III

(Actos preparatorios)

CONSEJO

POSICIÓN (UE) N.º 20/2016 DEL CONSEJO EN PRIMERA LECTURA

con vistas a la adopción de una Directiva 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

Adoptada por el Consejo el 17 de octubre de 2016

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2016/C 431/01)

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 ([1]),

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ([2]),

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ([3]),

Considerando lo siguiente:

(1) La Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ([4]) crea un espacio ferroviario europeo único 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. La realización del espacio ferroviario europeo único debe culminarse ampliando el principio de acceso abierto a los mercados ferroviarios nacionales y reformando la gobernanza de los administradores de infraestructuras con el objetivo de garantizar la igualdad de acceso a tales infraestructuras.

(2) El tráfico ferroviario de viajeros no ha crecido al mismo ritmo que otros medios de transporte. La consecución del espacio ferroviario europeo único deberá contribuir a un mayor desarrollo del transporte por ferrocarril como alternativa creíble a otros medios de transporte. En este contexto, resulta vital que la legislación por la que se establece el espacio ferroviario europeo único se aplique efectivamente dentro de los plazos fijados.

([1]) DO C 327 de 12.11.2013, p. 122.
([2]) DO C 356 de 5.12.2013, p. 92.
([3]) Posición del Parlamento Europeo de 26 de febrero de 2014 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y posición del Consejo en primera lectura de 17 de octubre de 2016. Posición del Parlamento Europeo de … (pendiente de publicación en el Diario Oficial).
([4]) 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 (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

(3) En la Unión, el mercado del transporte ferroviario de mercancías y el de los servicios de transporte internacional de viajeros por ferrocarril se encuentran abiertos a la competencia desde 2007 y 2010 respectivamente, en aplicación de la Directiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]) y la Directiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]). Además, algunos Estados miembros también han abierto a la competencia sus servicios nacionales de transporte de viajeros, estableciendo derechos de libre acceso abiertos, convocando licitaciones para la concesión de contratos de servicio público o haciendo uso de ambos métodos. Esta apertura del mercado debería repercutir positivamente en el funcionamiento del espacio ferroviario europeo único, dando lugar a una mejora de los servicios que se ofrecen a los usuarios.

(4) Mediante excepciones concretas al ámbito de aplicación de la Directiva 2012/34/UE, los Estados miembros deben poder tener en cuenta las características específicas de la estructura y organización de los sistemas ferroviarios en sus respectivos territorios, al tiempo que garantizan la integralidad del espacio ferroviario europeo único.

(5) La explotación de las infraestructuras ferroviarias de una red incluye los sistemas de control-mando y de señalización. Mientras la línea está operativa, el administrador de infraestructuras debe garantizar, en particular, que la infraestructura sea adecuada para su uso previsto.

(6) Para determinar si una empresa debe considerarse integrada verticalmente, debe aplicarse el concepto de control tal como se entiende en el Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo ([3]). Cuando un administrador de infraestructuras y una empresa ferroviaria sean plenamente independientes entre sí, pero ambos estén controlados directamente por el Estado sin una entidad intermediaria, deben considerarse entidades separadas. No se debe considerar entidad intermediaria a un ministerio de un gobierno que ejerza control simultáneamente sobre una empresa ferroviaria y sobre un administrador de infraestructuras.

(7) La presente Directiva introduce más requisitos destinados a garantizar la independencia del administrador de infraestructuras. Los Estados miembros deben poder elegir libremente entre diferentes modelos organizativos, desde la plena separación estructural hasta la integración vertical, siempre que se respeten las salvaguardias adecuadas para garantizar la imparcialidad del administrador de infraestructuras en lo que concierne a las funciones esenciales, la gestión del tráfico y la planificación del mantenimiento. Dentro de los límites establecidos en los marcos sobre fijación de cánones y adjudicación de capacidad, los Estados miembros deben cerciorarse de que el administrador de infraestructuras goza de independencia organizativa y en la toma de decisiones por lo que respecta a las funciones esenciales.

(8) Las empresas integradas verticalmente deben contar con salvaguardias que impidan que otras personas jurídicas que formen parte de esas mismas empresas ejerzan una influencia decisiva en los nombramientos y las destituciones de las personas responsables de tomar decisiones sobre las funciones esenciales. En este contexto, los Estados miembros deben asegurarse de que existan procedimientos para la presentación de denuncias.

(9) Los Estados miembros deben crear un marco nacional relativo a la evaluación del conflicto de intereses. Dentro de este marco, el organismo regulador deberá tener en cuenta todos los intereses personales financieros, económicos o profesionales que puedan influir de manera indebida en la imparcialidad del administrador de infraestructuras. En los casos en los que un administrador de infraestructuras y una empresa ferroviaria sean independientes entre sí, el hecho de que estén directamente controlados por la misma autoridad de un Estado miembro no debe considerarse que da lugar a un conflicto de intereses en el sentido de la presente Directiva.

(10) La toma de decisiones por parte de los administradores de infraestructuras con respecto a la adjudicación de surcos ferroviarios y a la fijación de cánones por el uso de las infraestructuras son funciones esenciales para garantizar un acceso equitativo y no discriminatorio a las infraestructuras ferroviarias. Deben establecerse salvaguardias más rigurosas con el fin de evitar toda influencia indebida en las decisiones que adopte el administrador de infraestructuras en relación con tales funciones. Estas salvaguardias deben de adaptarse para tener en cuenta las diferentes estructuras de gobierno de las entidades ferroviarias

(11) Asimismo, deben tomarse medidas adecuadas para garantizar que las funciones de gestión del tráfico y planificación del mantenimiento se ejercen con imparcialidad a fin de evitar toda distorsión de la competencia. En este marco, los administradores de infraestructuras deben garantizar que las empresas ferroviarias tengan acceso a la información pertinente. Así, cuando los administradores de infraestructuras concedan a las empresas ferroviarias un mayor acceso al proceso de gestión del tráfico, deben respetar el principio de igualdad de condiciones de todas las empresas ferroviarias concernidas.

([1]) Directiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004 por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios (DO L 164 de 30.4.2004, p. 164).

([2]) Directiva 2007/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, por la que se modifican la Directiva 91/440/CEE del Consejo, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización (DO L 315 de 3.12.2007, p. 44).

([3]) Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas («Reglamento comunitario de concentraciones») (DO L 24 de 29.1.2004, p. 1).

(12) Cuando quien realiza las funciones esenciales sea un organismo independiente de fijación de cánones o adjudicación, o de ambas cosas, debe garantizarse la imparcialidad del administrador de infraestructuras por lo que respecta al mantenimiento y a la gestión del tráfico sin necesidad de transferir estas funciones a una entidad independiente.

(13) Los reguladores deben tener la potestad de supervisar la gestión del tráfico, la planificación de la renovación y las obras de mantenimiento programado o no programado, con el fin de garantizar que tales acciones no dan lugar a discriminación.

(14) Como norma general, los Estados miembros deben garantizar que el administrador de infraestructuras sea el responsable de la explotación, el mantenimiento y la renovación de una red y de que se le confía el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias de dicha red. Cuando estas funciones se externalicen a entidades distintas, el administrador de infraestructuras debe, no obstante, conservar el poder de supervisión y asumir en último término la responsabilidad de ejercerlas visión.

(15) Los administradores de infraestructuras que formen parte de una empresa integrada verticalmente pueden externalizar funciones diferentes de las funciones esenciales dentro de dicha empresa respetando las condiciones fijadas en la presente Directiva, siempre que no surja un conflicto de intereses y que se garantice la confidencialidad de la información sensible a efectos comerciales. Las funciones esenciales no deben externalizarse a ninguna otra entidad de la empresa integrada verticalmente, a menos que dicha entidad realice exclusivamente funciones esenciales.

(16) Cuando proceda, y especialmente por razones de eficiencia, por ejemplo en casos de asociaciones público-privadas, las funciones de gestión de las infraestructuras pueden repartirse entre diversos administradores de infraestructuras. Cada uno de estos administradores deberá asumir plena responsabilidad de las funciones que ejerza.

(17) Deben evitarse las transferencias financieras entre el administrador de infraestructuras y las empresas ferroviarias, así como, en empresas integradas verticalmente, entre el administrador de infraestructuras y cualquier otra entidad jurídica de la empresa integrada, cuando puedan distorsionar la competencia en el mercado, en particular a consecuencia de las subvenciones cruzadas.

(18) Los administradores de infraestructuras ferroviarias pueden utilizar los ingresos procedentes de las actividades de gestión de la red de infraestructuras que impliquen el uso de fondos públicos para financiar su propia actividad o para pagar dividendos a sus inversores, a modo de retribución por sus inversiones en las infraestructuras ferroviarias. Entre dichos inversores pueden estar incluidos el Estado y cualquier accionista privado, pero no las empresas que formen parte de una empresa integrada verticalmente y que ejerzan el control tanto sobre una empresa ferroviaria como sobre dicho administrador de infraestructuras ferroviarias. Los dividendos generados por actividades que no impliquen la utilización de fondos públicos o ingresos procedentes de cánones por el uso de infraestructura ferroviaria también pueden ser empleados por empresas que formen parte de una empresa integrada verticalmente y que ejerzan el control tanto sobre una empresa ferroviaria como sobre dicho administrador de infraestructuras ferroviarias.

(19) Los principios de fijación de cánones no deben excluir la posibilidad de que los ingresos procedentes de los cánones por el uso de las infraestructuras pasen a través de cuentas del Estado.

(20) Cuando, en empresas integradas verticalmente, el administrador de infraestructuras no tenga una personalidad jurídica diferenciada y las funciones esenciales estén externalizadas mediante su asignación a un organismo independiente de fijación de cánones y/o de adjudicación de capacidad, las disposiciones pertinentes relativas a la transparencia financiera y a la independencia del administrador de infraestructuras deben ser aplicables *mutatis mutandis* a determinados departamentos de la empresa.

(21) Para lograr que la gestión de la red y el uso de la infraestructura sean eficientes, los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias deben garantizar la coordinación entre sí mediante el uso de mecanismos adecuados para tal fin.

(22) Con vistas a facilitar la prestación de servicios ferroviarios eficaces y eficientes en la Unión, deberá establecerse una Red Europea de Administradores de Infraestructuras a partir de plataformas existentes. A los efectos de la participación en esta red, los Estados miembros deberán poder determinar libremente qué organismo u organismos consideran su principal administrador de la infraestructura.

(23) Dada la heterogeneidad de las redes en cuanto a sus dimensiones y su densidad y la variedad de estructuras organizativas de las entidades nacionales, locales y regionales, así como sus experiencias respectivas en el proceso de apertura del mercado, debe dejarse a los Estados miembros flexibilidad suficiente para que organicen sus redes ferroviarias de manera que puedan prestarse servicios de libre acceso y servicios sujetos a contratos de servicio público, a fin de garantizar que se ofrecen servicios de gran calidad a todos los viajeros.

(24) 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 podría tener implicaciones en la organización y financiación de esos servicios cuando se enmarquen en un contrato de servicio público. Los Estados miembros deben tener la facultad, basada en una decisión del organismo regulador competente, de limitar ese derecho de acceso cuando pueda comprometer el equilibrio económico de los contratos de servicio público.

(25) El derecho de las empresas ferroviarias a tener acceso a las infraestructuras no afecta a la posibilidad de que una autoridad competente conceda derechos exclusivos de conformidad con el artículo 3 del Reglamento (CE) n.º 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]) o adjudique un contrato de servicio público directamente con arreglo a las condiciones establecidas en el artículo 5 de dicho Reglamento. La existencia de dicho contrato de servicio público no debe permitir a los Estados miembros limitar el derecho de acceso de otras empresas ferroviarias a las infraestructuras ferroviarias de que se trate para la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros, a menos que tales servicios pongan en peligro el equilibrio económico del contrato de servicio público.

(26) En caso de que lo soliciten las partes interesadas, los organismos reguladores deberán evaluar, sobre la base de un análisis económico objetivo, si se pondría en entredicho el equilibrio económico de los contratos de servicio público existentes.

(27) 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.

(28) Siempre que se garantice un acceso no discriminatorio, los Estados miembros podrán agregar condiciones específicas al derecho de acceso a las infraestructuras con el fin de permitir la aplicación de un plan de horarios integrado para los servicios nacionales de transporte de pasajeros por ferrocarril.

(29) El desarrollo de la infraestructura ferroviaria y la mejora de la calidad de los servicios ferroviarios de transporte de pasajeros son prioridades clave en la promoción de un sistema de transporte y movilidad sostenible en Europa. En particular, el desarrollo de una red ferroviaria de alta velocidad tiene el potencial de crear conexiones mejores y más rápidas entre los centros económicos y culturales de Europa. Los servicios ferroviarios de alta velocidad unen a las personas y los mercados de manera rápida, fiable, respetuosa con el medio ambiente y eficiente en términos de coste respecto a su coste, y fomentan el trasvase de pasajeros hacia el ferrocarril. Por consiguiente, es particularmente importante fomentar las inversiones tanto públicas como privadas en infraestructuras ferroviarias de alta velocidad, crear condiciones favorables para un retorno positivo de las inversiones y maximizar los beneficios económicos y sociales de dichas inversiones. Los Estados miembros deben seguir teniendo la posibilidad de optar por diferentes maneras de fomentar las inversiones en infraestructuras ferroviarias de alta velocidad y el uso de las líneas de alta velocidad.

(30) Con vistas a desarrollar el mercado de servicios de transporte de viajeros de alta velocidad y promover un uso óptimo de la infraestructura disponible, y a fin de fomentar la competitividad de los servicios de transporte de pasajeros de alta velocidad para generar efectos beneficiosos para los pasajeros, el libre acceso a los servicios de transporte de viajeros de alta velocidad solo debe limitarse en circunstancias concretas y tras un análisis económico objetivo realizado por el organismo regulador.

(31) A fin de facilitar a los pasajeros el acceso a los datos necesarios para planificar viajes y reservar billetes dentro de la Unión, deben promoverse los sistemas comunes de información y de billetes combinados que hayan sido desarrollados por el mercado. Dada la importancia que tiene el promover unos sistemas de transporte público sin fisuras, debe fomentarse el que las empresas ferroviarias trabajen en el desarrollo de sistemas que posibiliten opciones de movilidad multimodal, transfronteriza y de puerta a puerta.

(32) Los sistemas de billetes combinados deben ser interoperables y no discriminatorios. Las empresas ferroviarias deben contribuir a su desarrollo poniendo a disposición de manera no discriminatoria y en un formato interoperable todos los datos pertinentes necesarios para planificar viajes y reservar billetes. Los Estados miembros deberán asegurarse de que dichos sistemas no discriminan entre empresas ferroviarias y respetan la necesidad de velar por la confidencialidad de la información comercial, la protección de datos de carácter personal y las normas de competencia. La Comisión debe supervisar el desarrollo de dichos sistemas e informar de ello y, en su caso, presentar propuestas legislativas.

([1]) Reglamento (CE) n.º 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 y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 1191/69 y (CEE) n.º 1107/70 del Consejo (DO L 315 de 3.12.2007, p. 1).

(33) Los Estados miembros deben velar por que la prestación de servicios ferroviarios se ajuste a los requisitos relacionados con la garantía de una adecuada protección social y garantice, al mismo tiempo, un adecuado progreso hacia la realización del espacio ferroviario europeo único. En este contexto, las obligaciones que se deriven de convenios colectivos vinculantes o de acuerdos alcanzados entre los interlocutores sociales y las normas sociales correspondientes con arreglo a la legislación nacional deben respetarse. Dichas obligaciones se entenderán sin perjuicio de la legislación de la Unión en el ámbito social y laboral. La Comisión deberá apoyar activamente el trabajo emprendido por el diálogo social sectorial en materia de ferrocarriles.

(34) En el marco de la revisión en curso de la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]) sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad, la Comisión debe evaluar si son necesarios nuevos actos legislativos relativos a la certificación del personal de tren.

(35) Los Estados miembros han de poder decidir libremente sobre las estrategias de financiación adecuadas para acelerar la puesta en marcha del Sistema Europeo de Control de Trenes (ETCS, por sus siglas en inglés), en particular, para establecer o no una distinción entre los cánones de acceso a las vías.

(36) Los administradores de infraestructuras deben cooperar en caso de incidentes o accidentes que afecten al tráfico transfronterizo, con el fin de compartir toda información pertinente que permita restablecer rápidamente la normalidad del tráfico.

(37) Con miras a alcanzar los objetivos del espacio ferroviario europeo único, los organismos reguladores deben cooperar para garantizar un acceso no discriminatorio a las infraestructuras ferroviarias.

(38) Concretamente, es esencial que los organismos reguladores cooperen en cuestiones relativas a servicios ferroviarios internacionales o a infraestructuras ferroviarias binacionales que requieran decisiones de dos o más organismos reguladores a efectos de coordinar sus procesos de toma de decisiones, con vistas a evitar la inseguridad jurídica y velar por la eficiencia de los servicios ferroviarios internacionales.

(39) En el proceso de apertura de los mercados ferroviarios nacionales a la competencia mediante la concesión de acceso a las redes a cualquier empresa ferroviaria, los Estados miembros deberán contar con un periodo transitorio suficiente para adaptar sus legislaciones nacionales y sus estructuras organizativas. Por consiguiente, los Estados miembros deben poder mantener sus normas nacionales vigentes en relación con el acceso al mercado hasta que termine el periodo transitorio.

(40) Con arreglo a la Declaración política conjunta de 28 de septiembre de 2011, de los Estados miembros y de la Comisión, sobre los documentos explicativos ([2]), los Estados miembros se han comprometido en 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 instrumentos nacionales de transposición. Tratándose de la presente Directiva, el legislador considera justificada la transmisión de dichos documentos.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

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

1) El artículo 2 se modifica de la forma siguiente:

a) En el apartado 3, la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«3. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de los artículos 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 7 *quater*, 7 *quinquies*, 8 y 13 y del capítulo IV a las redes siguientes:».

b) Se intercalan los siguientes apartados:

«3 *bis*. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de los artículos 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 7 *quater*, 7 *quinquies* y 8 a las líneas siguientes:

Líneas locales de bajo tráfico que no superen una longitud de 100 km, empleadas para el tráfico de mercancías entre una línea principal y los puntos de origen y destino de los envíos a lo largo de estas líneas, siempre y cuando dichas líneas estén gestionadas por entidades diferentes al administrador principal de infraestructuras y

([1]) Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad (DO L 315 de 3.12.2007, p. 51).
([2]) DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

que, o bien, a) dichas líneas sean empleadas por un único operador de transporte ferroviario de mercancías; o bien, b) las funciones esenciales relativas a dichas líneas sean llevadas a cabo por un organismo no controlado por ninguna empresa ferroviaria. En caso de que exista un único operador de transporte ferroviario de mercancías, los Estados miembros podrán también excluirlo del ámbito de aplicación del capítulo IV hasta que otro candidato solicite hacer uso de la capacidad. Este apartado puede aplicarse igualmente en los casos en los que la línea se emplee también, de forma limitada, para el servicio de transporte de viajeros. Los Estados miembros notificarán a la Comisión su intención de excluir dichas líneas de la aplicación de los artículos 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 7 *quater*, 7 *quinquies* y 8.

3 *ter*. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de los artículos 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 7 *quater*, 7 *quinquies* a las redes siguientes:

Redes regionales de bajo tráfico gestionadas por una entidad distinta al administrador principal de infraestructuras y empleadas para la prestación de servicios regionales de transporte de pasajeros por parte de una única empresa ferroviaria distinta de la empresa ferroviaria histórica del Estado miembro, hasta que la capacidad para el servicio de transporte de pasajeros en dicha red sea solicitada, y siempre y cuando la empresa sea independiente de cualquier empresa ferroviaria que preste servicios de transporte ferroviario de mercancías. Este apartado puede aplicarse igualmente en los casos en los que la línea se emplee también, de forma limitada, para el servicio de transporte de mercancías. Los Estados miembros notificarán a la Comisión su intención de excluir dichas líneas de la aplicación de los artículos 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 7 *quater y* 7 *quinquies*.».

c) El texto del apartado 4 se sustituye por el siguiente:

«4. No obstante lo dispuesto en el apartado 3, los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación del artículo 8, apartado 3, a aquellas infraestructuras ferroviarias locales y regionales que no tengan importancia estratégica para el funcionamiento del mercado ferroviario, y del ámbito de aplicación de los artículos 7, 7 *bis* y 7 *quater* y del capítulo IV a aquellas infraestructuras ferroviarias locales que no tengan importancia estratégica para el funcionamiento del mercado ferroviario. Los Estados miembros notificarán a la Comisión su intención de excluir dichas infraestructuras. La Comisión adoptará actos de ejecución para aplicar su decisión sobre si la infraestructura ferroviaria puede ser considerada o no de importancia estratégica Al hacerlo, la Comisión tendrá en cuenta la longitud de las líneas ferroviarias de que se trate, su grado de utilización y el volumen de tráfico que podría verse afectado por la medida. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que hace referencia el artículo 62, apartado 2».

d) Se intercala un nuevo apartado:

«8 *bis*. Durante un periodo de diez años a partir del … *[fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa (st 11199/16)]*, los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de los capítulos II y IV de esta Directiva, con la excepción de los artículos 10, 13 y 56, a aquellas líneas ferroviarias aisladas de menos de 500 km con un ancho de vía diferente del de la red nacional principal que conecten con un país tercero en el que no sea aplicable la legislación ferroviaria de la Unión y que estén gestionadas por un administrador de infraestructuras diferente al de la red nacional principal. Las empresas ferroviarias que operen exclusivamente en dichas líneas pueden ser excluidas del ámbito de aplicación del capítulo II.

Esas exenciones pueden renovarse por periodos no superiores a cinco años. Los Estados miembros que pretendan renovar dicha exención deberán comunicar su intención de hacerlo a la Comisión a más tardar doce meses antes de la fecha de vencimiento de la exención. La Comisión estudiará si se siguen cumpliendo las condiciones para una exención tal y como se definen en el primer párrafo. Si no fuera el caso, la Comisión adoptará actos de ejecución para aplicar su decisión sobre la finalización de la exención. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento consultivo a que hace referencia el artículo 62, apartado 2.».

e) Se añaden los apartados siguientes:

«12. Cuando exista una asociación público-privada creada antes del 16 de junio de 2015, la parte privada de esta asociación sea también una empresa ferroviaria responsable de la prestación de servicios de transporte ferroviario de pasajeros en la infraestructura, los Estados miembros podrán seguir excluyendo a dicha parte privada del ámbito de aplicación de los artículos 7, 7 *bis* y 7 *quinquies* y limitar el derecho a recoger y depositar viajeros para servicios operados por empresas ferroviarias en la misma infraestructura que los servicios de transporte ferroviario de pasajeros prestados por la parte privada de la asociación público-privada.

13. Los administradores de infraestructuras privadas que formen parte de una asociación público-privada creada antes del … *[fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa (st 11199/16)]* y que no reciban fondos públicos deberán excluirse del ámbito de aplicación del artículo 7 *quinquies*, siempre que los préstamos y garantías financieras gestionadas por el administrador de infraestructuras no beneficien directa o indirectamente a determinadas empresas ferroviarias.».

2) 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 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 Estado miembro dentro del marco de su política general en materia de desarrollo y financiación de infraestructuras;».

b) Se intercalan los siguientes apartados:

«2 *bis*) "desarrollo de la infraestructura ferroviaria": planificación de la red, la planificación financiera y de las inversiones y la construcción y mejora de la infraestructura;

2 *ter*) "explotación de la infraestructura ferroviaria": adjudicación de surcos ferroviarios, gestión del tráfico y fijación de cánones por el uso de la infraestructura;

2 *quater*) "mantenimiento de la infraestructura ferroviaria": trabajos destinados a mantener las condiciones y la capacidad de la infraestructura existente;

2 *quinquies*) "renovación de las infraestructuras ferroviarisa": trabajos de sustitución de gran calado en las infraestructuras existentes que no modifican su rendimiento general;

2 *sexies*) "mejora de las infraestructuras ferroviarias": trabajos de modificación de gran calado en las infraestructuras existente que mejoran su rendimiento general;

2 *septies*) "funciones esenciales" de la gestión de las infraestructuras: toma de decisiones sobre la adjudicación de surcos ferroviarios, 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, sobre el establecimiento y el cobro de los cánones, de conformidad con el marco de los cánones y el marco de adjudicación de capacidades establecido por los Estados miembros en virtud de los artículos 29 y 39.».

c) Se añaden los siguientes puntos:

«31) "empresa integrada verticalmente": una empresa en la que, en el sentido del Reglamento del Consejo (CE) n.º 139/2004 (*):

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.

En los casos en los que un administrador de infraestructuras ferroviarias y una empresa ferroviaria sean plenamente independientes entre sí, pero ambas estén controladas directamente por un Estado miembro sin una entidad intermediaria, no se considerará que constituyen una empresa integrada verticalmente a los efectos de la presente Directiva.

32) "asociación público-privada": acuerdo vinculante entre organismos públicos y una o más empresas distintas al administrador de infraestructuras ferroviarias principal de un Estado miembro, 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 enumeradas en el punto 2) durante un periodo de tiempo predeterminado. El acuerdo puede adoptar cualquier forma legalmente vinculante adecuada prevista en el Derecho nacional.

33) "consejo de administración": el órgano superior de una empresa que ejerce funciones ejecutivas y administrativas, responsable y que debe rendir cuentas de la gestión diaria de la empresa.

34) "consejo de supervisión": el máximo órgano de una empresa que lleva a cabo tareas de supervisión, por ejemplo el ejercicio del control del consejo de administración y de las decisiones estratégicas generales relativas a la empresa.

35) "billete combinado": billete o billetes que constituyen un contrato para servicios de transporte ferroviario sucesivos explotados por una o varias empresas ferroviarias.

36) "Servicios de pasajeros de alta velocidad": servicios ferroviarios de transporte de pasajeros sin paradas intermedias entre dos puntos separados al menos por una distancia superior a 200 km que circulan sobre vías construidas especialmente para la alta velocidad equipadas para velocidades generalmente iguales o superiores a 250 km/h y que circulan de media a estas velocidades.

(*) Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas ("Reglamento comunitario de concentraciones") (DO L 24 de 29.1.2004, p. 1).».

3) En el artículo 6, el apartado 2 se sustituye por lo siguiente:

«2. A efectos del presente artículo, los Estados miembros que apliquen el artículo 7 *bis*, apartado 3, exigirán que la empresa se organice en distintas unidades de negocio que no posean personalidad jurídica independiente dentro de la misma.».

4) El texto del artículo 7 se sustituye por el siguiente:

«Artículo 7

Independencia del administrador de infraestructuras

1. Los Estados miembros se asegurarán de que el administrador de infraestructuras es responsable de la explotación, el mantenimiento y la renovación de una red y de que se le confía el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias de dicha red, de conformidad con el Derecho nacional.

Los Estados miembros velarán por que ninguna de las demás entidades jurídicas que formen parte de la empresa integrada verticalmente tenga una influencia decisiva en las decisiones tomadas por el administrador de infraestructuras en relación con las funciones esenciales.

Los Estados miembros velarán por que los miembros del consejo de supervisión y del consejo de administración del administrador de infraestructuras y los administradores que le rindan cuentas directamente actúen de modo no discriminatorio y que su imparcialidad no se vea afectada por ningún conflicto de interés.

2. Los Estados miembros se asegurarán de que el administrador de infraestructuras se organice como una entidad jurídicamente distinta de cualquier empresa ferroviaria y, en el caso de las empresas integradas verticalmente, de cualquier otra entidad jurídica encuadrada en ellas.

3. Los Estados miembros se asegurarán de que las mismas personas no puedan ser contratadas o nombradas al mismo tiempo:

a) como miembros del consejo de administración de un administrador de infraestructuras ferroviarias y del consejo de administración de una empresa ferroviaria,

b) como personas responsables de la toma de decisiones sobre las funciones esenciales y como miembros del consejo de administración de una empresa ferroviaria,

c) cuando exista un consejo supervisor, como miembros del consejo de supervisión de un administrador de infraestructuras ferroviarias y como miembros del consejo de supervisión de una empresa ferroviaria,

d) como miembros del consejo 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 miembros del consejo de administración de dicho administrador de infraestructuras.

4. En el caso de empresas integradas verticalmente, los miembros del consejo de administración del administrador de infraestructuras ferroviarias 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.

5. 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 infraestructuras ferroviarias. La información sensible no podrá ser transmitida a otras entidades que formen parte de una empresa integrada verticalmente.

6. Lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo se entiende sin perjuicio de los derechos de toma de decisiones de los Estados miembros en lo que respecta al desarrollo y la financiación de las infraestructuras ferroviarias y de las competencias de los Estados miembros en lo que respecta a la financiación de las infraestructuras y a la fijación de cánones para su uso, así como de adjudicación de la capacidad, tal y como se define en el artículo 4, apartado 2, y en los artículos 8, 29 y 39.».

5) Se añaden los artículos siguientes:

«*Artículo 7* bis

Independencia de las funciones esenciales

1. Los Estados miembros deberán asegurarse de que el administrador de infraestructuras ferroviarias es independiente desde el punto de vista organizativo y de toma de decisiones en lo que respecta a las funciones esenciales dentro de los límites establecidos en el artículo 4, apartado 2, y en los artículos 29 y 39.

2. Para la aplicación del apartado 1, los Estados miembros deberán en particular asegurarse de que:

a) ninguna empresa ferroviaria ni ninguna otra entidad jurídica ejerce una influencia decisiva sobre el administrador de infraestructuras en relación con las funciones esenciales, sin perjuicio del papel de los Estados miembros en lo que respecta a la definición del marco de fijación de los cánones y del marco de adjudicación de la capacidad y de las normas específicas de fijación de cánones de conformidad con los artículos 29 y 39.

b) ninguna empresa ferroviaria ni ninguna otra entidad jurídica que forme parte de una empresa integrada verticalmente tiene una influencia decisiva en los nombramientos y destituciones de personas responsables de la toma de decisiones sobre funciones esenciales.

c) la movilidad de las personas responsables de las funciones esenciales no crea conflictos de intereses.

3. Los Estados miembros podrán decidir que la fijación de cánones por el uso de las infraestructuras y la adjudicación de surcos ferroviarios sean ejecutadas por un órgano responsable de la fijación de cánones y/o por un órgano responsable de la adjudicación de surcos ferroviarios que tengan forma jurídica, organización y toma de decisiones independiente de cualquier empresa ferroviaria. En este caso, los Estados miembros podrán decidir no aplicar lo dispuesto en el artículo 7, apartado 2, y en el artículo 7, apartado 3, letras c) y d).

El artículo 7, apartado 3, letra a) y el artículo 7, apartado 4, se aplicarán *mutatis mutandis* a los responsables de departamento encargados de la administración de las infraestructuras y de la prestación de servicios ferroviarios.

4. Las disposiciones de la presente Directiva referidas a las funciones esenciales de un administrador de infraestructuras ferroviarias se aplicarán al órgano independiente de fijación de cánones y/o de adjudicación.

Artículo 7 ter

Imparcialidad del administrador de infraestructuras ferroviarias respecto a la gestión del tráfico y a la planificación del mantenimiento

1. Los Estados miembros velarán por que las funciones de gestión del tráfico y planificación del mantenimiento se ejerzan de manera transparente y no discriminatoria y de que las personas responsables de la toma de decisiones con respecto a dichas funciones no se vean afectadas por ningún conflicto de intereses.

2. En lo que respecta a la gestión del tráfico, los Estados miembros deberán asegurarse de 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.

3. 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.

El administrador de infraestructuras llevará a cabo la programación de los trabajos de mantenimiento de manera no discriminatoria.

Artículo 7 quater

Externalización y compartición las funciones del administrador de infraestructuras ferroviarias

1. Siempre que no genere conflictos de intereses y que se garantice la confidencialidad de la información sensible a efectos comerciales, el administrador de infraestructuras ferroviarias podrá:

a) externalizar 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) externalizar 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 artículo 3, apartado 2. Cualquier entidad que asuma funciones esenciales deberá respetar los artículos 7, 7 *bis*, 7 *ter* y 7 *quinquies*.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 7, apartado 1, las funciones de gestión de las infraestructuras podrán ser llevadas a cabo por diferentes administradores de infraestructuras ferroviarias, incluidos los que son parte en acuerdos de asociación público-privada, siempre y cuando todos ellos cumplan los requisitos de los artículos 7, apartados 2 a 6, y los artículos 7 *bis*, 7 *ter* y 7 *quinquies* y asuman la plena responsabilidad por el ejercicio de las funciones en cuestión.

3. Cuando las funciones esenciales no se asignen a una compañía eléctrica, esta estará exenta de las normas aplicables a los administradores de infraestructuras, siempre y cuando se garantice el cumplimiento de las disposiciones pertinentes relativas al desarrollo de la red, en particular del artículo 8.

4. Sujeto a la supervisión del organismo regulador o a cualquier otro organismo competente independiente determinado por el Estado miembro, 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.

Dicho organismo supervisará la ejecución de los acuerdos en cuestión y podrá, en casos debidamente justificados, aconsejar su rescisión.

Artículo 7 quinquies

Transparencia financiera

1. Respetando los procedimientos nacionales aplicables en cada Estado miembro, el administrador de infraestructuras ferroviarias solo podrá emplear los ingresos procedentes de las actividades de gestión de la red de infraestructuras, incluidos los fondos públicos, para financiar su propia actividad, incluidos los pagos de sus créditos. El administrador de infraestructuras ferroviarias también podrá usar estos ingresos para pagar dividendos a los propietarios de la sociedad, que pueden incluir a cualquier accionista privado, pero que excluyen 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 ferroviarias.

2. Los administradores de infraestructuras ferroviarias no concederán préstamos a empresas ferroviarias, ya sea de forma directa o indirecta.

3. Las empresas ferroviarias no concederán préstamos a administradores de infraestructuras ferroviarias, ya sea de forma directa o indirecta.

4. 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.

5. Los préstamos entre entidades jurídicas de una empresa integrada verticalmente concedidos antes del … *[fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa (st 11199/16)]* se mantendrán hasta su vencimiento, siempre y cuando fueran pactados a tipos de mercado y de que realmente sean desembolsados y reembolsados.

6. 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.

7. 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.

8. 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.

9. Dentro de las empresas integradas verticalmente, el administrador de infraestructuras ferroviarias mantendrá registros detallados de cualquier relación comercial o financiera con las otras entidades jurídicas dentro de dicha empresa.

10. Cuando las funciones esenciales sean llevadas a cabo por un órgano independiente de fijación de cánones y/o de adjudicación, de conformidad con el artículo 7 *bis*, apartado 3, y los Estados miembros no estén aplicando el artículo 7, apartado 2, las disposiciones del presente artículo se aplicarán *mutatis mutandis*. Las referencias al administrador de infraestructuras ferroviarias, la empresa ferroviaria y otras entidades jurídicas de una empresa integrada verticalmente en el presente artículo se entenderán como referencias a las respectivas unidades de negocio de la empresa. El cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente artículo se demostrará en la contabilidad separada de las respectivas unidades de negocio de la empresa.

Artículo 7 sexies

Mecanismos de coordinación

Los Estados miembros se asegurarán de que se establecen mecanismos de coordinación adecuados para garantizar la coordinación entre sus principales administradores de infraestructuras ferroviarias y todas las empresas ferroviarias interesadas, así como los candidatos a que se refiere el artículo 8, apartado 3. Cuando proceda, se invitará a participar a representantes de los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de mercancías y de pasajeros y a las autoridades nacionales, regionales o locales. El organismo regulador podrá participar como observador. La coordinación se referirá, entre otros aspectos, a:

a) las necesidades de los candidatos en relación con el mantenimiento y desarrollo de la capacidad de las infraestructuras;

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) cuestiones de intermodalidad e interoperabilidad;

e) 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 ferroviarias.

El administrador de infraestructuras ferroviarias elaborará y publicará directrices para la coordinación en consulta con las partes interesadas. La coordinación se llevará a cabo al menos una vez al año y el administrador de infraestructuras ferroviarias publicará en su sitio web un informe recapitulativo de las actividades emprendidas con arreglo al presente artículo.

La coordinación en virtud del presente artículo se entenderá sin perjuicio del derecho de los solicitantes de apelar al organismo regulador y de las facultades del organismo regulador contempladas en el artículo 56.

Artículo 7 septies

Red Europea de Administradores de Infraestructuras

1. Con vistas a facilitar la prestación de servicios ferroviarios eficaces y eficientes en la Unión, los Estados miembros se asegurarán de que sus principales administradores de infraestructuras ferroviarias participen y cooperen en una red, que celebre reuniones a intervalos regulares para:

a) desarrollar las infraestructuras ferroviarias de la Unión,

b) apoyar la ejecución puntual y eficaz del espacio ferroviario europeo único,

c) intercambiar buenas prácticas,

d) supervisar y comparar resultados,

e) contribuir a las actividades de supervisión del mercado a que hace referencia el artículo 15,

f) combatir los cuellos de botella transfronterizos y

g) debatir la aplicación de los artículos 37 y 40.

A los efectos de la letra d), la red identificará principios y prácticas comunes para la supervisión y la comparación de los resultados de una manera coherente.

La coordinación con arreglo al presente apartado se entenderá sin perjuicio del derecho de los solicitantes de apelar al organismo regulador y de las facultades del organismo regulador contempladas en el artículo 56.

2. La Comisión será miembro de la red. Apoyará el trabajo de la red y facilitará la coordinación.».

6) El artículo 10 se modifica de la forma siguiente:

a) Se intercala el siguiente apartado:

«1 *bis*. Sin perjuicio de las obligaciones internacionales de la Unión y de los Estados miembros, los Estados miembros que compartan frontera con un país tercero podrán limitar el derecho de acceso contemplado en el presente artículo para los servicios operados desde dicho país tercero o con destino al mismo que utilicen una red cuyo ancho de vía sea diferente del de la red ferroviaria principal de la Unión si surgen distorsiones de la competencia en el transporte ferroviario transfronterizo entre los Estados miembros y el país tercero en cuestión. Dichas distorsiones pueden deberse, entre otros factores, a la ausencia de un acceso no discriminatorio a las infraestructuras ferroviarias y a los servicios relacionados en el país tercero en cuestión.

Si un Estado miembro, de conformidad con el presente apartado, tiene la intención de adoptar una decisión para limitar el derecho de acceso, deberá remitir el proyecto de decisión a la Comisión y consultar a los demás Estados miembros.

Si, en el plazo de tres meses tras la presentación del proyecto de decisión, ni la Comisión ni ningún otro Estado miembro formulan objeciones, el Estado miembro podrá adoptar la decisión.

La Comisión podrá adoptar actos de ejecución en las que se establezcan normas detalladas sobre el procedimiento que debe seguirse para la aplicación del presente apartado. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 62, apartado 3.».

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

«2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1370/2007, las empresas ferroviarias recibirán también en condiciones equitativas, no discriminatorias y transparentes el derecho de acceso a las infraestructuras ferroviarias de todos los Estados miembros 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 contempladas en el anexo II, punto 2 de la presente Directiva.».

c) Se suprimen los apartados 3 y 4.

7) 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 limitar el derecho de acceso que dispone el artículo 10, apartado 2, para 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) En el apartado 2, el párrafo primero, 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 a que hace referencia 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 recepción 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 ejecute 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 las condiciones en las que, dentro del mes siguiente a su notificación, podrá solicitar su revisión cualquiera de las entidades siguientes:

a) la autoridad o autoridades competentes que sean pertinentes;

b) el administrador de infraestructuras ferroviarias;

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 posibles que deban introducirse en el servicio que aseguren las condiciones para la concesión del derecho de acceso que dispone el artículo 10, apartado 2.».

d) En el apartado 4, se añade el párrafo siguiente:

«Basándose en la experiencia de los organismos reguladores, de las autoridades competentes y de las empresas ferroviarias, y en las actividades de la red contemplada en el artículo 57, apartado 1, la Comisión adoptará a más tardar el 16 de diciembre de 2018 actos de ejecución en los que se establezcan normas detalladas sobre el procedimiento y los criterios que deban seguirse para la aplicación de los apartados 1, 2 y 3 del presente artículo en lo que respecta a los servicios nacionales de transporte de viajeros. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 62, apartado 3.».

e) El texto del apartado 5 se sustituye por el siguiente:

«5. Los Estados miembros también podrán limitar el derecho de acceso a las infraestructuras ferroviarias a efectos de explotación de servicios nacionales de transporte de pasajeros entre un punto de origen y de destino determinados dentro del mismo Estado miembro cuando:

a) se haya concedido un derecho exclusivo de transporte de pasajeros entre esas estaciones conforme a un contrato de servicio público atribuido antes del 16 de junio de 2015; o

b) se haya otorgado un derecho o autorización habilitante adicional para explotar servicios nacionales de transporte de pasajeros en competencia con otro operador entre dichas estaciones antes del … *[24 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva modificativa (st11199/16)]* sobre la base de un procedimiento de licitación equitativo,

y estos operadores no reciban ninguna compensación por la explotación de los servicios.

Tal limitación podrá mantenerse durante la duración original del contrato o autorización, o hasta … *[diez años desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa (st 11199/169)]*, prevaleciendo el período más corto.».

8) Se añade el artículo siguiente:

«*Artículo 11* bis

Servicios de transporte de viajeros de alta velocidad

1. Con vistas a desarrollar el mercado de servicios de transporte de viajeros de alta velocidad, promover un uso óptimo de las infraestructuras disponibles y a fin de fomentar la competitividad de los servicios de transporte de pasajeros de alta velocidad para generar efectos beneficiosos para los pasajeros, sin perjuicio del artículo 11, apartado 5, el ejercicio del derecho de acceso contemplado en el artículo 10 en lo que respecta a los servicios de transporte de pasajeros de alta velocidad solo podrá estar sujeto a los requisitos establecidos por el organismo regulador de conformidad con el presente artículo.

2. En caso de que el organismo regulador, tras el examen previsto en el artículo 11, apartados 2, 3 y 4, determine que el servicio de transporte de pasajeros de alta velocidad previsto entre un punto de origen y de destino determinados compromete el equilibrio económico de un contrato de servicio público que cubre la misma ruta o una ruta alternativa, el organismo regulador indicará posibles cambios en el servicio que aseguren que se cumplen las condiciones para conceder el derecho de acceso contemplado en el artículo 10, apartado 2. Dichos cambios podrán incluir una modificación del servicio previsto.

Artículo 13 bis

Sistemas comunes de información y de billetes combinados

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo (*) y en la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (**), 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 combinados 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. La Comisión supervisará la evolución del mercado ferroviario en lo que respecta a la introducción y el uso de sistemas comunes de información y billetes combinados y evaluará la necesidad de adoptar medidas a escala de la Unión, tomando en consideración iniciativas de mercado. En particular estudiará el acceso no discriminatorio de los viajeros que usen el ferrocarril a los datos necesarios para planificar viajes y reservar billetes. A más tardar el 31 de diciembre de 2022, presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la disponibilidad de estos sistemas comunes de información y billetes combinados, que se acompañará, si procede, de propuestas legislativas.

3. Los Estados miembros dispondrán que las empresas ferroviarias que exploten servicios de transporte de viajeros establezcan planes de emergencia y se aseguren 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) n.º 1371/2007.

(*) Reglamento (CE) n.º 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (DO L 315 de 3.12.2007, p. 14).

(**) Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (DO L 207 de 6.8.2010, p. 1).».

9) En el artículo 19 se añade la letra siguiente:

«e) no haber sido condenado por infracción grave de obligaciones resultantes de convenios colectivos vinculantes con arreglo a la legislación nacional, cuando proceda.».

10) En el artículo 32, el apartado 4 se sustituye por el siguiente:

«4. Los cánones de infraestructuras por la utilización de corredores de ferrocarril que se especifican en el Reglamento (UE) 2016/919 (*) se podrán diferenciar para incentivar que en determinados trenes se instale el ETCS conforme con la versión adoptada por la Decisión 2008/386/CE (**) y con las versiones posteriores. Esta diferenciación no podrá tener como consecuencia ningún incremento en los ingresos del administrador de infraestructuras.

Los Estados miembros podrán decidir que esta diferenciación de cánones por utilización de infraestructuras no se aplique a las líneas ferroviarias especificadas en el Reglamento (UE) 2016/919 por las que solo puedan circular trenes equipados con ETCS.

Los Estados miembros podrán decidir ampliar esta diferenciación a líneas ferroviarias no especificadas en el Reglamento (UE) 2016/919.

(*) Reglamento de la Comisión (UE) 2016/919 de 27 de mayo de 2016 sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de "control-mando y señalización" del sistema ferroviario de la Unión Europea (DO L 158 de 15.6.2016, p. 1).

(**) Decisión de la Comisión, de 23 de abril de 2008, por la que se modifican el anexo A de la Decisión 2006/679/CE sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema de control y mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo convencional y el anexo A de la Decisión 2006/860/CE sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema control-mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad (DO L 136 de 24.5.2008, p. 11).».

11) En el artículo 38, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. El candidato que desee solicitar capacidad de infraestructuras con el fin de explotar un servicio de transporte de viajeros en un Estado miembro en el que el derecho de acceso a las infraestructuras ferroviarias esté limitado con arreglo al artículo 11 deberá informar a los administradores de infraestructuras ferroviarias y a los organismos reguladores interesados 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 contratos de servicio público existentes, los organismos reguladores velarán por que se informe sin demora, y en todo caso en un plazo de diez 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.».

12) En el artículo 53, apartado 3, se añade el párrafo siguiente e:

«El organismo regulador podrá exigir al administrador de infraestructuras ferroviarias que ponga dicha información a su disposición si lo considera necesario.».

13) En el artículo 54, el apartado 1 se sustituye por el siguiente:

«1. En caso de perturbación del tráfico ferroviario ocasionada por un fallo técnico o un accidente, el administrador de infraestructuras tomará todas las medidas necesarias para restablecer la normalidad. A tal fin, el administrador de infraestructuras elaborará un plan de contingencias en el que se enumerarán los diversos organismos que deben ser informados en caso de incidente importante o de perturbación grave del tráfico ferroviario. 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.».

14) El artículo 56 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, se añaden las siguientes letras h), i) y j):

«h) gestión del tráfico;

i) planificación de la renovación y mantenimiento programado o no programado;

j) cumplimiento de los requisitos, incluidos los relativos a los conflictos de intereses, establecidos en el artículo 2, apartado 13, y en los artículos 7, 7 *bis*, 7 *ter*, 7 *quater* y 7 *quinquies*.».

b) el apartado 2 se sustituye por lo siguiente:

«2. Sin perjuicio de las facultades de las autoridades de competencia nacionales para velar por la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, el organismo regulador tendrá la facultad de supervisar la situación de la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, también y en particular en el mercado de transporte de pasajeros de alta velocidad, y las actividades de los administradores de infraestructuras ferroviarias en relación con las letras a) a j) del apartado 1. En particular, el organismo regulador verificará el cumplimiento de las letras a) a j) del apartado 1 por iniciativa propia y con vistas a evitar la discriminación entre los candidatos. En particular, comprobará si la declaración sobre la red contiene cláusulas discriminatorias u otorga poderes discrecionales al administrador de infraestructuras que este pueda utilizar para discriminar a los candidatos.».

c) en el apartado 9, el párrafo primero se sustituye por lo siguiente:

«9. El organismo regulador estudiará todas las denuncias y, en su caso, solicitará información pertinente e iniciará un proceso de consulta a todas las partes interesadas en el plazo de un mes desde de la recepción de la denuncia. Resolverá acerca de cualquier denuncia, tomará medidas para remediar la situación y comunicará a las partes interesadas su decisión motivada en un plazo de tiempo prudencial previamente fijado, y, en cualquier caso, en un plazo de seis semanas a partir de la recepción de toda la información pertinente. Sin perjuicio de las facultades de las autoridades de competencia nacionales en materia de protección de la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, el organismo regulador decidirá por iniciativa propia, cuando corresponda, las medidas adecuadas para corregir discriminaciones en perjuicio de los candidatos, distorsiones del mercado y otras situaciones indeseables en estos mercados, en particular respecto a lo dispuesto en el apartado 1, letras a) a j).».

d) el apartado 12, se sustituye por lo siguiente:

«12. Con el fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones de contabilidad separada contempladas en el artículo 6 y las disposiciones sobre transparencia financiera establecidas en el artículo 7 *quinquies*, el organismo regulador tendrá facultades para llevar a cabo auditorías o de iniciar auditorías externas de los administradores de infraestructuras ferroviarias, explotadores de instalaciones de servicio y, en su caso, empresas ferroviarias. En el caso de las empresas integradas verticalmente, esas facultades se extenderán a todas las personas jurídicas. El organismo regulador estará facultado para requerir toda la información pertinente. En particular, estará facultado para pedir a los administradores de infraestructuras ferroviarias, a los explotadores de instalaciones de servicio y a todas las empresas o entidades que efectúen o integren diferentes tipos de transporte ferroviario o de administración de infraestructuras, de conformidad con el artículo 6, apartados 1 y 2, y el artículo 13, que presenten la totalidad o una parte de la información contable enumerada en el anexo VIII, con un nivel de detalle suficiente, según se considere necesario y proporcional.

Sin perjuicio de las facultades que tengan atribuidas las autoridades nacionales competentes en materia de ayudas estatales, el organismo regulador podrá también sacar conclusiones de estas cuentas respecto a cuestiones de ayudas estatales, de las que informará a dichas autoridades.

Los flujos financieros a que hace referencia el artículo 7 *quinquies*, apartado l), los préstamos a que hace referencia el artículo 7 *quinquies*, apartados 4) y 5) y las deudas a que hace referencia el artículo 7 *quinquies*, apartado 7), estarán sujetos a la supervisión del organismo regulador.

En caso de que un Estado miembro haya designado al organismo regulador como el organismo competente independiente a que hace referencia el artículo 7 *quater*, apartado 3, el organismo regulador evaluará los acuerdos de cooperación a que se hace referencia en dicho artículo.».

15) El artículo 57, se modifica de la siguiente manera:

a) Se inserta el apartado siguiente

«3 *bis*. Cuando cuestiones relativas a un servicio internacional requieran decisiones de dos o más organismos reguladores, los organismos reguladores afectados cooperarán en la preparación de sus respectivas decisiones a fin de llegar a una resolución sobre la cuestión. A este fin, los organismos reguladores afectados llevarán a cabo sus funciones de conformidad con el artículo 56.».

b) el apartado 8 se sustituye por el texto siguiente:

«8. Los organismos reguladores elaborarán principios y prácticas comunes para la toma de las decisiones para las que están facultados en virtud de la presente Directiva. Dichos principios y prácticas comunes incluirán disposiciones para la resolución de los conflictos que surjan dentro del marco del apartado 3 *bis*. Sobre la base de la experiencia de los organismos reguladores y de las actividades de la red contemplada en el apartado 1, y si ello es necesario para garantizar una cooperación eficiente entre los organismos reguladores, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución en los que se establezcan tales principios y prácticas comunes. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 62, apartado 3.».

c) se añade el apartado 10 siguiente:

«10. Para decisiones que afecten a una infraestructura binacional, los dos Estados miembros afectados podrán, en cualquier momento después del … *[fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa (st 11199/16)]* acordar exigir la coordinación entre los organismos reguladores afectados a fin de unificar las consecuencias de sus decisiones.».

16) En el artículo 63, el apartado 1 se sustituye por el siguiente:

«1. A más tardar el 31 de diciembre de 2024, la Comisión evaluará el efecto que haya causado la presente Directiva en el sector ferroviario y presentará un informe sobre su aplicación al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones.

En particular, el informe evaluará el desarrollo de los servicios ferroviarios de alta velocidad y la existencia de prácticas discriminatorias relativas al acceso a las líneas de alta velocidad. La Comisión estudiará si es necesario presentar propuestas legislativas.

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 ferroviarias que formen parte de empresas integradas verticalmente. Presentará, en su caso, nuevas propuestas legislativas.».

Artículo 2

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 3, apartado 2, los Estados miembros adoptarán y publicarán a más tardar el … *[24 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva modificativa (11199/16)]*, 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 6,8 y 11 del artículo 1 se aplicarán a partir del 1 de enero de 2019 a tiempo para el horario de servicio que se inicie el 14 de diciembre de 2020.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en …, el

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*
…	…