos:

«Disposición transitoria primera. *Gestión del transporte ferroviario de viajeros.*

1. La apertura a la libre competencia del transporte de viajeros por ferrocarril, prevista en el apartado 2 del artículo 47 de esta ley, se aplicará a partir del 1 de enero de 2019, a tiempo para el acceso a la infraestructura en el horario de servicio que se inicie el 14 de diciembre de 2020.

2. El transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística se seguirá prestando en régimen de libre competencia hasta el 13 de diciembre de 2020, de conformidad con lo previsto en la Orden FOM/1403/2013, de 19 de julio, sobre servicios de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística.

A partir del 1 de enero de 2019, a tiempo para el acceso a la infraestructura en el horario de servicio que se inicie el 14 de diciembre de 2020, el transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística se prestará según lo establecido en el artículo 47.2 de esta Ley.

3. Las normas sobre servicios internacionales de viajeros establecidas en la disposición adicional cuarta se aplicarán hasta el 13 de diciembre de 2020.

A los expedientes sobre servicios internacionales de transporte de viajeros iniciados, antes del 14 de diciembre de 2020, les será de aplicación lo previsto en esa disposición.»

Treinta y ocho. El apartado 19.f) del anexo I queda redactado en los siguientes términos:

«f) Cualquier otro relacionado con las operaciones del tren.»

Treinta y nueve. El apartado 20 del anexo I queda redactado en los siguientes términos:

«20. Explotador de la instalación de servicio: la entidad privada o pública responsable de la gestión de una o varias de las instalaciones de servicio especificadas en el artículo 42, o de la prestación a empresas ferroviarias de uno o varios de los servicios a los que están destinadas dichas instalaciones y de los complementarios y auxiliares definidos en este anexo.»

Cuarenta. Se añaden nuevas definiciones al anexo I, a continuación del apartado 20, con la siguiente redacción:

«21. Administrador de infraestructuras: todo organismo o empresa responsable de la explotación, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias en una red, e igualmente responsable de participar en su desarrollo conforme a las normas que



establezca el Ministerio de Fomento dentro del marco de su política general en materia de desarrollo y financiación de infraestructuras.

22. Desarrollo de la infraestructura ferroviaria: planificación de la red, la planificación financiera y de las inversiones y la construcción y mejora de la infraestructura.

23. Explotación de la infraestructura ferroviaria: adjudicación de surcos ferroviarios, gestión del tráfico y fijación de cánones por el uso de la infraestructura.

24. Mantenimiento de la infraestructura ferroviaria: trabajos destinados a mantener las condiciones y la capacidad de la infraestructura existente.

25. Renovación de las infraestructuras ferroviarias: trabajos de sustitución de gran calado en las infraestructuras existentes que no modifican su rendimiento general.

26. Mejora de las infraestructuras ferroviarias: trabajos de modificación de gran calado en las infraestructuras existente que mejoran su rendimiento general.

27. Funciones esenciales de la gestión de las infraestructuras: toma de decisiones sobre la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, que incluye tanto la definición y la evaluación de la disponibilidad y la adjudicación de surcos ferroviarios individuales, como la fijación de cánones por el uso de las infraestructuras, el establecimiento y el cobro de los cánones, de conformidad con el marco de los cánones y el marco de adjudicación de capacidades establecido en esta ley.

28. Empresa integrada verticalmente: una empresa en la que, en el sentido del Reglamento (CE) 139/2004 del Consejo, de 20 de enero, sobre el control de las concentraciones entre empresas:

a) un administrador de infraestructuras ferroviarias es controlado por una empresa que, al mismo tiempo, controla una o varias empresas ferroviarias que explotan servicios ferroviarios en la red del administrador de infraestructuras ferroviarias, o

b) un administrador de infraestructuras ferroviarias es controlado por una o varias empresas ferroviarias que explotan servicios ferroviarios en la red del administrador de infraestructuras ferroviarias, o

c) una o varias empresas ferroviarias que explotan servicios ferroviarios en la red del administrador de infraestructura ferroviaria son controladas por un administrador de infraestructura ferroviaria.

También significa una empresa formada por distintos departamentos, entre ellos un administrador de infraestructuras ferroviarias y uno o varios departamentos dedicados a la prestación de servicios de transporte que no poseen una personalidad jurídica diferente.

Cuando un administrador de infraestructuras ferroviarias y una empresa ferroviaria sean plenamente independientes entre sí, pero ambos estén controlados directamente por una Administración Pública sin una entidad intermediaria, no se considerará que constituyan una empresa integrada verticalmente a efectos de esta ley.

29. Asociación público-privada: acuerdo vinculante entre organismos públicos y una o más empresas distintas al administrador de infraestructuras ferroviarias principal, en virtud del cual las empresas construyen total o parcialmente o financian la infraestructura ferroviaria y/o adquieren el derecho a ejercer cualquiera de las funciones del administrador de la infraestructura durante un período de tiempo predeterminado.



30. Servicios de transporte de viajeros de alta velocidad: servicios ferroviarios de transporte de pasajeros que circulan sobre vías construidas especialmente para la alta velocidad equipadas para velocidades generalmente iguales o superiores a 250 km/h.

31. Itinerario alternativo: itinerario distinto entre el mismo origen y el mismo destino siempre que se puedan sustituir ambos itinerarios para la explotación, por parte de la empresa ferroviaria, del servicio de transporte de viajeros o mercancías en cuestión.

32. Beneficio razonable: un índice de remuneración del capital propio que tenga en cuenta el riesgo, incluido el riesgo que afecta a los ingresos, o la inexistencia del mismo, soportado por el explotador de la instalación de servicio y que esté en consonancia con el índice medio registrado en el sector durante los últimos años.

33. Billete combinado: billete o billetes que constituyen un contrato para servicios de transporte ferroviario sucesivos explotados por una o varias empresas ferroviarias.»

Cuarenta y uno. El apartado 2 del anexo III queda redactado en los siguientes términos:

«2. Un capítulo dedicado a los cánones y principios de los cánones, que expondrá con el debido detalle tanto el sistema de cánones como información suficiente sobre los cánones así como otra información importante sobre el acceso aplicable a los servicios a los que se refieren el artículo 20 y el título III que preste un solo proveedor. Incluirá la metodología, reglamentaciones y, cuando sean de aplicación, los baremos empleados para aplicar el sistema de los cánones ferroviarios y las tarifas por prestación de servicios, en lo referente tanto a costes como a cánones y tarifas. Además, contendrá información sobre cualquier cambio ya decidido o previsto con relación a los cánones, en los cinco años siguientes, si está disponible.»

Cuarenta y dos. Se añade un anexo IV con la siguiente redacción:

«ANEXO IV.

Lista de otros elementos de la infraestructura ferroviaria, a que se refiere el apartado 2 del artículo 3

Obras de explotación y plataformas de la vía, especialmente terraplenes, trincheras, drenajes, reservas, alcantarillas de albañilería, acueductos, muros de revestimiento, plantaciones de protección de taludes, etc.; paseos y viales; muros de cierre, setos y vallas; bandas protectoras contra el fuego; dispositivos para el calentamiento de los aparatos de vía; paranieves;

obras civiles: puentes, tajeas y otros pasos superiores, túneles, trincheras cubiertas y demás pasos inferiores; muros de sostenimiento y obras de protección contra avalanchas y desprendimientos, etc.;

superestructuras, especialmente: carriles, carriles de garganta y contra-carriles; traviesas y longrinas, material diverso de sujeción, balasto, incluida la gravilla y la arena; aparatos de vía; placas giratorias y carros transbordadores (con excepción de los exclusivamente reservados a las máquinas de tracción);



instalaciones de transformación y conducción de corriente eléctrica para la tracción de los trenes: estaciones, líneas de suministro entre las estaciones y tomas de contacto, catenarias y soportes; tercer carril y soportes.»

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas las siguientes disposiciones:

La Orden FOM/1977/2015, de 29 de septiembre, sobre el procedimiento de licitación para el otorgamiento del título habilitante para la realización del transporte ferroviario de viajeros previsto en el Acuerdo del Consejo de Ministros de 13 de junio de 2014, por el que se determina el número y vigencia de títulos habilitantes para la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros en régimen de concurrencia en determinadas líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General.

La Orden FOM/1403/2013, de 19 de julio, sobre servicios de transporte ferroviario de viajeros con finalidad prioritariamente turística, sin perjuicio de lo previsto en el apartado 2 de la disposición transitoria primera.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Esta ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.

Disposición final segunda. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante esta ley se incorpora al Derecho español la Directiva 2012/34/UE del Parlamento y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

1. Esta ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

2. No obstante, la apertura a la libre competencia del transporte de viajeros por ferrocarril se hará efectiva de acuerdo con lo previsto en el apartado 1 de la disposición transitoria primera.