

I. DISPOSICIONES GENERALES

JEFATURA DEL ESTADO

17769 *Real Decreto-ley 23/2018, de 21 de diciembre, de transposición de directivas en materia de marcas, transporte ferroviario y viajes combinados y servicios de viaje vinculados.*

I

La transposición en plazo de directivas de la Unión Europea constituye en la actualidad uno de los objetivos prioritarios establecidos por el Consejo Europeo. La Comisión Europea somete informes periódicos al Consejo de Competitividad, a los que se les da un alto valor político en cuanto que sirven para medir la eficacia y la credibilidad de los Estados miembros en la puesta en práctica del mercado interior.

El cumplimiento de este objetivo resulta hoy aún más prioritario habida cuenta del escenario diseñado por el Tratado de Lisboa por el que se modifican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, para los incumplimientos de transposición en plazo, para los que la Comisión puede pedir al Tribunal de Justicia de la Unión Europea la imposición de importantes sanciones económicas de manera acelerada (artículo 260.3 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea –TFUE–).

España ha venido cumpliendo de manera consistente con los objetivos de transposición en los plazos comprometidos desde el inicio del establecimiento de los mismos. Sin embargo, en estos momentos se da un retraso en la transposición de algunas directivas, que requieren una norma con rango de ley para su incorporación al ordenamiento jurídico interno, por cuanto existe un riesgo de multa con base en lo establecido en el citado artículo 260.3 del TFUE.

Ante la gravedad de las consecuencias de seguir acumulando retraso en la incorporación al ordenamiento jurídico español de tales directivas, resulta necesario acudir a la aprobación de un real decreto-ley para proceder a dicha transposición, lo que permitirá cerrar los procedimientos de infracción abiertos por la Comisión Europea.

Finalmente, en lo relativo a la existencia de «procedimientos de incumplimiento contra el Reino de España», debe tenerse en cuenta que pese al carácter opcional previsto en el artículo 260.3 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en su Comunicación de 13 de diciembre de 2016, «Derecho de la UE: mejores resultados gracias a una mejor aplicación», la Comisión ha anunciado un cambio de enfoque pasando a solicitar de manera sistemática la suma a tanto alzado. La consecuencia lógica del enfoque de la suma a tanto alzado es que, en los casos en los que un Estado miembro subsane la infracción mediante la transposición de la directiva en el curso de un procedimiento de infracción, la Comisión ya no desistirá de su recurso solo por ese motivo.

Como disposición transitoria, la Comisión ha señalado que no aplicará esta nueva práctica a los procedimientos cuya carta de emplazamiento sea anterior a la publicación de dicha comunicación en el Diario Oficial de la Unión Europea que tuvo lugar el 19 de enero de 2017. En consecuencia, resulta de extraordinaria y urgente necesidad proceder a la transposición de aquellas directivas respecto de las que se ha iniciado un procedimiento de infracción, antes de que se formalice la demanda ante el Tribunal de Justicia, para evitar así un procedimiento judicial que finalizaría mediante una sentencia que declare el incumplimiento por parte del Reino de España de las obligaciones que le impone el Derecho de la Unión. Respecto a las directivas cuyo plazo de transposición vence de forma inminente, resulta de extraordinaria y urgente necesidad su incorporación inmediata a nuestro ordenamiento jurídico, a fin de evitar el inicio de un procedimiento de infracción que conllevaría la imposición de multa.

En cuanto a la utilización del real decreto-ley como instrumento de transposición, cabe señalar que el Tribunal Constitucional, en su Sentencia 1/2012, de 13 de enero, avala la

conurrencia del presupuesto habilitante de la extraordinaria y urgente necesidad del artículo 86.1 de la Constitución cuando concurren «el patente retraso en la transposición» y la existencia de «procedimientos de incumplimiento contra el Reino de España».

En los sucesivos apartados de esta exposición de motivos se irán concretando las razones que justifican la extraordinaria y urgente necesidad de transponer las distintas directivas en cada uno de los supuestos recogidos en el presente real decreto-ley.

II

El Título I, que comprende el artículo primero, contiene las modificaciones derivadas de la transposición de la Directiva (UE) 2015/2436 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2015, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de marcas.

La Ley 17/2001, de 7 de diciembre, de Marcas, que ahora se reforma, incorporó al ordenamiento jurídico español la Directiva 89/104/CEE del Consejo, de 21 de diciembre de 1988, hoy en su versión refundida, Directiva 2008/95/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2008, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de marcas.

Esta armonización legislativa supuso un avance significativo para el correcto funcionamiento del mercado interior, pues se eliminaron trabas a la libre circulación de mercancías y servicios, al armonizarse disposiciones sustantivas esenciales del Derecho de marcas en todos los Estados miembros.

Junto a esta armonización legislativa, la Unión Europea mediante el Reglamento (CE) n.º 40/94, del Consejo, de 20 de diciembre de 1993, sobre la marca comunitaria, posteriormente codificado como Reglamento (CE) n.º 207/2009, del Consejo, de 26 de febrero de 2009, y hoy de nuevo codificado como Reglamento (UE) 2017/1001, del Parlamento y del Consejo, de 14 de junio de 2017, sobre la marca de la Unión Europea, instituyó un sistema de protección unitaria de marcas en toda la Unión, que convive con los sistemas nacionales de registro de marcas. Actualmente, por tanto, el sistema de protección o registro de marcas en la Unión Europea es de carácter dual, las marcas se pueden registrar en toda la Unión o en el Estado o Estados miembros que se desee.

Esta duplicidad de sistemas de protección de marcas en la Unión Europea aconsejó una evaluación general del funcionamiento del mismo y de la interrelación de los sistemas nacionales y el sistema de la Unión. Los resultados de esta evaluación pusieron de manifiesto que los usuarios estaban generalmente satisfechos con este sistema dual de protección.

En las conclusiones del Consejo de 25 de mayo de 2010 sobre la futura revisión del sistema de marcas en la Unión Europea, se invitaba a la Comisión a presentar propuestas de revisión de la Directiva 2008/95/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2008, antes citada, indicando que esta revisión debería incluir en especial medidas para lograr que dicha directiva resultara más coherente con el entonces Reglamento (CE) n.º 207/2009 del Consejo, de 26 de febrero de 2009, antes citado, para contribuir así a la reducción de las zonas de divergencia en el conjunto del sistema de marcas en Europa.

La Directiva (UE) 2015/2436, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2015, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de marcas, que mediante el presente real decreto-ley se incorpora a nuestro ordenamiento jurídico, señala en su considerando 8 que «resulta necesario superar la aproximación limitada alcanzada por la Directiva 2008/95/CE, y ampliarla a otros aspectos del Derecho material de marcas».

En el Considerando 9 se resume el alcance de esta armonización y, así se indica, que con la finalidad de facilitar el registro y la gestión de las marcas en Europa es esencial aproximar no solo las disposiciones de derecho material sino también las de carácter procedimental. A estos efectos, en cumplimiento de las conclusiones del Consejo de 25 de mayo de 2010, se incorporan a la Directiva (UE) 2015/2436 los principios normativos esenciales del Reglamento

(CE) n.º 207/2009 del Consejo, de 26 de febrero de 2009 (hoy Reglamento (UE) 2017/1001), produciéndose así una armonización legislativa no solo en los sistemas nacionales de marcas, sino también entre estos y el sistema de marcas de la Unión.

El derecho español de marcas ya incorporó en sus disposiciones de la Ley 17/2001, de 7 de diciembre, de Marcas, gran parte de las normas que ahora impone la nueva Directiva, en concreto en los ámbitos de la marca como objeto de derecho de propiedad, marcas colectivas o ciertas normas procedimentales, sin embargo, en otros campos normativos la citada ley española debe ser adaptada ya sea porque se trata de nuevas normas, ya porque dicha ley adoptó una solución distinta a la ahora propugnada por la nueva Directiva.

En este nuevo marco jurídico, la presente modificación normativa, que con arreglo al artículo 25 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, estaba prevista en el Plan Anual Normativo de 2018, asume el mandato de transposición de la Directiva (UE) 2015/2436. La transposición se ha basado en los principios de la buena regulación, comprendiendo el principio de necesidad y eficacia al cumplir la obligación de incorporación al derecho nacional con fidelidad al texto de la directiva y con la mínima reforma de la actual normativa, en aras de la simplificación; así como en los principios de proporcionalidad, al contener la regulación imprescindible y de seguridad jurídica, puesto que se realiza con el fin de mantener un marco normativo estable, predecible, integrado y claro.

En cuanto a las novedades más significativas que introduce el presente real decreto-ley, hay que destacar que el concepto de marca en sentido estricto, es decir, como signo que sirva en las transacciones mercantiles para distinguir los productos o los servicios de una empresa de los de otras empresas, no sufre modificaciones, pero sí se introduce una modificación en cuanto a la manera de delimitar a efectos registrales el bien inmaterial solicitado. La anterior normativa exigía que el signo distintivo solicitado fuera susceptible de representación gráfica. En el presente real decreto-ley, atendidos los avances tecnológicos, solo se exige que el signo sea susceptible de representación en el Registro de Marcas, sin más, sin especificar el medio empleado, pero requiriéndose que esta representación permita no solo a las autoridades, sino también al público en general determinar el objeto de la protección que se otorgue al titular. La representación debe ser, por tanto, clara, precisa, autosuficiente, fácilmente accesible, inteligible, duradera y objetiva.

Esto permitirá emplear en la representación del signo la tecnología disponible en cada momento y que sea adecuada a los efectos mencionados.

Las prohibiciones de registro no han sufrido modificaciones sustanciales. Sin embargo, se sistematizan adecuadamente las prohibiciones absolutas en materia de denominaciones de origen, términos tradicionales de vinos, especialidades tradicionales garantizadas y las denominaciones de obtenciones vegetales, remitiéndose directamente a los instrumentos legales del Derecho de la Unión o del derecho nacional para evitar errores de interpretación.

La protección conferida a las marcas o nombres comerciales notorios registrados varía sensiblemente con respecto de lo establecido en la normativa anterior. Desaparece la distinción entre marca o nombre comercial notorio y renombrado, previéndose una sola categoría, la del renombre en España, tratándose de una marca española, o del renombre en la Unión Europea, si se tratase de una marca de la Unión.

A estos efectos, ha de tenerse en cuenta que, conforme a la jurisprudencia más extendida, para que una marca goce de renombre ha de ser conocida «por una parte significativa del público interesado en los productos o servicios».

En el procedimiento de oposición se regula la facultad del solicitante de registro contra el que se dirige la oposición de exigir al oponente que acredite el uso de los registros anteriores en base a los cuales se fundamente la oposición, si ese uso ya era legalmente exigible en dicho momento.

Respecto del procedimiento de renovación de registro se posibilita la adopción por la Administración de medidas que agilicen notablemente los trámites que deben observar los

interesados, al poder disponer que, para los casos de renovación total de la marca, el pago de la tasa de renovación pueda considerarse que constituye una solicitud de renovación.

Al definirse los derechos conferidos por la marca se incorpora la cláusula, ya contenida en el artículo 16.1 del Acuerdo sobre los Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual Relacionados con el Comercio (ADPIC), de que los derechos conferidos por la marca deben entenderse sin perjuicio de los derechos adquiridos por los titulares antes de la fecha de presentación de la solicitud de registro o de la fecha de prioridad de la marca registrada.

Como en la normativa anterior, pero con otra formulación, se otorga al titular de una marca la facultad de prohibir no solo los actos directos de violación de una marca, sino también los actos preparatorios para dicha violación. Se otorga así mismo al titular de una marca registrada la facultad de ejercitar los derechos que le confiere la misma contra mercancías procedentes de terceros países, que aun no habiendo sido despachadas a libre práctica, lleven un signo idéntico o virtualmente idéntico a dicha marca registrada. Este derecho decaerá si el titular de las mercancías o el declarante acreditasen que el titular de la marca registrada no tiene derecho a prohibir la puesta en el mercado de las mercancías en el país de destino final.

En el ámbito de los límites del derecho de marca se establece que el derecho de marca no podrá invocarse para eximir a su titular de responder frente a las acciones dirigidas contra él por violación de otros derechos de propiedad industrial o intelectual que tengan una fecha de prioridad anterior. Se consagra así lo señalado indirectamente en el apartado 1 del artículo 34 y se extiende este principio no solo respecto de las marcas anteriores, sino también respecto de cualquier otro derecho anterior.

Es objeto de regulación especial la legitimación de los licenciarios para entablar acciones de violación de marca. Se establece el principio general de que el licenciario precisa el consentimiento del titular de la marca para la incoación de acciones por violación de la marca objeto de licencia, sin embargo el licenciario exclusivo estará facultado para incoar la acción si, habiendo requerido al titular a estos efectos, éste no hubiera iniciado la acción.

En la regulación de las causas de nulidad y caducidad se otorga la competencia directa para su declaración a la Oficina Española de Patentes y Marcas. No obstante, se reconoce la posibilidad de plantear una pretensión de nulidad o caducidad en vía judicial por medio de una demanda reconvenional en el seno de una acción por violación de marca.

Se regula detalladamente la legitimación y se establecen las líneas directrices del procedimiento administrativo de nulidad y de caducidad, sin perjuicio de su desarrollo por vía reglamentaria. En las solicitudes o acciones de nulidad se regula detalladamente la exigencia de la prueba de uso a instancia del titular de la marca posterior.

En lo que respecta a los efectos de la declaración de nulidad y de caducidad, se introducen modificaciones que afectan de manera especial a la declaración de caducidad; en concreto, una vez declarada la caducidad de una marca registrada, los efectos de dicha declaración se retrotraen a la fecha de solicitud administrativa de caducidad o a la fecha de la demanda reconvenional.

Al compartir la competencia para la declarar la nulidad y caducidad la Oficina Española de Patentes y Marcas (vía directa) y los Tribunales (vía reconvenional) se regula de forma especial los efectos de cosa juzgada y de firmeza de las resoluciones administrativas. Igualmente ha sido objeto de especial atención la litispendencia y la prejudicialidad así como la existencia de procedimientos administrativos previos de nulidad o caducidad, dadas las interferencias que pueden producirse entre los órganos administrativos y jurisdiccionales cuando existan pretensiones planteadas ante órganos diferentes en los que exista una conexión que condicione la resolución a adoptar.

La Directiva (UE) 2015/2436 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2015, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de marcas tiene un plazo de transposición que finaliza el 14 de enero de 2019. La herramienta prevista inicialmente para realizar la transposición de esta directiva era un anteproyecto de ley, siguiendo el procedimiento legislativo ordinario, no obstante, resulta

claro que de seguirse dicho procedimiento, aun utilizándose el trámite de urgencia, no se podría cumplir con el plazo de transposición fijado por la Unión Europea, con el consiguiente riesgo para España de sanción pecuniaria. Por consiguiente, concurren razones que justifican la extraordinaria y urgente necesidad requerida por el artículo 86.1 de la Constitución para transponer dicha directiva sin más demora mediante el presente real decreto-ley.

III

El Título II que comprende los artículos segundo y tercero, contiene las modificaciones derivadas de 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, modificada por la Directiva 2016/2370, de 14 de diciembre.

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 inmediatas de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, ya que las medidas que contiene se deben adoptar y publicar, a más tardar, el 25 de diciembre de 2018 y afectan directamente a la situación y funciones que tienen el administrador de infraestructuras ferroviarias y el operador de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril.

Las novedades de esta nueva Directiva (UE) 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 otorga 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 abrió dos procedimientos de infracción: uno en fase de 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 y otro mediante Carta de Emplazamiento de 18 de mayo de 2018, que indica algunas medidas a incorporar para la correcta transposición de dicha directiva, incorporaciones que se hacen en este real decreto-ley.

Ante todo ello, se ha optado por realizar una incorporación conjunta de las medidas a que nos obliga la Directiva (UE) 2016/2370 y los dos procedimientos de infracción abiertos por la Comisión Europea, ya que inciden en la misma realidad ferroviaria. Esta incorporación urge y se lleva a cabo en este real decreto-ley, ya que es perentorio poner en vigor la normativa comunitaria con el fin de que los actores que concurren en el mercado ferroviario puedan conocer y adaptarse organizativa y materialmente a la nueva situación.

En primer lugar, la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del sector ferroviario inició la liberalización del transporte ferroviario con la del transporte por mercancías, que fue seguido del transporte internacional de viajeros y ahora se completa con la del transporte de viajeros de cercanías y media distancia. Esta apertura del mercado tiene una especial incidencia en la situación del operador de servicios de transporte por ferrocarril que puede dejar de ser el operador único en este ámbito. Este es un cambio fundamental, ya que su posición puede estar sujeta a condicionantes externos con los que hasta ahora no había tenido necesidad de hacerles frente.

Además, el derecho a la apertura del mercado a todas las empresas se puede limitar en caso de que contratos de servicio público cubran el mismo itinerario u otro alternativo y se ponga en peligro el equilibrio económico de esos contratos y corresponde al organismo regulador decidir si está o no en peligro el equilibrio económico del contrato, que constituye otra novedad de la Directiva 2016, y en coherencia con ello las competencias se otorgan

a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, y recogidas en el artículo 59.7 que modifica de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

En tercer lugar, ante la potencial entrada de nuevos actores como administradores de infraestructuras hay que incorporar la categoría de «empresa integrada verticalmente» que crea la Directiva (UE) 2016/2370, que permite que en una misma empresa convivan un administrador de infraestructuras y un operador de servicios de transporte sin personalidad jurídica diferente, lo que exige introducir 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 y garantizar su independencia, tanto en lo que se refiere al ejercicio de las funciones esenciales como a la transparencia financiera, lo que exige modificar algunas disposiciones de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, que afectan a los administradores de las infraestructuras. Lo anterior se entiende, sin perjuicio de la apuesta del modelo español de separación orgánica entre los gestores de infraestructuras públicos y los operadores ferroviarios.

En cuarto lugar, a fin de incorporar algunas medidas de la Directiva 2012/34/UE, exigidas por el Dictamen motivado de 15 de junio de 2017, es necesario incluir los conceptos de beneficio razonable e itinerario alternativo entre las definiciones del anexo I de la Ley del sector ferroviario reforzar la posición del administrador de infraestructuras para que tenga en cuenta como criterios las denominadas parejas de características al introducir adiciones en los cánones ferroviarios y que publique la intención de modificar adiciones a los cánones.

Finalmente, en orden a cumplir lo que señala la Carta de Emplazamiento de 18 de mayo de 2018, a fin de incorporar correctamente la Directiva 2012/34/UE, se regulan en este real decreto-ley, entre otras, las siguientes cuestiones: se elimina la exigencia de inscribir la licencia de empresa ferroviaria en un Registro, se obliga a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria a comunicar sin demora la resolución sobre la licencia sin que sea ya posible entender desestimada la licencia por el transcurso del plazo sin que haya recaído resolución, se añaden como servicios básicos los de maniobras (antes auxiliares), los que se prestan en las instalaciones de servicio, los de suministros en instalaciones fijas y los de carga y descarga de mercancías, y se obliga a informar sobre los precios y condiciones de acceso a las instalaciones de servicio no gestionadas por el administrador de infraestructuras. La necesidad inmediata de incorporar estas medidas que repercuten no solo en las empresas ferroviarias, sino en los explotadores de instalaciones de servicio y candidatos a concurrir en el mercado ferroviario aconsejan su inclusión en esta norma.

Además, no se puede dejar de hacer referencia al Reglamento de Ejecución (UE) 2017/2177 de la Comisión de 22 de noviembre de 2017, relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos. Este Reglamento que detalla y complementa las normas de la Directiva 2012/34/UE sobre el procedimiento y criterios que deben seguirse para el acceso a los servicios prestados en las instalaciones de servicio introduce el «servicio ferroviario conexo» que comprende el servicio básico, complementario o auxiliar, conceptos que se generalizan en este texto y se distinguen del paquete de acceso mínimo a la infraestructura ferroviaria.

En definitiva, de todo lo anterior resulta que, en este caso, el real decreto-ley representa un instrumento constitucionalmente lícito, en tanto que pertinente y adecuado para la consecución del fin que justifica la legislación de urgencia, que no es otro, tal como reiteradamente ha exigido nuestro Tribunal Constitucional, que subvenir a una situación concreta, dentro de los objetivos gubernamentales, que por razones difíciles de prever requiere una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes.

Por tanto, en el conjunto y en cada una de las medidas que se adoptan, concurren, por su naturaleza, necesidad de incorporar la normativa de la Unión Europea y finalidad de adaptar a la nueva situación a los organismos públicos y empresas ferroviarias, las circunstancias de extraordinaria y urgente necesidad que exige el artículo 86 de la Constitución Española como presupuesto habilitante para recurrir a este tipo de norma.

IV

El Título III que comprende el artículo cuarto, contiene las modificaciones derivadas de la transposición de la Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados, por la que se modifican el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE del Consejo.

El texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, procedió a refundir en un único texto la Ley 26/1984, de 19 de julio, General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, y las normas de transposición de las directivas comunitarias dictadas en materia de protección de los consumidores y usuarios que incidían en los aspectos regulados en ella, y entre las que se encontraba la Ley 21/1995, de 6 de julio, reguladora de los Viajes Combinados, por la que se llevó a cabo la transposición al ordenamiento jurídico español de la Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados, dando lugar a la inclusión en el texto refundido de un libro cuarto.

Posteriormente, los cambios en los hábitos de compra de los consumidores, sobre todo por lo que se refiere a la contratación de viajes en línea, ha dado lugar a la aprobación de la Directiva 2015/2302/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados, por la que se modifican el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE del Consejo, que, entre otros aspectos, amplía la protección que se otorga a los viajeros, incluyendo estas nuevas formas de contratación, incrementa la transparencia, elimina ambigüedades y colma lagunas legislativas existentes.

Mediante este real decreto-ley se procede a modificar el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, a fin de transponer al derecho interno la citada Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015.

Entre las principales modificaciones del real decreto-ley, cabe mencionar la modificación del ámbito de aplicación y las definiciones armonizadas. Así, el sujeto protegido por la norma pasa a ser el viajero, concepto más amplio que el de consumidor, y se amplía el alcance del concepto de viaje combinado, dando cabida a muchos productos de viaje que se encontraban en una indefinición jurídica o no estaban claramente cubiertos por la regulación anterior.

Por otra parte, se introduce el concepto de servicios de viaje vinculados, en los que el papel que desempeñan los empresarios consiste en facilitar a los viajeros, de manera presencial o en línea, la contratación de servicios de viaje, llevándoles a celebrar contratos con distintos prestadores, inclusive mediante procesos de reserva conectados. Dichos servicios constituyen un modelo empresarial alternativo a los viajes combinados, por lo que el real decreto-ley establece también cuales son las obligaciones para estos empresarios, si bien estas son de menor calado que las exigibles en el caso de los viajes combinados.

Con arreglo a la nueva regulación, tanto en el caso de los viajes combinados como en el de los servicios de viaje vinculados, se exige la combinación de determinados servicios de viaje para que se puedan configurar como tales. Así, los servicios de viaje que formen parte integrante de otros, como por ejemplo el transporte de equipaje realizado como parte del transporte de viajeros o los traslados entre un hotel y un aeropuerto o estación de ferrocarril, no deben considerarse servicios de viaje en sí mismos. Solo la combinación de diferentes tipos de servicios de viaje, como el alojamiento, el transporte de pasajeros en autobús, tren, barco o avión, así como el alquiler de vehículos de motor o de determinadas motocicletas, debe ser tenida en cuenta a efectos de determinar si se trata de un viaje combinado o de unos servicios de viaje vinculados.

Del mismo modo, cuando determinados servicios, como son por ejemplo las entradas para conciertos o acontecimientos deportivos o las visitas guiadas, se combinan con un solo servicio de viaje de otro tipo, únicamente deben dar lugar a la elaboración de un viaje combinado o de unos servicios de viaje vinculados si representan una proporción igual o superior al veinticinco por ciento del valor del viaje combinado o de los servicios de viaje vinculados, o si se han publicitado como un elemento esencial del viaje o vacación o constituyen, por alguna otra razón, una característica esencial de este o esta.

Por otra parte, se refuerza la información precontractual al viajero y su carácter vinculante, que anteriormente se centraba en los requisitos que debían reunir los folletos y programas de viajes combinados. Con la llegada de la era digital, el mercado en línea adquiere una importancia antes inexistente que hace necesaria la ampliación de los requisitos de información previa a otras formas de contratar, otorgándoles a su vez un carácter vinculante.

Por lo que se refiere a los viajes combinados y respecto a sus posibles modificaciones, se contempla la posibilidad de que los organizadores puedan modificar unilateralmente el contrato siempre que se haya reservado este derecho en el contrato, que los cambios sean insignificantes, y que se haya informado al viajero de forma clara, comprensible y destacada en un soporte duradero. Por su parte, los viajeros tendrán derecho a resolver el contrato cuando los cambios propuestos alteren sustancialmente las características principales de los servicios de viaje, estableciendo un plazo de catorce días naturales para el reembolso de todo pago indebido realizado por el viajero en caso de resolución.

El precio del viaje combinado únicamente podrá incrementarse si en el contrato se recoge expresamente esta posibilidad y se justifica en los cambios concretos que contempla el real decreto-ley. Además, el incremento se condiciona igualmente a que se haya cumplido con la obligación de informar al viajero sobre su derecho a una reducción del precio por las mismas causas. Si el aumento de precio excede del ocho por ciento, el viajero podrá resolver el contrato en un plazo razonable especificado por el organizador.

Del mismo modo, se mantiene la posibilidad para el viajero de resolver el contrato antes del inicio del viaje combinado, pero se introduce como novedad la libertad del empresario a la hora de fijar la penalización tipo, ajustándose a determinados criterios.

Por otra parte, por lo que se refiere a la ejecución del contrato, se prevé que, cuando sea imposible garantizar el retorno puntual de los viajeros debido a circunstancias inevitables y extraordinarias, el organizador o, en su caso, el minorista no asumirá el coste del alojamiento continuado que supere tres noches por viajero, salvo que se trate de los colectivos especialmente protegidos que señala el real decreto-ley.

Asimismo, en relación con los problemas que se puedan dar por falta de conformidad del contrato, entendiéndose por tal la no ejecución o la ejecución incorrecta de los servicios de viaje incluidos en un viaje combinado, el real decreto-ley establece la posibilidad de que el viajero pueda resolver el contrato sin penalización y solicitar, si procede, una reducción del precio del viaje combinado o una indemnización cuando afecte sustancialmente a la ejecución del viaje combinado y el organizador o, en su caso, el minorista no pueda subsanarla en un plazo razonable fijado por el viajero.

Finalmente, se establece que los organizadores y minoristas tendrán que constituir una garantía para responder con carácter general del incumplimiento de las obligaciones derivadas de la prestación de sus servicios y, especialmente, para el reembolso de los pagos anticipados y la repatriación de los viajeros en caso de que se produzca su insolvencia. Corresponde a las autoridades competentes de las comunidades autónomas concretar la forma que ha de revestir esta garantía.

La mencionada garantía deberá ser efectiva y suficiente para cubrir todos los pagos que previsiblemente se vayan a recibir por un organizador o un minorista en temporada alta, teniendo en cuenta la duración del período comprendido entre los pagos iniciales y los pagos finales y la terminación de los viajes combinados, así como el coste estimado de las repatriaciones en caso de insolvencia. El organizador y el minorista deberán adaptar la protección en caso de que aumenten los riesgos, por ejemplo debido a un incremento importante de la venta de viajes combinados.

El real decreto-ley extiende estos requisitos de protección frente a la insolvencia a los supuestos de adquisición de servicios de viaje vinculados. Asimismo, el régimen especial que se establece en el real decreto-ley para este tipo de contratos se completa con la exigencia de determinados requisitos de información precontractual, de obligado cumplimiento para los empresarios que faciliten la adquisición de los mismos.

Haciendo uso de la facultad reconocida en el artículo 13 y en el considerando 41 de la Directiva 2015/2302/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, se estipula que los minoristas también serán responsables de la insolvencia y de la ejecución del viaje combinado.

Además, siguiendo el mandato de la Directiva 2015/2302/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, el real decreto-ley establece el principio de reconocimiento mutuo de los distintos sistemas de garantía frente a la insolvencia existentes en la Unión Europea y, a tal efecto, procede a regular la cooperación administrativa en materia de información con los demás Estados miembros y con la Comisión Europea, a través del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, como punto de contacto central en España. Y, en el mismo sentido, se regula el reconocimiento mutuo de la protección frente a la insolvencia y cooperación administrativa en el ámbito nacional.

Por lo que se refiere al instrumento normativo mediante el que se incorporan a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2015/2302/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, el artículo 86 de la Constitución Española establece que, en caso de extraordinaria y urgente necesidad, el Gobierno podrá dictar disposiciones legislativas provisionales que tomarán la forma de decretos-leyes. En el presente caso, son factores habilitantes para la aprobación de la modificación legislativa que nos ocupa no solo el elemento temporal, evidenciado por el retraso acumulado en la transposición de la citada directiva, cuyo plazo venció el 1 de enero de 2018, sino también el elemento causal, dada la apertura de un procedimiento de infracción contra el Reino de España iniciado por la Comisión Europea en el mes de marzo del año 2018 y que podría dar lugar a la inminente imposición por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea del pago de una suma a tanto alzado o de una multa coercitiva por falta de comunicación de las medidas nacionales de transposición tras no haberse atendido el Reino de España al dictamen motivado de la Comisión.

El plazo de transposición de la Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados, por la que se modifican el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE del Consejo, como ya se ha dicho, venció el 1 de enero de 2018. La Comisión Europea inició un procedimiento formal de infracción n.º 2018/0068 por falta de transposición de la citada Directiva, al amparo del artículo 258 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Actualmente, este procedimiento de infracción se encuentra en fase de Dictamen motivado. La Comisión en dicho Dictamen motivado llama la atención al Gobierno sobre las sanciones pecuniarias que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea puede imponer en virtud del artículo 260 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Por consiguiente, concurren razones que justifican la extraordinaria y urgente necesidad requerida por el artículo 86.1 de la Constitución para transponer dicha directiva sin más demora mediante el presente real decreto-ley.

Este real decreto-ley es coherente con los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. De lo expuesto en los párrafos anteriores se pone de manifiesto el cumplimiento de los principios de necesidad y eficacia. El real decreto-ley es acorde al principio de proporcionalidad, al contener la regulación imprescindible para la consecución de los objetivos previamente mencionados, e igualmente se ajusta al principio de seguridad jurídica. En cuanto al principio de transparencia, no se ha realizado el trámite de consulta pública, ni el trámite de audiencia e información públicas tal y como excepciona el artículo 26.11 de la Ley 50/1997, de 27 de

noviembre, del Gobierno. Por último, con respecto al principio de eficiencia, si bien supone un aumento de las cargas administrativas, estas son imprescindibles y en ningún caso innecesarias.

Por todo ello, por su finalidad y por el contexto de exigencia temporal en el que se dicta, concurren en el presente real decreto-ley las circunstancias de extraordinaria y urgente necesidad requeridas en el artículo 86 de la Constitución.

En su virtud, haciendo uso de la autorización contenida en el artículo 86 de la Constitución Española, a propuesta de la Vicepresidenta del Gobierno y Ministra de la Presidencia, Relaciones con las Cortes e Igualdad, del Ministro de Fomento y de las Ministras de Industria Comercio y Turismo y de Sanidad, Consumo y Bienestar Social, y previa deliberación del Consejo de Ministros, en su reunión del día 21 de diciembre de 2018,

DISPONGO:

TÍTULO I

Transposición de directiva de la Unión Europea en materia de marcas

Artículo primero. *Modificación de la Ley 17/2001, de 7 de diciembre, de Marcas.*

La Ley 17/2001, de 7 de diciembre, de Marcas, queda modificada como sigue:

Uno. Se modifica el artículo 3, que queda redactado de la siguiente forma:

«Artículo 3. *Legitimación.*

1. Podrán obtener el registro de marcas o nombres comerciales las personas físicas o jurídicas, incluidas las entidades de derecho público.
2. Las personas mencionadas en el apartado 1 podrán invocar la aplicación en su beneficio de las disposiciones de cualquier tratado internacional que resulte de aplicación en España, en cuanto les fuere de aplicación directa, en todo lo que les sea más favorable respecto de lo dispuesto en esta Ley».

Dos. Se modifica el artículo 4, que queda redactado de la siguiente forma:

«Artículo 4. *Concepto de Marca.*

Podrán constituir marcas todos los signos, especialmente las palabras, incluidos los nombres de personas, los dibujos, las letras, las cifras, los colores, la forma del producto o de su embalaje, o los sonidos, a condición de que tales signos sean apropiados para:

- a) distinguir los productos o los servicios de una empresa de los de otras empresas y
- b) ser representados en el Registro de Marcas de manera tal que permita a las autoridades competentes y al público en general determinar el objeto claro y preciso de la protección otorgada a su titular».

Tres. Se modifica el artículo 5, que queda redactado de la siguiente forma:

«Artículo 5. *Prohibiciones absolutas.*

1. No podrán registrarse como marca los signos siguientes:
 - a) Los que no puedan constituir marca por no ser conformes al artículo 4.
 - b) Los que carezcan de carácter distintivo.
 - c) Los que se compongan exclusivamente de signos o indicaciones que puedan servir en el comercio para designar la especie, la calidad, la cantidad, el

destino, el valor, la procedencia geográfica o la época de obtención del producto o de la prestación del servicio u otras características de los productos o servicios.

d) Los que se compongan exclusivamente de signos o indicaciones que se hayan convertido en habituales en el lenguaje común o en las costumbres leales y constantes del comercio.

e) Los constituidos exclusivamente por la forma u otra característica impuesta por la naturaleza misma del producto o por la forma u otra característica del producto necesaria para obtener un resultado técnico, o por la forma u otra característica que dé un valor sustancial al producto.

f) Los que sean contrarios a la Ley, al orden público o a las buenas costumbres.

g) Los que puedan inducir al público a error, por ejemplo, sobre la naturaleza, la calidad o el origen geográfico del producto o servicio.

h) Los excluidos de registro en virtud de la legislación nacional o de la Unión o por acuerdos internacionales en los que sea parte la Unión o el Estado español, que confieran protección a denominaciones de origen e indicaciones geográficas.

i) Los excluidos de registro en virtud de la legislación de la Unión o de acuerdos internacionales en los que esta sea parte y que confieran protección a los términos tradicionales de vinos.

j) Los excluidos de registro en virtud de la legislación de la Unión o de acuerdos internacionales en los que esta sea parte, que confieran protección a especialidades tradicionales garantizadas.

k) Los que consistan en, o reproduzcan en sus elementos esenciales, la denominación de una obtención vegetal anterior, registrada conforme a la legislación de la Unión o al Derecho nacional, o a los acuerdos internacionales en los que sea parte la Unión o España, que establezcan la protección de las obtenciones vegetales, y que se refieran a obtenciones vegetales de la misma especie o estrechamente conexas.

l) Los que reproduzcan o imiten el escudo, la bandera, las condecoraciones y otros emblemas de España, sus Comunidades Autónomas, sus municipios, provincias u otras entidades locales, a menos que medie la debida autorización.

m) Los que no hayan sido autorizados por las autoridades competentes y deban ser denegados en virtud del artículo 6 ter del Convenio de París.

n) Los que incluyan insignias, emblemas o escudos distintos de los contemplados en el artículo 6 ter del Convenio de París y que sean de interés público, salvo que su registro sea autorizado por la autoridad competente.

2. No se denegará el registro de una marca de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1, letras b), c) o d), si, antes de la fecha de concesión del registro, debido al uso que se ha hecho de la misma, hubiese adquirido un carácter distintivo».

Cuatro. Se modifican las letras a) y b) del apartado 2 del artículo 6, que quedan redactadas de la siguiente forma:

«a) Las marcas registradas cuya solicitud de registro tenga una fecha de presentación o de prioridad anterior a la de la solicitud objeto de examen, y que pertenezcan a las siguientes categorías: i) marcas españolas; ii) marcas que hayan sido objeto de un registro internacional que surta efectos en España; iii) marcas de la Unión Europea (en adelante marcas de la Unión).

b) Las marcas de la Unión registradas que, con arreglo a su Reglamento, reivindiquen válidamente la antigüedad de una de las marcas mencionadas en los puntos i) y ii) de la letra a), aun cuando esta última marca haya sido objeto de renuncia o se haya extinguido».

Cinco. Se modifica el artículo 8, que queda redactado de la siguiente forma:

«Artículo 8. *Marcas y nombres comerciales renombrados*

1. No podrá registrarse como marca un signo que sea idéntico o similar a una marca anterior, con independencia de que los productos o servicios para los cuales se haga la solicitud sean idénticos o sean o no similares a aquellos para los que se haya registrado la marca anterior, cuando la marca anterior goce de renombre en España o, si se trata de una marca de la Unión, en la Unión Europea, y con el uso de la marca posterior, realizado sin justa causa, se pudiera obtener una ventaja desleal del carácter distintivo o del renombre de la marca anterior, o dicho uso pudiera ser perjudicial para dicho carácter distintivo o dicho renombre.

2. La protección reforzada prevista en el apartado 1 será igualmente aplicable a los nombres comerciales renombrados».

Seis. Se añade un nuevo apartado 3 en el artículo 9, con la siguiente redacción:

«3. Además, se denegará el registro de la marca en la medida en que, con arreglo a la legislación de la Unión o al Derecho nacional que establezcan la protección de las denominaciones de origen y las indicaciones geográficas, concurren las siguientes condiciones:

a) Se hubiera presentado ya una solicitud de denominación de origen o de indicación geográfica de conformidad con la legislación de la Unión o del Derecho nacional antes de la fecha de solicitud de registro de la marca o de la fecha de la prioridad reivindicada para la misma, a condición de que dicha denominación de origen o indicación geográfica quede finalmente registrada.

b) Dicha denominación de origen o indicación geográfica confiera a la persona autorizada, en virtud de la legislación aplicable para ejercer los derechos que se derivan de la misma, el derecho a prohibir la utilización de una marca posterior».

Siete. Se modifica el apartado 1 del artículo 10, que queda redactado de la siguiente forma:

«1. A menos que justifique su actuación, el agente o representante del titular de una marca no podrá registrar esa marca a su nombre sin el consentimiento de dicho titular».

Ocho. Se modifican las letras b) y c) del apartado 1 del artículo 12, que quedan redactadas de la siguiente forma:

«b) La información que permita identificar al solicitante.

c) Una representación de la marca que cumpla los requisitos establecidos en el artículo 4, letra b)».

Nueve. Se modifican los apartados 1 y 3 y se añade un nuevo apartado 4 en el artículo 19, con la siguiente redacción:

«1. Una vez publicada la solicitud de marca, podrán oponerse al registro de la misma invocando las prohibiciones de registro previstas en el Título II:

a) En los casos previstos en el artículo 5.1, cualquier persona física o jurídica que se considere perjudicada.

b) En los casos previstos en los artículos 6.1, 7.1 y 8, los titulares de las marcas o nombres comerciales anteriores contemplados en los artículos 6.2 y 7.2, así como los licenciatarios facultados por los titulares de dichas marcas o nombres comerciales.

c) En los casos previstos en el artículo 9, apartado 1, los titulares de los derechos anteriores contemplados en dicho apartado o las personas facultadas para ejercer esos derechos.

d) En los casos previstos en el artículo 9, apartado 3, las personas autorizadas a ejercer en virtud de la legislación aplicable los derechos que se derivan de la correspondiente denominación de origen o indicación geográfica protegida.

e) En el caso previsto en el artículo 10, apartado 1, los titulares de las marcas contempladas en dicho apartado».

«3. Podrá formularse oposición sobre la base de uno o más derechos anteriores siempre que pertenezcan todos al mismo titular, así como sobre la base de la totalidad o de una parte de los productos o servicios para los cuales se haya protegido o solicitado el derecho anterior, y dicha oposición podrá dirigirse contra la totalidad o una parte de los productos o servicios para los cuales se solicite la marca objeto de oposición.

4. Los órganos de las Administraciones Públicas y las asociaciones de consumidores y usuarios, constituidas e inscritas conforme a la legislación estatal o autonómica que les resulte de aplicación, así como los Consejos Reguladores u órganos rectores de las denominaciones de origen o indicaciones geográficas protegidas, podrán dirigir a la Oficina Española de Patentes y Marcas, en el plazo previsto en el apartado 2, observaciones escritas, señalando las prohibiciones del artículo 5, en virtud de las cuales procedería denegar de oficio el registro de la marca. Dichos órganos y asociaciones no adquirirán la cualidad de partes en el procedimiento, pero sus observaciones se notificarán al solicitante de la marca y se resolverán conforme a lo previsto en el artículo 22».

Diez. El artículo 21 queda redactado de la siguiente forma:

«Artículo 21. *Suspensión de la solicitud y examen de la oposición.*

1. Cuando se hubieren presentado oposiciones u observaciones de tercero o del examen realizado por la Oficina Española de Patentes y Marcas resultara que la solicitud incurre, para la totalidad o parte de los productos o servicios solicitados, en alguna de las prohibiciones o defectos a que se refiere el artículo 20.1, se decretará la suspensión del expediente y se comunicarán al solicitante las oposiciones u observaciones formuladas y los reparos señalados de oficio para que, en el plazo que reglamentariamente se determine, presente sus alegaciones.

2. En la contestación al suspenso, el solicitante podrá retirar, limitar, modificar o dividir la solicitud conforme a lo previsto en los artículos 23 y 24. Si el motivo del suspenso se fundara en que la marca solicitada contiene elementos incursos en las prohibiciones de las letras b), c) o d) del artículo 5.1, el solicitante podrá presentar una declaración excluyendo dichos elementos de la protección solicitada.

3. A instancia del solicitante, el titular de la marca anterior que hubiera formulado oposición aportará la prueba de que, en el curso de los cinco años anteriores a la fecha de presentación o fecha de prioridad de la marca posterior, la marca anterior ha sido objeto de un uso efectivo, conforme a lo previsto en el artículo 39, o de que han existido causas justificativas para su falta de uso, siempre que en dicha fecha de presentación o prioridad de la marca posterior la marca anterior lleve registrada al menos cinco años, conforme a lo previsto en el artículo 39. A falta de dicha prueba, se desestimará la oposición.

4. En el supuesto contemplado en el apartado anterior, y si se cumplen los requisitos previstos en el mismo, la Oficina Española de Patentes y Marcas dará traslado de la petición al oponente para que, en el plazo que reglamentariamente se determine, presente la correspondiente prueba de uso. La Oficina así mismo, dará traslado al solicitante de la prueba presentada para que, en el plazo que reglamentariamente se establezca, presente sus alegaciones.

5. Si la marca anterior se ha utilizado solamente para una parte de los productos o de los servicios para los que haya estado registrada, a efectos del examen de la oposición formulada, se considerará registrada solamente para dicha parte de los productos o servicios.

6. Los apartados 3, 4 y 5 del presente artículo serán también de aplicación cuando la marca anterior sea una marca de la Unión. En tal caso, el uso efectivo de una marca de la Unión se determinará de acuerdo con lo establecido en el artículo 18 del Reglamento (UE) n.º 2017/1001.

7. Mediante real decreto el Gobierno llevará a cabo el desarrollo reglamentario de lo previsto en este artículo».

Once. Se modifican los apartados 1 y 4 del artículo 22, que quedan redactados de la siguiente forma:

«1. Transcurrido el plazo fijado para la contestación al suspenso, o en su caso los plazos previstos en el artículo 21.4, hayan contestado o no los interesados, la Oficina Española de Patentes y Marcas acordará la concesión o denegación del registro de la marca, especificando sucintamente los motivos en que se funda dicha resolución. »

«4. Concedido el registro de la marca, la Oficina Española de Patentes y Marcas, en la forma que se establezca reglamentariamente, procederá a su publicación en el «Boletín Oficial de la Propiedad Industrial» y a expedir el título de registro de la marca. Este título podrá expedirse por medios electrónicos».

Doce. Se modifica el apartado 3 del artículo 23, que queda redactado de la siguiente forma:

«3. La limitación y modificación de la solicitud, cuando se efectúe de modo espontáneo por el solicitante y no como consecuencia de un suspenso decretado de oficio, dará lugar al pago de la tasa correspondiente».

Trece. Se modifican las letras a) y b) del artículo 26, que quedan redactadas de la siguiente forma:

«a) Cuando la oposición se funde en una solicitud anterior, hasta el momento en que se produzca el registro definitivo de dicha solicitud o recaiga una resolución firme sobre la misma.

b) A instancia del solicitante que hubiera presentado contra el signo anterior oponente una solicitud o una demanda reconventional de nulidad o de caducidad o una acción reivindicatoria, hasta que recaiga una resolución o sentencia firme, todo ello sin perjuicio de que la suspensión pueda ser decretada judicialmente».

Catorce. Se modifica el apartado 3 del artículo 27, que queda redactado de la siguiente forma:

«3. Frente a la concesión de una marca la Oficina Española de Patentes y Marcas no podrá ejercer de oficio o a instancia de parte la potestad revisora prevista en el artículo 106 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, si la nulidad de la marca se funda en alguna de las causas previstas en los artículos 51 y 52 de la presente Ley. Dichas causas de nulidad solo se podrán hacer valer en los procedimientos previstos en dichos artículos».

Quince. Se modifica el apartado 4 del artículo 29, que queda redactado de la siguiente forma:

«4. Quienes sean parte en un procedimiento ante la Oficina Española de Patentes y Marcas en el que actúen por sí mismos y no tengan domicilio ni sede en

España deberán, a efectos de notificaciones, designar una dirección postal en España o en el Espacio Económico Europeo o, en lugar de ellas, podrán indicar que las notificaciones les sean dirigidas por cualquier otro medio técnico de comunicación de que disponga la Oficina. Todo ello, sin perjuicio de lo previsto en el apartado 2 del artículo 175 de la Ley 24/2015, de 24 de julio, de Patentes».

Dieciséis. Se introduce un nuevo apartado 8 en el artículo 32, con la siguiente redacción:

«8. La Oficina Española de Patentes y Marcas podrá establecer que, en los casos de renovación total de la marca, el pago de la tasa de renovación pueda considerarse que constituye una solicitud de renovación. Reglamentariamente se establecerán las condiciones que han de cumplirse en esta modalidad de renovación».

Diecisiete. Se modifica el artículo 34, que queda redactado de la siguiente forma:

«Artículo 34. *Derechos conferidos por la marca.*

1. El registro de una marca conferirá a su titular un derecho exclusivo sobre la misma.

2. Sin perjuicio de los derechos adquiridos por los titulares antes de la fecha de presentación de la solicitud de registro o de la fecha de prioridad de la marca registrada, el titular de dicha marca registrada estará facultado para prohibir a cualquier tercero el uso, sin su consentimiento, en el tráfico económico, de cualquier signo en relación con productos o servicios, cuando:

a) El signo sea idéntico a la marca y se utilice para productos o servicios idénticos a aquellos para los que la marca esté registrada.

b) El signo sea idéntico o similar a la marca y se utilice para productos o servicios idénticos o similares a los productos o servicios para los cuales esté registrada la marca, si existe un riesgo de confusión por parte del público; el riesgo de confusión incluye el riesgo de asociación entre el signo y la marca.

c) El signo sea idéntico o similar a la marca, independientemente de si se utiliza para productos o servicios que sean idénticos o sean o no similares a aquellos para los que esté registrada la marca, cuando esta goce de renombre en España y, con el uso del signo realizado sin justa causa, se obtenga una ventaja desleal del carácter distintivo o del renombre de la marca o dicho uso sea perjudicial para dicho carácter distintivo o dicho renombre.

3. Cuando se cumplan las condiciones enunciadas en el apartado 2, podrá prohibirse en particular:

a) Colocar el signo en los productos o en su embalaje.

b) Ofrecer los productos, comercializarlos o almacenarlos con dichos fines u ofrecer o prestar servicios con el signo.

c) Importar o exportar los productos con el signo.

d) Utilizar el signo como nombre comercial o denominación social, o como parte de un nombre comercial o una denominación social.

e) Utilizar el signo en los documentos mercantiles y la publicidad.

f) Usar el signo en redes de comunicación telemáticas y como nombre de dominio.

g) Utilizar el signo en la publicidad comparativa de manera que vulnere la Directiva 2006/114/CE.

4. Cuando exista el riesgo de que el embalaje, las etiquetas, los marbetes, los elementos de seguridad o dispositivos de autenticidad u otros soportes en los que se coloca la marca puedan ser utilizados en relación con determinados productos o

servicios y ese uso constituya una violación de los derechos del titular de la marca en virtud de los apartados 2 y 3, el titular de esa marca tendrá derecho a prohibir los siguientes actos en el tráfico económico:

a) la colocación de un signo idéntico o similar a la marca en el embalaje, las etiquetas, los marbetes, los elementos de seguridad o dispositivos de autenticidad u otros soportes en los que pueda colocarse la marca.

b) la oferta o comercialización, o el almacenamiento a tales fines, o bien la importación o exportación de embalajes, etiquetas, marbetes, elementos de seguridad o dispositivos de autenticidad, u otros soportes en los que esté colocada la marca.

5. Sin perjuicio de los derechos de los titulares adquiridos antes de la fecha de presentación de la solicitud o de la fecha de la prioridad de la marca registrada, el titular de esa marca registrada también tendrá derecho a impedir que, en el tráfico económico, terceros introduzcan productos en España, sin que sean despachados a libre práctica, cuando se trate de productos, incluido su embalaje, que provengan de terceros países y que lleven sin autorización una marca idéntica a la marca registrada para esos productos, o que no pueda distinguirse en sus aspectos esenciales de dicha marca.

Este derecho conferido al titular de la marca registrada se extinguirá si durante el procedimiento para determinar si se violó la marca registrada, iniciado de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 608/2013, el declarante o el titular de los productos acredita que el titular de la marca registrada no tiene derecho a prohibir la comercialización de los productos en el país de destino final.

6. El titular de una marca registrada podrá impedir que los comerciantes o distribuidores supriman dicha marca sin su expreso consentimiento, si bien no podrá impedir que añadan por separado marcas o signos distintivos propios, siempre que ello no menoscabe la distintividad de la marca principal.

7. Las disposiciones de este artículo se aplicarán a la marca no registrada «notoriamente conocida» en España en el sentido del artículo 6 bis del Convenio de París, salvo lo previsto en la letra c) del apartado 2».

Dieciocho. Se modifica el artículo 35, que queda redactado de la siguiente forma:

«Artículo 35. *Reproducción de la marca en diccionarios.*

Si la reproducción de una marca en un diccionario, una enciclopedia o una obra de consulta similar, en formato impreso o electrónico, diera la impresión de que constituye el término genérico de los productos o servicios para los que está registrada la marca, el editor de la obra, a petición del titular de la marca, velará por que la reproducción de esta vaya acompañada sin demora, y en el caso de obras en formato impreso, a más tardar en la siguiente edición de la obra, de la indicación de que se trata de una marca registrada».

Diecinueve. Se modifica el artículo 37, que queda redactado de la siguiente forma:

«Artículo 37. *Limitaciones del derecho de marca.*

1. Una marca no permitirá a su titular prohibir a un tercero hacer uso en el tráfico económico:

a) De su nombre o dirección, cuando el tercero sea una persona física.

b) De signos o indicaciones carentes de carácter distintivo o relativos a la especie, a la calidad, a la cantidad, al destino, al valor, a la procedencia geográfica, a la época de producción del producto o de la prestación del servicio o a otras características del producto o servicio.

c) De la marca, a efectos de designar productos o servicios como correspondientes al titular de esa marca o de hacer referencia a los mismos, en particular cuando el uso de esa marca sea necesario para indicar el destino de un producto o de un servicio, en particular como accesorios o piezas de recambio.

2. El apartado 1 solo se aplicará si la utilización por el tercero es conforme a las prácticas leales en materia industrial o comercial.

3. El derecho de marca no podrá invocarse para eximir a su titular de responder frente a las acciones dirigidas contra él por violación de otros derechos de propiedad industrial o intelectual que tengan una fecha de prioridad anterior.

Veinte. Se modifica el artículo 39, que queda redactado de la siguiente forma:

«Artículo 39. *Uso de la marca.*

1. Si en el plazo de cinco años contados desde la fecha de su registro, la marca no hubiere sido objeto por parte de su titular de un uso efectivo en España para los productos o servicios para los cuales esté registrada, o si tal uso hubiere sido suspendido durante un plazo ininterrumpido de cinco años, la marca quedará sometida a los límites y las sanciones previstos en el artículo 21, apartados 3 y 5, el artículo 41, apartado 2, el artículo 54, apartado 1, letra a) y el artículo 59, apartados 4 y 5, salvo que existan causas que justifiquen la falta de uso.

2. La fecha de cinco años a que se refiere el apartado anterior, se iniciará a partir del día en que el registro de la marca sea firme. Esta fecha se anotará en el Registro de Marcas.

3. Serán igualmente considerados como uso a efectos de lo dispuesto en el apartado 1:

a) el uso de la marca en una forma que difiera en elementos que no alteren el carácter distintivo de la marca en la forma bajo la cual esta haya sido registrada, con independencia de si la marca está o no registrada asimismo a nombre del titular en la forma en que se use.

b) poner la marca en los productos o en su presentación con fines exclusivamente de exportación.

4. El uso de la marca con consentimiento del titular se considerará hecho por el titular.

5. Se reconocerán como causas justificativas de la falta de uso de la marca las circunstancias obstativas que sean independientes de la voluntad de su titular, como las restricciones a la importación u otros requisitos oficiales impuestos a los productos o servicios para los que esté registrada».

Veintiuno. Se modifica el apartado 2 del artículo 41, que queda redactado de la siguiente forma:

«2. El titular de una marca podrá prohibir la utilización de un signo solo en la medida en que los derechos del titular no puedan ser objeto de una declaración de caducidad con arreglo al artículo 54, apartado 1, letra a) en el momento de entablar la acción por violación. Si el demandado lo solicita, el titular de la marca acreditará que, durante el periodo de cinco años anterior a la fecha de presentación de la acción, la marca se usó efectivamente conforme a lo previsto en el artículo 39 para los productos o servicios para los cuales está registrada y en que se fundamenta la acción, o que existen causas justificativas para su falta de uso, siempre que el registro definitivo de la marca se hubiera producido al menos cinco años antes de la fecha de presentación de la acción».

Veintidós. Se introduce un nuevo artículo 41 bis, con la siguiente redacción:

«Artículo 41 bis. *Protección del derecho del titular de una marca posterior en los procesos por violación de marca.*

1. En las acciones por violación, el titular de una marca no podrá prohibir la utilización de una marca registrada posterior si esta última no pudiera declararse nula conforme al artículo 52, apartados 2, al artículo 53 o al artículo 59, apartado 5.

2. En las acciones por violación, el titular de una marca no podrá prohibir la utilización de una marca de la Unión registrada posterior si esta última no pudiera declararse nula conforme al artículo 60, apartados 1, 3 o 4, al artículo 61, apartados 1 y 2, o al artículo 64, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 2017/1001.

3. Cuando el titular de una marca no tenga derecho a prohibir la utilización de una marca registrada posterior en virtud de los apartados 1 o 2, el titular de esta marca posterior no podrá prohibir la utilización de la marca anterior en una acción por violación, aunque el derecho de dicha marca anterior no pueda ya invocarse frente a la marca posterior».

Veintitrés. Se modifica el artículo 42, que queda redactado de la siguiente forma:

«Artículo 42. *Presupuestos de la indemnización de daños y perjuicios.*

1. Quienes, sin consentimiento del titular de la marca, realicen alguno de los actos previstos en la letra a) del apartado 3 y en el apartado 4 del artículo 34, así como los responsables de la primera comercialización de los productos o servicios ilícitamente marcados, estarán obligados en todo caso a responder de los daños y perjuicios causados.

2. Todos aquellos que realicen cualquier otro acto de violación de la marca registrada solo estarán obligados a indemnizar los daños y perjuicios causados si hubieran sido advertidos suficientemente por el titular de la marca o, en su caso, por la persona legitimada para ejercitar la acción acerca de la existencia de esta, convenientemente identificada, y de su violación, con el requerimiento de que cesen en la misma, o cuando en su actuación hubiere mediado culpa o negligencia o la marca en cuestión fuera renombrada».

Veinticuatro. Se modifican los apartados 2 y 3 del artículo 43, que quedan redactados de la siguiente forma:

«2. Para fijar la indemnización por daños y perjuicios se tendrá en cuenta, a elección del perjudicado:

a) Las consecuencias económicas negativas, entre ellas los beneficios que el titular habría obtenido mediante el uso de la marca si no hubiera tenido lugar la violación o, alternativamente, los beneficios que haya obtenido el infractor como consecuencia de la violación.

b) Una cantidad a tanto alzado que al menos comprenda la cantidad que el infractor hubiera debido pagar al titular de la marca por la concesión de una licencia que le hubiera permitido llevar a cabo su utilización conforme a derecho.

En el caso de daño moral procederá su indemnización, aun no probada la existencia del perjuicio económico.

3. Para la fijación de la indemnización se tendrá en cuenta, entre otras circunstancias, el renombre y prestigio de la marca y el número y clase de licencias concedidas en el momento en que comenzó la violación. En el caso de daño en el prestigio de la marca se atenderá, además, a las circunstancias de la infracción, gravedad de la lesión y grado de difusión en el mercado».

Veinticinco. Se modifica el apartado 1 del artículo 47, que queda redactado de la siguiente forma:

«1. La transmisión de la empresa en su totalidad implicará la cesión de la marca, a no ser que exista acuerdo en contrario o que las circunstancias determinen claramente lo contrario. Esta disposición será aplicable a la obligación contractual de transmitir la empresa».

Veintiséis. Se introduce dos nuevos apartados 7 y 8 en el artículo 48, con la siguiente redacción:

«7. Sin perjuicio de lo estipulado en el contrato de licencia, el licenciatario solo podrá ejercer acciones relativas a la violación de una marca con el consentimiento del titular de esta. Sin embargo, el titular de una licencia exclusiva podrá ejercer tal acción cuando el titular de la marca, habiendo sido requerido, no haya ejercido por sí mismo la acción por violación. A estos efectos, será de aplicación al licenciatario exclusivo de marca lo dispuesto en el artículo 117.3 y 4 de la Ley 24/2015, de 24 de julio, de Patentes.

8. En el procedimiento por violación de marca entablado por el titular de la marca podrá intervenir cualquier licenciatario a fin de obtener reparación del perjuicio que se le haya causado».

Veintisiete. Se modifica el Título VI, que queda redactado de la siguiente forma:

«TÍTULO VI

Nulidad y caducidad de la marca

CAPÍTULO I

Nulidad

Artículo 51. *Causas de nulidad absoluta.*

1. El registro de la marca podrá declararse nulo mediante solicitud presentada ante la Oficina Española de Patentes y Marcas o mediante demanda reconvencional en una acción por violación de marca:

- a) Cuando contravenga lo dispuesto en el artículo 5 de la presente Ley.
- b) Cuando al presentar la solicitud de marca el solicitante hubiera actuado de mala fe.

2. La acción para pedir la nulidad absoluta de una marca registrada es imprescriptible.

3. No podrá ser declarada la nulidad de una marca, cuando habiéndose registrado contraviniendo el artículo 5, apartado 1, letras b), c) o d), dicha marca hubiera adquirido, antes de la fecha de presentación de la solicitud de nulidad o demanda reconvencional de nulidad, un carácter distintivo para los productos o servicios para los cuales esté registrada por el uso que se hubiera hecho de ella por su titular o con su consentimiento.

4. Si la causa de nulidad solamente existiese para una parte de los productos o servicios para los cuales esté registrada la marca, su declaración solo se extenderá a los productos o servicios afectados.

Artículo 52. *Causas de nulidad relativa.*

1. El registro de la marca podrá declararse nulo mediante solicitud presentada ante la Oficina Española de Patentes y Marcas o mediante demanda reconvencional en una acción por violación de marca cuando contravenga lo dispuesto en los artículos 6, 7, 8, 9 y 10.

2. El titular de un derecho anterior de los contemplado en los artículos 6, 7, 8 y 9.1 que haya tolerado el uso de una marca posterior registrada durante un período de cinco años consecutivos con conocimiento de dicho uso, no podrá solicitar en lo sucesivo la nulidad de la marca posterior basándose en dicho derecho anterior para los productos o los servicios para los cuales se hubiera utilizado la marca posterior, salvo que la solicitud de esta se hubiera efectuado de mala fe. En el supuesto contemplado en este apartado, el titular de la marca posterior no podrá oponerse al uso del derecho anterior, a pesar de que ese derecho ya no pueda invocarse contra la marca posterior.

3. No podrá declararse nula una marca cuando, antes de la presentación de la solicitud de nulidad o de la demanda de reconvención, el titular de uno de los derechos contemplados en los artículos citados en el apartado 1 hubiera dado expresamente su consentimiento al registro de esa marca.

4. El titular de alguno de los derechos contemplados en los artículos citados en el apartado 1 que hubiera solicitado previamente la nulidad de una marca o presentado demanda de reconvención en una acción por violación de marca, no podrá presentar otra solicitud de nulidad ni una demanda de reconvención fundada sobre otro de esos derechos que hubiera podido alegar en apoyo de la primera demanda.

5. Será de aplicación lo previsto en el apartado 4 del artículo 51.

Artículo 53. *Ausencia de carácter distintivo o de renombre de una marca anterior que impide declarar la nulidad de una marca registrada posterior.*

Una solicitud de nulidad basada en una marca anterior no prosperará si no hubiese prosperado en la fecha de presentación o en la fecha de prioridad de la marca registrada posterior por alguno de los siguientes motivos:

a) Que la marca anterior, susceptible de ser declarada nula en virtud del artículo 5, apartado 1, letras b), c) o d), aún no hubiera adquirido carácter distintivo a tenor del artículo 51, apartado 3.

b) Que la solicitud de nulidad se base en el artículo 6, apartado 1, letra b), y la marca anterior aún no hubiera adquirido un carácter suficientemente distintivo para fundamentar la existencia de riesgo de confusión, a tenor del citado artículo 6, apartado 1, letra b).

c) Que la solicitud de nulidad se base en el artículo 8, apartado 1, y la marca anterior aún no hubiera adquirido renombre a tenor de dicho artículo 8, apartado 1.

CAPÍTULO II

Caducidad

Artículo 54. *Caducidad.*

1. Se declarará la caducidad de la marca mediante solicitud presentada ante la Oficina Española de Patentes y Marcas o mediante una demanda de reconvención en una acción por violación de marca:

a) Cuando no hubiera sido usada conforme al artículo 39 de esta Ley.

b) Cuando en el comercio se hubiera convertido, por la actividad o inactividad de su titular, en la designación usual de un producto o de un servicio para el que esté registrada.

c) Cuando a consecuencia del uso que de ella hubiera hecho el titular de la marca, o que se hubiera hecho con su consentimiento, para los productos o servicios para los que esté registrada, la marca pueda inducir al público a error, especialmente acerca de la naturaleza, la calidad o la procedencia geográfica de estos productos o servicios.

2. Si la causa de caducidad solamente existiese para una parte de los productos o servicios para los cuales esté registrada la marca, su declaración solo se extenderá a los productos o servicios afectados.

3. Así mismo, la Oficina Española de Patentes y Marcas declarará la caducidad de la marca:

- a) Cuando no hubiere sido renovada conforme a lo previsto en el artículo 32 de la presente Ley.
- b) Cuando hubiera sido objeto de renuncia por su titular.

Artículo 55. *Caducidad por falta de renovación.*

1. Cuando existan embargos inscritos sobre una marca o una acción reivindicatoria en curso y su titular no la hubiera renovado, no caducará dicha marca hasta el levantamiento del embargo o la desestimación definitiva de la acción reivindicatoria. Si como consecuencia de estos procedimientos se produjera un cambio en la titularidad de la marca, el nuevo titular podrá renovarla en el plazo de dos meses a contar desde la fecha en que la sentencia sobre la acción reivindicatoria hubiera ganado firmeza o desde que la autoridad o tribunal competente hubieran notificado a la Oficina Española de Patentes y Marcas la adjudicación definitiva de la marca embargada. Transcurrido este plazo, la marca caducará si no hubiere sido renovada.

2. Tampoco caducará una marca por falta de renovación cuando se encuentre inscrita en el Registro de Marcas una hipoteca mobiliaria sobre la misma. El titular hipotecario, si el propietario de la marca no lo hubiere realizado, podrá solicitar la renovación en nombre de este último en el plazo de dos meses a contar desde la finalización del plazo de demora previsto en el artículo 32.3 de esta Ley. El titular hipotecario también podrá abonar las tasas de renovación en el plazo de dos meses desde la finalización del plazo en que debieron ser pagadas por el propietario. La inactividad del titular hipotecario en los plazos previstos determinará la caducidad de la marca, lo que se comunicará en forma telemática al Registro de Bienes Muebles en la misma forma establecida en el artículo 46.2 de esta Ley.

Artículo 56. *Renuncia de la marca.*

1. El titular podrá renunciar a toda la marca o a parte de los productos o servicios para los cuales esté registrada.

2. La renuncia deberá presentarse ante la Oficina Española de Patentes y Marcas o los órganos a que se refiere el artículo 11, por escrito y solo tendrá efectos una vez inscrita en el Registro de Marcas. Si la solicitud se presentase ante un órgano distinto de la Oficina Española de Patentes y Marcas, el órgano que la reciba la remitirá a aquella, junto con la documentación que la acompañe, en el plazo de cinco días siguientes a su recepción.

3. No podrá admitirse la renuncia del titular de una marca sobre la que existan derechos reales, opciones de compra, embargos o licencias inscritos en el Registro de Marcas, sin que conste el consentimiento de los titulares de esos derechos. Tampoco se admitirá la renuncia si existiera en curso una acción reivindicatoria sobre la marca y no constara el consentimiento del demandante.

Artículo 57. *Caducidad por falta de uso de la marca.*

En la solicitud o demanda reconvenional de caducidad por falta de uso de la marca corresponderá al titular de la misma demostrar que ha sido usada con arreglo al artículo 39 o que existen causas justificativas de la falta de uso. No podrá declararse la caducidad de la marca si, en el intervalo entre la expiración del período de cinco años a que se refiere el artículo 39 y la presentación de la solicitud o demanda reconvenional de caducidad, se hubiera iniciado o reanudado un uso

efectivo de la marca; no obstante, el comienzo o la reanudación del uso en un plazo de tres meses anterior a la presentación de la solicitud o demanda reconventional de caducidad, plazo que empezará a correr en fecha no anterior a la de expiración del período ininterrumpido de cinco años de no utilización, no se tomará en cuenta si los preparativos para el inicio o la reanudación del uso se hubieran producido después de haber conocido el titular que la solicitud o demanda reconventional de caducidad podría ser presentada.

CAPÍTULO III

Disposiciones comunes

Artículo 58. *Solicitud de nulidad o caducidad.*

1. Podrán presentar ante la Oficina Española de Patentes y Marcas una solicitud de nulidad o caducidad del registro de la marca:

a) En los casos previstos en los artículos 51 y 54.1. a), b), y c), cualquier persona física o jurídica, así como las agrupaciones u organismos que representen a fabricantes, productores, prestadores de servicios o comerciantes y las asociaciones de consumidores y usuarios, legalmente constituidas e inscritas conforme a la legislación estatal o autonómica que les resulte de aplicación, que se consideren perjudicados y tengan capacidad procesal.

b) En los casos previstos en el artículo 52, las personas contempladas en las letras b) a e) del artículo 19, apartado 1.

2. La solicitud deberá formularse mediante escrito motivado y debidamente documentado, y solo se tendrá por presentada una vez que se haya pagado la tasa correspondiente.

3. Podrá dirigirse una solicitud de caducidad o de nulidad contra la totalidad o una parte de los productos o servicios para los que esté registrada la marca impugnada.

4. Podrá presentarse una solicitud de nulidad sobre la base de uno o más derechos anteriores siempre que pertenezcan todos al mismo titular.

Artículo 59. *Examen de la solicitud de nulidad y caducidad.*

1. Recibida la solicitud de nulidad o caducidad, la Oficina Española de Patentes y Marcas dará traslado de la misma al titular de la marca impugnada para que, en el plazo que reglamentariamente se determine, presente sus alegaciones y pruebas. En el curso del examen de la solicitud de nulidad o caducidad, la Oficina podrá requerir a las partes, cuantas veces considere necesario, para que, en el plazo que reglamentariamente se establezca, contesten a las alegaciones o pruebas presentadas por la otra parte.

2. A instancia del titular de la marca impugnada, el titular de la marca anterior que sea parte en el procedimiento de nulidad, aportará prueba de que, en el curso de los cinco años anteriores a la solicitud de nulidad, la marca anterior ha sido objeto de un uso efectivo, tal como establece el artículo 39, para los productos o los servicios para los cuales esté registrada, y en los que se basa la solicitud de nulidad, o de que han existido causas justificativas para la falta de uso, a condición de que el procedimiento de registro de la marca anterior haya finalizado al menos cinco años antes de la fecha de presentación de la solicitud de nulidad.

3. Si en la fecha de presentación de la solicitud o en la fecha de prioridad de la marca impugnada, hubiera expirado el plazo de cinco años durante el cual la marca anterior debía haber sido objeto de un uso efectivo conforme a lo previsto en el artículo 39, el titular de la marca anterior, además de la prueba exigida en virtud del apartado 2 del presente artículo, aportará la prueba de que, en el curso de los cinco

años anteriores a la fecha de presentación de la solicitud o a la fecha de prioridad de la marca impugnada, la marca anterior ha sido objeto de un uso efectivo, o de que han existido causas justificativas para su falta de uso.

4. En el supuesto contemplado en el apartado 2, y si se cumplen los requisitos previstos en el mismo, la Oficina Española de Patentes y Marcas dará traslado de la petición al titular de la marca anterior para que, en el plazo que reglamentariamente se determine, presente la correspondiente prueba de uso conforme a lo previsto en los apartados 2 y 3. La Oficina así mismo dará traslado al titular de la marca impugnada de la prueba presentada para que, en el plazo que reglamentariamente se establezca, presente sus alegaciones.

5. A falta de las pruebas a que se refieren los apartados 2 y 3, la solicitud de nulidad basada en una marca anterior se desestimará.

6. Si la marca anterior se ha utilizado conforme a lo dispuesto en el artículo 39, solamente para una parte de los productos o servicios para los que estuviera registrada, a efectos del examen de la solicitud de nulidad, se considerará registrada solamente para dicha parte de los productos o servicios.

7. Los apartados 2 a 6 del presente artículo serán de aplicación también cuando la marca anterior sea una marca de la Unión. En tal caso, el uso efectivo de una marca de la Unión se determinará de acuerdo con lo establecido en el artículo 18 del Reglamento (UE) n.º 2017/1001.

Artículo 60. *Efectos de la caducidad y de la nulidad.*

1. La marca registrada se considerará que no ha tenido, a partir de la fecha de la solicitud de caducidad o de la demanda de reconvención, los efectos señalados en la presente Ley en la medida en que se haya declarado la caducidad de los derechos del titular. A instancia de parte podrá fijarse en la resolución sobre la solicitud o demanda de caducidad una fecha anterior en que se hubiera producido alguna de las causas de caducidad.

2. La marca registrada se considerará que no ha tenido, desde el principio, los efectos señalados en la presente Ley en la medida en que se haya declarado la nulidad de la marca.

3. Sin perjuicio de la indemnización de daños y perjuicios a que hubiere dado lugar cuando el titular de la marca hubiere actuado de mala fe, el efecto retroactivo de la nulidad o caducidad no afectará:

a) A las resoluciones sobre violación de la marca que hubieran adquirido fuerza de cosa juzgada y hubieran sido ejecutadas antes de la declaración de nulidad o caducidad.

b) A los contratos concluidos antes de la declaración de nulidad o caducidad en la medida en que hubieran sido ejecutados con anterioridad a esa declaración. Esto no obstante, por razones de equidad, y en la medida en que lo justifiquen las circunstancias, será posible reclamar la restitución de sumas pagadas en virtud del contrato.

4. Cuando se declare la caducidad o nulidad de una marca, el acreedor hipotecario podrá dar por vencida la obligación garantizada.

Artículo 61. *Firmeza de las resoluciones judiciales y administrativas.*

1. Los tribunales desestimarán toda demanda de reconvención por nulidad o caducidad si la Oficina Española de Patentes y marcas ya se hubiere pronunciado con anterioridad, mediante resolución ya firme, sobre una solicitud con el mismo objeto y con la misma causa, entre las mismas partes.

2. La Oficina Española de Patentes y Marcas no admitirá una solicitud de nulidad o caducidad cuando un tribunal o la propia Oficina hubieran resuelto entre

las mismas partes una demanda reconvenional o una solicitud con el mismo objeto y la misma causa y esa sentencia o resolución hubieran adquirido firmeza.

3. No podrá solicitar ante la Oficina Española de Patentes y Marcas o demandar ante la jurisdicción civil la nulidad de una marca, invocando la misma causa de nulidad que hubiera sido ya objeto de pronunciamiento, en cuanto al fondo de la cuestión, en sentencia firme dictada en recurso contencioso-administrativo, quien hubiera sido parte en el mismo.

Artículo 61 bis. *Normas en materia de conexión de causas.*

1. A no ser que existan razones especiales para proseguir el procedimiento, el tribunal ante el que se hubiere formulado una demanda reconvenional por nulidad o caducidad de marca, suspenderá su fallo de oficio, previa audiencia de las partes, o a instancia de parte y previa audiencia de las demás, si la validez de la marca ya se hallara impugnada ante otro tribunal o ante la Oficina Española de Patentes y Marcas.

2. A no ser que existan razones especiales para proseguir el procedimiento, la Oficina Española de Patentes y Marcas suspenderá de oficio la resolución de una solicitud de nulidad o caducidad de marca, previa audiencia de las partes, o a instancia de parte y previa audiencia de las demás, si la validez de la marca se hallara ya impugnada mediante demanda de reconvenición ante un tribunal.

3. Cuando un tribunal tenga que resolver sobre una violación de marca y dicha marca estuviera pendiente de una demanda o solicitud de nulidad o caducidad ante otro tribunal o ante la Oficina Española de Patentes y Marcas, el tribunal, a petición de ambas partes o de una de ellas, oída la contraria, podrá mediante auto decretar la suspensión del proceso, hasta que el otro tribunal o la Oficina dicten resolución firme sobre la nulidad o caducidad formuladas.

4. La pendencia o litispendencia, con todos sus efectos procedimentales o procesales, se producirá desde la presentación de la solicitud o demanda, siempre que las mismas sean admitidas.

5. Interpuesta una demanda por violación de marca ante un tribunal, el demandado no podrá formular como defensa una solicitud de nulidad o caducidad de dicha marca ante la Oficina Española de Patentes y Marcas, sino que habrá de interponer la correspondiente demanda de reconvenición ante dicho tribunal.

6. La acción negatoria no podrá interponerse junto con la acción de nulidad o caducidad de la marca.

Artículo 61 ter. *Anotaciones registrales y comunicaciones entre órganos.*

1. La Oficina Española de Patentes y Marcas anotará en el Registro de Marcas la interposición de toda solicitud o demanda de nulidad o caducidad de marca, así como toda resolución o sentencia firmes que recayeran sobre las mismas.

2. El tribunal ante el que se haya presentado una demanda de reconvenición por nulidad o caducidad de una marca comunicará de oficio a la Oficina la fecha de interposición de la misma. La Oficina, si dicha marca tuviera pendiente de resolución una solicitud de nulidad o caducidad, informará de ello al tribunal, así como de la ausencia, en su caso, de dicha circunstancia.

3. Si ante la Oficina estuviera pendiente de resolución una solicitud de caducidad o de nulidad de la marca de fecha de presentación anterior a la de interposición de la demanda de reconvenición, el tribunal, una vez informado conforme al apartado anterior, suspenderá el fallo de conformidad con el artículo 61 bis, apartado 1, hasta que la resolución sobre la solicitud sea firme. La Oficina comunicará esta resolución firme al tribunal.

4. El tribunal que hubiere dictado una sentencia sobre una demanda de reconvenición por nulidad o caducidad, que hubiere adquirido firmeza, comunicará de oficio dicha sentencia a la Oficina Española de Patentes y Marcas para que proceda conforme a lo previsto en el apartado 1 y, en su caso, en el apartado 5.

5. Una vez firme la resolución o sentencia que declare la nulidad o caducidad de la marca, la Oficina Española de Patentes y Marcas procederá inmediatamente a la cancelación de la inscripción del registro y a su publicación en el «Boletín Oficial de la Propiedad Industrial». En el caso de que la marca cancelada tuviera inscrita una hipoteca mobiliaria vigente, la cancelación se notificará telemáticamente al Registro de Bienes Muebles».

Veintiocho. Se modifica el artículo 62, que queda redactado de la siguiente forma:

«Artículo 62. *Concepto y titularidad.*

1. Se entenderá por marca colectiva todo signo que, cumpliendo los requisitos previstos en el artículo 4, sirva para distinguir los productos o servicios de los miembros de la asociación titular de la marca de los productos o servicios de otras empresas.

2. Solo podrán solicitar marcas colectivas las asociaciones de fabricantes, productores, prestadores de servicios o comerciantes que tengan capacidad, en su propio nombre, para ser titulares de derechos y obligaciones, celebrar contratos o realizar otros actos jurídicos, y que tengan capacidad procesal, así como las personas jurídicas de Derecho público.

3. No obstante lo dispuesto en el artículo 5.1.c), podrán registrarse como marcas colectivas los signos o indicaciones que puedan servir en el comercio para señalar la procedencia geográfica de los productos o de los servicios. El derecho conferido por la marca colectiva no permitirá a su titular prohibir a un tercero el uso en el comercio de tales signos o indicaciones, siempre que dicho uso se realice con arreglo a prácticas leales en materia industrial o comercial; en particular dicha marca no podrá oponerse a un tercero autorizado a utilizar una denominación geográfica».

Veintinueve. Se modifica el artículo 66, que queda redactado de la siguiente forma:

«Artículo 66. *Causas de nulidad.*

Además de por las causas de nulidad previstas en los artículos 51 y 52, se declarará la nulidad del registro de una marca colectiva, mediante solicitud presentada ante la Oficina Española de Patentes y Marcas o mediante una demanda de reconvención en una acción por violación, cuando hubiera sido registrada contraviniendo lo dispuesto en el artículo 64, salvo que el titular de la marca, por una modificación del reglamento de uso, cumpliera las prescripciones de las citadas disposiciones».

Treinta. Se modifica el artículo 67, que queda redactado de la siguiente forma:

«Artículo 67. *Causas de caducidad.*

Además de por las causas de caducidad señaladas en el artículo 54, se declararán caducados los derechos del titular de una marca colectiva, mediante solicitud presentada ante la Oficina Española de Patentes y Marcas o mediante una demanda de reconvención en una acción por violación, cuando:

a) El titular no hubiera adoptado medidas razonables para prevenir cualquier uso de la marca que no fuera compatible con las condiciones de uso estipuladas por el reglamento de uso, incluida cualquier modificación de este que haya sido inscrita en el registro.

b) Como consecuencia del uso de la marca realizado por personas autorizadas, esta pueda inducir al público a error conforme a lo previsto en el artículo 64, apartado 2.

c) La modificación del reglamento de uso de la marca se hubiera inscrito en el registro contraviniendo lo dispuesto en el artículo 65, apartado 1, salvo si el titular de

la marca, mediante una nueva modificación del reglamento de uso, se ajustara a los requisitos fijados en dicho artículo.

Treinta y uno. Se modifican los apartados 1 y 2 del artículo 68, que quedan redactados de la siguiente forma:

«1. Se entenderá por marca de garantía todo signo que, cumpliendo los requisitos previstos en el artículo 4, sirva para distinguir los productos o servicios que el titular de la marca certifica respecto de los materiales, el modo de fabricación de los productos o de prestación de los servicios, el origen geográfico, la calidad, la precisión u otras características de los productos y servicios que no posean esa certificación.

2. Toda persona física o jurídica, incluidas las instituciones, autoridades y organismos de Derecho público, podrá solicitar marcas de garantía, a condición de que dichas personas no desarrollen una actividad empresarial que implique el suministro de productos o la prestación de servicios del tipo que se certifica».

Treinta y dos. Se modifica el artículo 72, que queda redactado de la siguiente forma:

«Artículo 72. *Causas de nulidad.*

Además de por las causas de nulidad previstas en los artículos 51 y 52, se declarará la nulidad del registro de una marca de garantía, mediante solicitud presentada ante la Oficina Española de Patentes y Marcas o mediante una demanda de reconvención en una acción por violación, cuando hubiera sido registrada contraviniendo lo dispuesto en el artículo 70, salvo que el titular de la marca, por una modificación del reglamento de uso, cumpliera las prescripciones de las citadas disposiciones».

Treinta y tres. Se modifica el artículo 73, que queda redactado de la siguiente forma:

«Artículo 73. *Causas de caducidad.*

Además de por las causas de caducidad señaladas en el artículo 54, se declararán caducados los derechos del titular de una marca de garantía, mediante solicitud presentada ante la Oficina Española de Patentes y Marcas o mediante una demanda de reconvención en una acción por violación, cuando:

a) El titular haya dejado de cumplir los requisitos establecidos en el artículo 68, apartado 2.

b) El titular no hubiere adoptado medidas razonables para prevenir cualquier uso de la marca que no sea compatible con las condiciones de uso estipuladas por el reglamento de uso, incluida cualquier modificación de este que haya sido inscrita en el registro.

c) A consecuencia del uso permitido por el titular de la marca, esta pueda inducir al público a error conforme a lo previsto en artículo 70, apartado 2.

d) La modificación del reglamento de uso de la marca se ha inscrito en el registro contraviniendo las disposiciones del artículo 71, apartado 1, salvo si el titular de la marca, mediante una nueva modificación del reglamento de uso, se ajustara a los requisitos fijados por dichas disposiciones.

Treinta y cuatro. Se modifica el artículo 76, que queda redactado de la siguiente forma:

«Artículo 76. *Ejercicio de la acción por violación de marca.*

1. Las disposiciones del artículo 48, apartados 7 y 8, relativas a los derechos de los licenciatarios, se aplicarán asimismo a toda persona facultada para utilizar una marca colectiva.

2. En el caso de las marcas de garantía, únicamente su titular o persona específicamente autorizada por el mismo podrá ejercer una acción por violación de marca.

3. El titular de una marca colectiva o de garantía podrá reclamar, en nombre de las personas facultadas para utilizar la marca, la reparación del daño que estas hayan sufrido por el uso no autorizado de la marca».

Treinta y cinco. Se modifica el artículo 77, que queda redactado de la siguiente forma:

«Artículo 77. *Cesión de las marcas colectivas o de garantía.*

Las marcas colectivas o de garantías solo podrán cederse, respectivamente, a una persona que cumpla los requisitos del artículo 62, apartado 2 o del artículo 68, apartado 2».

Treinta y seis. Se modifica la letra d) del apartado 2 del artículo 83, que queda redactada como sigue:

«d) Designar un domicilio a efectos de notificaciones, de conformidad con el artículo 29.4».

Treinta y siete. Se modifica el Título IX, que queda redactado de la siguiente forma:

«TÍTULO IX

Marcas de la Unión Europea.

«Artículo 84. *Presentación de una solicitud de marca de la Unión.*

La presentación de una solicitud de marca de la Unión se efectuará en la Oficina de la Propiedad Intelectual de la Unión Europea, de conformidad con lo previsto en el artículo 30 del Reglamento (UE) n.º 2017/1001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2017, sobre la marca de la Unión Europea.

Artículo 85. *Declaración posterior de la caducidad o nulidad.*

Cuando una marca de la Unión se beneficie de la antigüedad de una marca anterior con efectos en España, se podrá declarar la caducidad o nulidad de esta marca anterior, aunque la misma ya estuviera extinguida por la falta de renovación, renuncia del titular o impago de las tasas de mantenimiento, en su caso, siempre que la caducidad o nulidad se hubiera podido declarar en el momento de la renuncia o extinción. En este caso la antigüedad dejará de surtir efecto».

Artículo 86. *Transformación de la marca de la Unión.*

1. El procedimiento de transformación de una solicitud o de una marca de la Unión en solicitud de marca nacional se iniciará con la recepción por la Oficina Española de Patentes y Marcas de la petición de transformación que le transmita la Oficina de la Propiedad Intelectual de la Unión Europea.

2. En el plazo que reglamentariamente se establezca desde la recepción de la petición de transformación por la Oficina Española de Patentes y Marcas, el solicitante deberá cumplir los siguientes requisitos:

- a) Abonar las tasas establecidas en el artículo 12.2 de esta Ley.
- b) Presentar una traducción al castellano de la petición de transformación y de los documentos que la acompañan cuando no estén redactados en este idioma.
- c) Designar un domicilio a efectos de notificaciones, de conformidad con el artículo 29.4.
- d) Suministrar cuatro reproducciones de la marca si la misma fuere gráfica o contuviere elementos gráficos.

3. Si en el plazo previsto en el apartado anterior no se cumplieran los requisitos exigidos en el mismo, la solicitud de transformación se tendrá por desistida. Si los requisitos fueran cumplidos, la Oficina Española de Patentes y Marcas resolverá sobre la admisibilidad de la transformación solicitada conforme a lo previsto en los artículos 139.2 y 141.1 Reglamento (UE) n.º 2017/1001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2017, sobre la marca de la Unión Europea».

4. La solicitud de transformación se considerará presentada en la fecha de presentación que se le hubiere otorgado como solicitud de marca de la Unión y, si tenía prioridad o antigüedad reivindicada, gozará de estos derechos. Por lo demás, la solicitud de transformación se tramitará como una solicitud de marca nacional. No obstante, si la solicitud de transformación se refiriera a una marca de la Unión ya registrada, se acordará sin más trámite su concesión como marca nacional, aplicándosele las disposiciones del artículo 22.4, salvo que, debido a la renuncia, falta de renovación o a cualquier otra causa provocada por su titular, hubiera quedado pendiente de pronunciamiento en cuanto al fondo algún motivo de nulidad o caducidad capaz de afectar a la protección de la marca en España, en cuyo caso se tramitará como una solicitud de marca nacional. Contra el acuerdo de concesión directa previsto en este apartado no podrá formularse recurso basado en la concurrencia de prohibiciones absolutas o relativas, pero sí podrá fundarse en el incumplimiento de los requisitos exigidos para la válida transformación o concesión directa de la marca de la Unión solicitada.

5. A los efectos de lo previsto en los artículos 31 y 32 de la presente Ley, se considerará como fecha de presentación la del día en que la solicitud de transformación hubiere sido recibida por la Oficina Española de Patentes y Marcas».

Treinta y ocho. Se modifica la disposición adicional primera, que queda redactada de la siguiente forma:

«Disposición adicional primera. *Jurisdicción y normas procesales.*

1. Las normas vigentes contenidas en el Título XII de la Ley 24/2015, de 24 de julio, de Patentes, serán de aplicación a las distintas modalidades de signos distintivos regulados en la presente Ley en todo aquello que no sea incompatible con su propia naturaleza o contrario a lo previsto en la misma, todo ello sin perjuicio de lo dispuesto en los siguientes apartados.

2. La competencia para declarar la nulidad y caducidad de los signos distintivos regulados en la presente Ley corresponderá por vía directa a la Oficina Española de Patentes y Marcas y por vía de reconvencción a la jurisdicción civil, de acuerdo con lo previsto en los artículos 51, 52 y 54.

3. Los Juzgados de lo Mercantil que, conforme a la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, tienen atribuidas las funciones de Juzgados de marcas de la Unión en aplicación del Reglamento (UE) n.º 2017/1001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2017, sobre la marca de la Unión Europea, serán competentes para conocer de los litigios civiles que deriven de la presente Ley cuando se ejerciten de manera acumulada acciones concernientes a marcas de

la Unión y nacionales o internacionales idénticas o similares; o si existiere cualquier otra conexión entre las pretensiones y al menos una de ellas esté basada en un registro o solicitud de marca de la Unión. En estos casos la competencia corresponderá en exclusiva a los Juzgados de Marca Comunitaria».

Treinta y nueve. Se modifica la disposición adicional decimocuarta, que queda redactada de la siguiente forma:

«Disposición adicional decimocuarta. *Prohibición de otorgamiento de denominaciones de personas jurídicas que puedan originar confusión con una marca o nombre comercial renombrados.*

Los órganos registrales competentes para el otorgamiento o verificación de denominaciones de personas jurídicas denegarán el nombre o razón social solicitado si coincidiera o pudiera originar confusión con una marca o nombre comercial renombrados en los términos que resultan de esta Ley, salvo autorización del titular de la marca o nombre comercial. »

Cuarenta. Se modifica la tarifa primera del Anexo, que queda redactada de la siguiente forma:

- a) queda suprimida la letra d) de la tarifa 1.1.
- b) en la Tarifa primera se añade un nuevo epígrafe 1.12, con la siguiente redacción:

«Nulidad o caducidad: por la presentación de una solicitud de nulidad o caducidad: 200 euros».

TÍTULO II

Transposición de directiva de la Unión Europea en materia de transporte ferroviario

Artículo segundo. *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 artículo 3 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 3. *La infraestructura ferroviaria.*

1. A los efectos de esta ley, se entenderá por infraestructura ferroviaria las estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías y la totalidad de los elementos que formen parte de las vías principales y de las de servicio y los ramales de desviación para particulares, con excepción de las vías situadas dentro de los talleres de reparación de material rodante y de los depósitos o garajes de máquinas de tracción.

2. En el apartado 1 del anexo IV se detallan los elementos de las estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías.

3. Además, tendrán la consideración de infraestructura ferroviaria los elementos que se enumeran en el apartado 2 del anexo IV de esta ley».

Dos. El artículo 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 aquellas, 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. La denominación del artículo 20 queda redactada en los siguientes términos:

«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 infraestructuras establecerán los mecanismos necesarios para coordinarse con los explotadores de instalaciones de servicio y cargadores, empresas ferroviarias, así como candidatos autorizados. Cuando proceda, se invitará a participar a representantes de los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de mercancías y viajeros y a las Administraciones del Estado, de las Comunidades autónomas y Entidades locales.

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

La coordinación se referirá, entre otros aspectos, a las necesidades de los candidatos en relación con el mantenimiento y desarrollo de la capacidad de las infraestructuras, con el contenido de los objetivos de rendimiento orientados al usuario que puedan establecerse en los acuerdos de cooperación previstos en el apartado 4 del artículo 32 de esta ley, contenido y aplicación de la declaración sobre la red, cuestiones de intermodalidad 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 esta».

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.

La coordinación que se establezca, de acuerdo con este apartado, no afectará 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 esta».

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:

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

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

3.º) 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;

4.º) 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 infraestructuras 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 infraestructuras, el administrador de infraestructuras 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) Ninguna empresa ferroviaria ni ninguna otra entidad jurídica que forme parte de una empresa integrada verticalmente podrá tener una influencia decisiva en las decisiones tomadas por el administrador de infraestructuras 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. No podrá haber 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 estas a aquellos, 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 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 infraestructuras 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.i) queda redactado en los siguientes términos:

«i) La prestación, en su caso, de los servicios básicos, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario».

Once. El artículo 23.1.j) queda redactado en los siguientes términos:

«j) La aprobación y el cobro de los precios privados por la prestación de los servicios básicos, complementarios y auxiliares al servicio de transporte ferroviario».

Doce. 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».

Trece. 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».

Catorce. 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».

Quince. Se añade un apartado 5 al artículo 32 con la siguiente redacción:

«5. La declaración de red contendrá los criterios a tener en cuenta para determinar cuándo se da la falta de uso de franjas horarias que habiéndose adjudicado no se utilicen».

Dieciséis. 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».

Diecisiete. 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 y cooperará con ellos para restablecer el tráfico transfronterizo».

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

«h) Las instalaciones de protección y socorro».

Diecinueve. El artículo 42.1.i) queda redactado en los siguientes términos:

«i) Las instalaciones de aprovisionamiento y suministro de combustible en dichas instalaciones; las cantidades abonadas por estos conceptos se mostrarán por separado en las facturas».

Veinte. Se añade un párrafo al final del artículo 42.1 con la siguiente redacción:

«Son básicos los servicios que se prestan en cualquiera de las instalaciones de servicio enumeradas en este apartado».

Veintiuno. 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».

Veintidós. 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), d), 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».

Veintitrés. El artículo 43.3 queda redactado en los siguientes términos:

«3. Cuando el explotador de una instalación de servicio reciba simultáneamente solicitudes de diferentes empresas ferroviarias intentará atender todas ellas con la mayor eficiencia posible.

Si no se dispone de ninguna alternativa viable, y no se puede dar satisfacción a todas las solicitudes de capacidad correspondientes a la instalación en cuestión basándose en las necesidades demostradas, el candidato podrá reclamar ante la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, que examinará el caso y tomará medidas según convenga para garantizar que una parte adecuada de la capacidad se concede a dicho candidato».

Veinticuatro. El primer párrafo del artículo 46.1 queda redactado en los siguientes términos:

«La explotación de las instalaciones de servicio ubicadas en los puertos de interés general y la prestación de servicios básicos, complementarios y auxiliares en ellas se ajustarán a lo dispuesto en la legislación portuaria. A tal efecto los servicios de acceso a la infraestructura y los servicios básicos, complementarios y auxiliares tendrán la consideración de servicio general y servicios o actividades comerciales, respectivamente».

Veinticinco. 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».

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

«La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria está obligada a dictar resolución expresa que será comunicada sin demora a la empresa solicitante».

Veintisiete. 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».

Veintiocho. 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, infracciones graves o reiteradas cometidas en el ámbito de la legislación específica de transportes o por infracciones muy graves, infracciones graves o 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».

Veintinueve. El artículo 50.3.e) queda redactado en los siguientes términos:

«e) Las que, prestando servicios de transporte transfronterizo de mercancías sujetos a trámites aduaneros, hayan sido sancionadas por infracciones muy graves o graves o reiteradas por incumplir las normas que regulen el régimen aduanero, en el plazo de cinco años desde la firmeza de la resolución sancionadora».

Treinta. El artículo 51.4 queda redactado en los siguientes términos:

«4. Se estimará, en todo caso, que la entidad solicitante no dispone de la suficiente capacidad financiera cuando adeude, como resultado de su actividad ferroviaria, atrasos considerables o recurrentes en concepto de impuestos o cotizaciones sociales o no se encuentre al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias, en los términos establecidos en la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria y en las normas dictadas para su desarrollo, o de sus obligaciones con la Seguridad Social».

Treinta y uno. Se añade un nuevo párrafo al artículo 56.2 con la siguiente redacción:

«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».

Treinta y dos. Se añade un apartado 5 al artículo 58 con la siguiente redacción:

«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».

Treinta y tres. Se añade un apartado 6 al artículo 58 con la siguiente redacción:

«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».

Treinta y cuatro. El artículo 59.2 queda redactado en los siguientes términos:

«2. Para la prestación de servicios ferroviarios sujetos a obligaciones de servicio público, las empresas ferroviarias deberán disponer de una autorización que será otorgada por el Ministerio de Fomento, previo informe favorable de los Ministerios de Economía y Empresa y de Hacienda y previo acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, a través de un procedimiento de licitación que se ajustará a los principios de publicidad, transparencia y no discriminación.

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.

En los supuestos de adjudicación directa, la correspondiente autorización deberá contemplar la necesidad de que, mediante los mecanismos oportunos, la empresa prestadora del servicio cumpla con los principios de eficiencia y buena gestión empresarial.

La resolución que acuerde la adjudicación directa de la autorización deberá acreditar expresamente las causas que la justifican.

Las autorizaciones definirán los derechos y obligaciones de las empresas prestadoras, entre las que figurarán las destinadas a garantizar la continuidad de los servicios, y determinarán, en su caso, las compensaciones que tengan derecho a percibir por la explotación de los servicios en las condiciones establecidas por las obligaciones de servicio público, y calculadas con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CE) 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».

Treinta y cinco. 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 infraestructura 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 determina 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, en el plazo de seis semanas, a partir de la recepción de toda la información pertinente.

Esta decisión la tomará cuando algunas de las entidades mencionadas en el párrafo segundo de este artículo así se lo soliciten dentro del mes siguiente a la recepción de la información pertinente. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia expondrá los motivos de su decisión y dichas entidades podrán solicitar su revisión dentro del mes siguiente a su notificación.

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».

Treinta y seis. 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».

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

«b) Autorizar la entrada o puesta en servicio de los subsistemas fijos controlando 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 esté comprendida íntegramente en el Estado español e incluya la Red Ferroviaria de Interés General o una parte de ella, 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».

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

«Precios privados por los servicios básicos y los complementarios y auxiliares prestados en las instalaciones de servicio».

Cuarenta. El artículo 101 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 101. *Régimen general.*

1. Los precios de los servicios básicos no podrán superar el coste de su prestación más un beneficio razonable.

2. Los servicios complementarios y auxiliares prestados en las instalaciones de servicio 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.

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

Cuarenta y uno. El artículo 102 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 102. *Publicación de los precios y condiciones de acceso.*

1. Los precios por la utilización de las instalaciones de servicio se abonarán al explotador de la instalación de servicio y se emplearán para financiar su actividad.

2. Los precios de referencia por la prestación de los servicios básicos, complementarios y auxiliares prestados por todos los explotadores en las instalaciones de servicio, a que se refiere el apartado 20 del anexo I, deben comunicarse al administrador de infraestructuras, quien los publicará en la declaración sobre red o en un sitio web en el que dicha información pueda obtenerse gratuitamente en formato electrónico.

3. Las condiciones de acceso a los servicios básicos, complementarios y auxiliares prestados por todos los explotadores en las instalaciones de servicio, a que se refiere el apartado 20 del anexo I, incluidos horarios de apertura y cierre, deben comunicarse al administrador de infraestructuras, quien los publicará en la declaración sobre red o en un sitio web en el que dicha información pueda obtenerse gratuitamente en formato electrónico».

Cuarenta y dos. El apartado 1.14 del artículo 107.uno.1 queda redactado en los siguientes términos:

«1.14. El incumplimiento de las normas de seguridad por parte del personal que tenga encomendadas funciones relacionadas con la seguridad en la circulación siempre que no tenga la consideración de infracción muy grave, así como las conductas descritas en el apartado 1.14 del número 1 del artículo anterior cuando no concurren circunstancias de peligro para la seguridad del tráfico ferroviario ni se pongan en riesgo personas o mercancías».

Cuarenta 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».

Cuarenta 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».

Cuarenta y cinco. El apartado 7 de la disposición adicional séptima, queda redactado en los siguientes términos:

«7. En aquellos puertos de interés general en cuyas zonas de servicio existan infraestructuras ferroviarias conectadas a la Red Ferroviaria de Interés General, las Autoridades Portuarias dispondrán de un sistema de gestión de la seguridad adaptado al carácter, magnitud y otras condiciones de la actividad ferroviaria dentro de la zona de servicio portuario que garantice el control de los riesgos creados por la misma, y del pertinente plan de autoprotección de sus instalaciones, sin que les sea exigible la autorización de seguridad a que se refiere el artículo 67. El sistema de gestión de la seguridad, incluidas sus revisiones y modificaciones posteriores, lo aprobará la Autoridad Portuaria correspondiente y deberá ser comunicado a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria una vez firmado el convenio de conexión a que se refiere el artículo 39.3. En todo caso, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en el ejercicio de sus competencias sobre la Red Ferroviaria de Interés General, podrá exigir que se revise el sistema de gestión de la seguridad de una Autoridad Portuaria».

Cuarenta y seis. La disposición adicional decimocuarta queda redactada en los siguientes términos:

«Disposición adicional decimocuarta. *Colaboración entre la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.*

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, esta última como autoridad nacional de seguridad ferroviaria y autoridad otorgante de licencias, 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 y a la concesión de licencias. 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».

Cuarenta y siete. Se suprime la disposición adicional decimoquinta, que queda sin contenido.

Cuarenta y ocho. La disposición adicional decimosexta queda redactada en los siguientes términos:

«Disposición adicional decimosexta. *Alquiler y mantenimiento de material ferroviario.*

1. Renfe Alquiler de Material ferroviario, S.A. facilitará el acceso de los operadores a parte de su material, de forma transparente, objetiva y no discriminatoria, dando publicidad a su oferta de tal forma que su contenido pueda ser conocido por todas aquellas empresas ferroviarias que estén interesadas.

La entidad pública empresarial Renfe-Operadora asegurará la independencia de los miembros del consejo de administración de Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A. respecto de los operadores ferroviarios públicos o privados.

2. Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. prestará asimismo los servicios de forma transparente, objetiva y no discriminatoria.

La entidad pública empresarial Renfe-Operadora asegurará la independencia de los miembros del consejo de administración de Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. respecto de los operadores ferroviarios públicos o privados.

3. La entidad pública empresarial Renfe-Operadora asegurará que Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A. y Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. guarden la debida confidencialidad en el manejo de la información relevante relativa al negocio de terceros a la que, en su caso, tengan acceso en el ejercicio de su actividad.

4. Reglamentariamente se establecerán las condiciones en las que Renfe Alquiler de Material Ferroviario, S.A. y Renfe Fabricación y Mantenimiento, S.A. prestarán sus servicios a operadores que no pertenezcan al grupo Renfe».

Cuarenta y nueve. Se añade una disposición adicional decimoctava con el siguiente contenido:

«Disposición adicional decimoctava. *Garantía de responsabilidad civil.*

Los organismos evaluadores de la conformidad, los organismos evaluadores de la seguridad, las entidades encargadas de mantenimiento de material rodante, los centros homologados de mantenimiento, los centros homologados de formación de personal ferroviario así como los centros homologados de reconocimiento médico de personal ferroviario deberán tener o comprometerse a tener, en el momento de inicio de las actividades para que les faculte la homologación o autorización y a mantener durante su ejercicio, suficientemente garantizada la responsabilidad civil en la que pueda incurrir en el cumplimiento de sus actividades, a través de la suscripción de un seguro, aval, o garantía financiera equivalente.

Reglamentariamente se establecerán el importe y las condiciones de cobertura de responsabilidad civil, en función de las actividades a realizar».

Cincuenta. Se añade una disposición adicional decimonovena con el siguiente contenido:

«Disposición adicional decimonovena. *Criterios para introducir adiciones a los cánones ferroviarios.*

1. Los administradores de infraestructuras ferroviarias, en su propuesta de establecimiento de un adición al canon, de conformidad con el artículo 97.5.2.º de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, no deben excluir la utilización de las infraestructuras por parte de segmentos del mercado que puedan pagar al menos el coste directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario, más un índice de rentabilidad que pueda asumir el mercado.

2. Los administradores de infraestructuras ferroviarias evaluarán la importancia de la propuesta de la adición de canon en el segmento de mercado de que se trate, aplicable al conjunto de la Red Ferroviaria de Interés General, considerando al menos las parejas de criterios enumeradas en el apartado 3 de esta disposición, y teniendo en cuenta las que sean pertinentes.

3. Cuando el administrador de infraestructuras ferroviarias defina una lista de los segmentos de mercado de cara a introducir adiciones en el sistema de cánones tendrá en cuenta, al menos, las siguientes parejas de características:

- a) Servicios de transporte de viajeros frente a servicios de transporte de mercancías.
- b) Trenes que transportan mercancías peligrosas frente a trenes que transportan otras mercancías.
- c) Servicios nacionales frente a servicios internacionales.
- d) Transporte combinado frente a trenes directos.
- e) Servicios de transporte de viajeros urbanos o regionales frente a servicios de transporte de viajeros interurbanos.
- f) Trenes bloque frente a trenes por vagones completos.
- g) Servicios ferroviarios regulares frente a servicios ocasionales.

Los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán establecer además una distinción entre segmentos de mercado en función de las mercancías o viajeros transportados.

4. La lista de segmentos del mercado definidos por los administradores de infraestructura incluirá al menos los tres segmentos siguientes: servicios de mercancías, servicios de viajeros en el marco de un contrato de servicio público, y otros servicios de viajeros.

5. Deberán definirse también los segmentos de mercado en los que las empresas ferroviarias no operan en la actualidad, pero en los que durante el período de validez del sistema de cánones podrían prestar sus servicios. El administrador de infraestructuras ferroviarias no deberá incluir adiciones en el sistema de cánones de estos segmentos de mercado.

6. La lista de segmentos de mercado se publicará en la declaración sobre la red y se revisará, al menos, cada cinco años. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia controlará dicha lista de acuerdo con las funciones reconocidas para este organismo en la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia».

Cincuenta y uno. Se añade una disposición adicional vigésima con el siguiente contenido:

«Disposición adicional vigésima. *Publicación de la modificación de adiciones a los cánones.*

Si el administrador de infraestructuras ferroviarias, de conformidad con el artículo 97.5.2.º de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, tiene

la intención de modificar los elementos esenciales del sistema de adiciones a los cánones los hará públicos con una antelación de al menos tres meses respecto de la fecha límite para la publicación de la declaración sobre la red».

Cincuenta y dos. 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».

Cincuenta y tres. Se suprimen los párrafos segundo y tercero de la disposición transitoria segunda.

Cincuenta y cuatro. El apartado 18 del anexo I queda redactado en los siguientes términos:

«18. Servicios complementarios: Los servicios complementarios, a los que se refiere el artículo 44.2, podrán ser los siguientes:

a) Suministro de corriente de tracción, las cantidades abonadas por este concepto se mostrarán en las facturas por separado de los cánones aplicados por el uso de las infraestructuras ferroviarias de alimentación de energía eléctrica.

b) Precalentamiento de trenes de viajeros.

c) Contratos personalizados para:

Control del transporte de mercancías peligrosas.

Asistencia a la circulación de convoyes especiales».

Cincuenta y cinco. Se suprime la letra f) del apartado 19 del anexo I.

Cincuenta y seis. 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».

Cincuenta y siete. 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 sin paradas intermedias entre dos puntos separados al menos por una distancia superior a 200 kilómetros que circulan sobre vías construidas especialmente para la alta velocidad equipadas para velocidades

generalmente iguales o superiores a 250 kilómetros por hora y que circulan de media a estas velocidades.

Esta definición se hace a los efectos de la aplicación del párrafo sexto del artículo 59.7 de esta ley.

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. Consejo de administración: 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. Órgano de supervisión: 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».

Cincuenta y ocho. 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 los precios por prestación de servicios, en lo referente tanto a costes como a cánones y precios. Además, contendrá información sobre cualquier cambio ya decidido o previsto con relación a los cánones, en los cinco años siguientes, si está disponible».

Cincuenta y nueve. El apartado 5 del anexo III queda redactado en los siguientes términos:

«5. Un capítulo sobre información acerca de los procedimientos de resolución de conflictos y de recurso con respecto a cuestiones de acceso a la infraestructura y los servicios ferroviarios y al sistema de incentivos contemplado en el artículo 96. En caso de utilizarse este procedimiento el administrador de infraestructura deberá resolver los conflictos de adjudicación de capacidad mediante una decisión que adoptará en el plazo máximo de diez días hábiles».

Sesenta. El apartado 6 del anexo III queda redactado en los siguientes términos:

«6. Un capítulo con información acerca del acceso a la infraestructura, los cánones ferroviarios y los precios por el uso de las instalaciones de servicio reguladas en el título III. Los explotadores de instalaciones de servicio que no estén controladas por el administrador de infraestructuras facilitarán información sobre los precios para el acceso a la instalación y para la prestación de servicios, así como información sobre las condiciones de acceso técnico para su inclusión en la declaración sobre la red, o indicarán un sitio web en el que dicha información pueda obtenerse gratuitamente en formato electrónico».

Sesenta y uno. Se añade un anexo IV con la siguiente redacción:

«ANEXO IV

Lista de otros elementos de la infraestructura ferroviaria, a que se refieren los apartados 2 y 3 del artículo 3

De acuerdo con lo establecido en el artículo 3:

1. Se entiende por infraestructura ferroviaria las estaciones de transportes de viajeros y terminales de transporte de mercancías, que estarán constituidas por:

- a) Las vías principales y de servicio, con los terrenos sobre los que se asientan y todos sus elementos e instalaciones auxiliares precisas para su funcionamiento.
- b) Los andenes de viajeros y de mercancías.
- c) Las calzadas de los patios de viajeros y mercancías, comprendidos los accesos por carretera y para pasajeros que lleguen o partan a pie.
- d) Los edificios utilizados por el servicio de infraestructuras.
- e) Las instalaciones destinadas a la recaudación de las tarifas de transporte, así como las destinadas a atender las necesidades de los viajeros.

No tendrán la consideración de estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías las áreas dedicadas a otras actividades exclusivamente comerciales, logísticas o industriales, aunque se sitúen en el ámbito de aquellas.

2. Tendrán la consideración de infraestructuras ferroviaria, por estar vinculados a la prestación de un servicio ferroviario, los elementos que se enumeran, a continuación:

Terrenos.

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.

Pasos a nivel, incluidas las instalaciones destinadas a garantizar la seguridad de la circulación por carretera.

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 seguridad, de señalización y de telecomunicación de la vía, de estación y de estación de maniobras, incluidas las instalaciones de producción, de transformación y distribución de corriente eléctrica para el servicio de la señalización y las telecomunicaciones; edificios asignados a dichas instalaciones; frenos de vía.

Instalaciones de alumbrado destinadas a asegurar la circulación de los vehículos y la seguridad de dicha circulación.

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».

Artículo tercero. *Modificación de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.*

La Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, queda modificada en los siguientes términos:

Uno. El artículo 11 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 11. *Supervisión y control en el sector ferroviario.*

1. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia supervisará y controlará el correcto funcionamiento del sector ferroviario y la situación de la competencia en los mercados de servicios ferroviarios, también, y en particular, en el mercado de transporte de viajeros en alta velocidad. En particular, ejercerá, bien por iniciativa propia, bien a solicitud de las autoridades competentes o partes interesadas, las siguientes funciones:

a) Salvaguardar la pluralidad de la oferta en la prestación de los servicios sobre la Red Ferroviaria de Interés General y sus zonas de servicio ferroviario, así como velar por que estos sean prestados en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias.

b) Garantizar la igualdad entre empresas, así como entre cualesquiera candidatos, en las condiciones de acceso al mercado de los servicios ferroviarios.

c) Determinar, a petición de las autoridades competentes o de las empresas ferroviarias o candidatos interesados, que el objeto principal de un servicio internacional de transporte ferroviario de viajeros es transportar viajeros entre estaciones españolas y las de otros Estados miembros de la Unión Europea.

d) Determinar, a petición de las autoridades competentes, del administrador de la infraestructura, de las empresas ferroviarias o de los candidatos interesados, si está en peligro el equilibrio económico de un servicio de transporte sujeto a obligaciones de servicio público por la asignación de capacidad para realizar servicios de transporte ferroviario de viajeros total o parcialmente coincidentes. En caso de que decida que el equilibrio económico 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 las condiciones para la concesión del derecho de acceso a la infraestructura.

e) Solicitar a los administradores de infraestructura, a gestores de instalaciones de servicio, a empresas ferroviarias y candidatos, así como a otras empresas involucradas en asuntos que deben ser verificados o comprobados por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, toda la información necesaria para el ejercicio de sus funciones, en particular, con la resolución de reclamaciones, supervisión del mercado ferroviario, fines estadísticos y observación del mercado. El plazo no podrá exceder de un mes salvo que, en circunstancias excepcionales, el órgano peticionario acuerde y autorice una prórroga limitada que no podrá exceder de dos semanas, siempre de conformidad con lo dispuesto por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

f) Solicitar a la Comisión Europea que examine las medidas específicas adoptadas por las autoridades nacionales en relación con el acceso a la infraestructura y a los servicios ferroviarios, la concesión de licencias, los cánones o la adjudicación de capacidad.

g) Realizar cualesquiera otras funciones que le sean atribuidas por ley o por norma reglamentaria.

h) Comprobar el cumplimiento de las disposiciones contables aplicables y las disposiciones sobre transparencia financiera establecidas en los apartados 3 y 4 del artículo 21 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, en el marco de la normativa ferroviaria, para lo cual podrá realizar o encargar la realización

de auditorías a los administradores de infraestructuras, a los explotadores de instalaciones de servicio y, en su caso, a las empresas ferroviarias. En el caso de empresas integradas verticalmente, estas facultades se extenderán a todas las personas jurídicas.

Además, podrá también sacar conclusiones de las cuentas respecto de las cuestiones de las ayudas estatales, lo que informará a las autoridades competentes.

2. Igualmente, en el marco de las funciones recogidas en el apartado anterior, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia supervisará y controlará, por iniciativa propia, las actividades de los administradores de infraestructuras ferroviarias y, cuando proceda, las de los explotadores de instalaciones de servicio y empresas ferroviarias, en relación con los siguientes asuntos:

a) la declaración sobre la red, en sus versiones provisional y definitiva, así como los criterios establecidos en la misma, y en particular comprobará si contiene cláusulas discriminatorias u otorga poderes discrecionales al administrador de infraestructuras que este pueda utilizar para discriminar a los candidatos;

b) el sistema, la cuantía o estructura de cánones, tarifas y precios por la utilización de infraestructuras y servicios;

c) autorizar al administrador de infraestructuras ferroviarias a la continuidad del cobro de cánones en el caso de una infraestructura declarada congestionada en la que las medidas definidas en el plan de aumento de capacidad no avanzan, bien por razones ajenas al control del administrador de infraestructuras o bien porque las opciones posibles no son viables desde el punto de vista económico o financiero;

d) el proceso de consulta previo a la fijación de cánones y tarifas entre empresas ferroviarias o candidatos y los administradores de infraestructuras e intervenir cuando prevea que el resultado de dicho proceso puede contravenir las disposiciones vigentes;

e) las disposiciones sobre acceso a la infraestructura y a los servicios ferroviarios, así como el procedimiento de adjudicación y sus resultados;

f) gestión del tráfico;

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

h) cumplimiento de los requisitos del administrador de infraestructuras ferroviarias, incluidos los relativos a los conflictos de intereses, independencia de sus funciones esenciales, imparcialidad del administrador de las infraestructuras ferroviarias respecto a la gestión del tráfico y a la planificación del mantenimiento, así como la externalización y compartición de las funciones del administrador de las infraestructuras ferroviarias.

3. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia 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, la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia 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 los números 1.º a 9.º del apartado 1.f) del artículo 12.

4. En el ejercicio de la función de cooperación, a fin de supervisar la competencia en el mercado y coordinar los servicios de transporte ferroviario

internacional, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia llevará a cabo, entre otras, las siguientes tareas:

- a) participará y colaborará en una red de reguladores ferroviarios coordinada por la Comisión Europea;
- b) cooperará estrechamente con el resto de organismos reguladores, mediante acuerdos de trabajo, con fines de asistencia mutua en sus tareas de supervisión del mercado y tratamiento de reclamaciones o investigaciones;
- c) cooperará con el resto de organismos reguladores para elaborar principios y prácticas comunes, incluidas disposiciones, para la toma de las decisiones en relación con las funciones recogidas en este artículo, así como para la resolución de los conflictos que surjan en los servicios internacionales;
- d) intercambiará información con el resto de organismos reguladores acerca de su trabajo y de sus motivos y prácticas en la toma de decisiones y en particular sobre los principales aspectos de los procedimientos y los problemas de interpretación de la legislación de la Unión en el ámbito ferroviario incorporada a los ordenamientos nacionales, y cooperarán de otras maneras a fin de coordinar sus tomas de decisiones en el conjunto de la Unión;
- e) cooperará, en el marco de sus funciones reconocidas en este artículo, con otros organismos reguladores afectados sobre cuestiones relacionadas con servicios internacionales, a fin de preparar sus respectivas decisiones y llegar a adoptar una resolución sobre la cuestión;
- f) cooperará y consultará a los organismos reguladores de todos los Estados miembros, si procede a la Comisión Europea, en el caso de reclamaciones, o de investigaciones por iniciativa propia, sobre cuestiones de acceso o tarificación relacionadas con una franja internacional y, así como en relación con la supervisión de la competencia en el mercado de los servicios de transporte ferroviario internacional, y les pedirá toda la información necesaria antes de tomar su decisión. A su vez, cuando la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia sea consultada a efectos del tratamiento de una reclamación o investigación en una franja internacional deberá aportar toda la información que tenga derecho a solicitar a su vez en virtud del ordenamiento jurídico español;
- g) en caso de que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia reciba una reclamación, o efectúe una investigación por iniciativa propia, transmitirá la información pertinente al organismo regulador competente;
- h) podrá revisar las decisiones y prácticas de las asociaciones de administradores de infraestructuras en materia de cánones o adjudicación de capacidad en relación con el transporte ferroviario internacional.
- i) cooperará con los reguladores ferroviarios de otros estados de la Unión Europea en relación a infraestructuras de titularidad compartida, cuando los Estados concernidos así lo acuerden, a fin de unificar las consecuencias de sus decisiones.

5. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia consultará de forma periódica, y en cualquier caso al menos una vez cada dos años, a los representantes de los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de mercancías y viajeros para tener en cuenta sus puntos de vista sobre el mercado ferroviario en el desarrollo de sus funciones».

Dos. El apartado 1.f) del artículo 12 queda redactada en los siguientes términos:

«f) En el sector ferroviario, corresponde a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en exclusiva conocer y resolver las reclamaciones que presenten las empresas ferroviarias y los restantes candidatos en relación con la

actuación del administrador de infraestructuras ferroviarias, los explotadores de instalaciones de servicio o prestadores de los servicios, así como las empresas ferroviarias y restantes candidatos, y que versen, en particular, sobre:

- 1.º El contenido y la aplicación de las declaraciones sobre la red.
- 2.º Los procedimientos de adjudicación de capacidad y sus resultados.
- 3.º La cuantía, la estructura o la aplicación de los cánones, tarifas y precios que se les exijan o puedan exigírseles.
- 4.º Cualquier trato discriminatorio en el acceso a las infraestructuras o a las instalaciones de servicio, y en relación con los servicios que en ellas se llevan a cabo.
- 5.º La prestación de servicios en los corredores ferroviarios internacionales de transporte de mercancías.
- 6.º Las reclamaciones o investigaciones relacionadas con una franja internacional cuando proceda conocer y resolver a ella y, en los demás casos, cooperará con los órganos reguladores del mercado ferroviario de los demás Estados miembros de la Unión Europea competentes con la franja internacional.
- 7.º La gestión del tráfico.
- 8.º La planificación de la renovación y mantenimiento programado o no programado.
- 9.º El cumplimiento de los requisitos del administrador de infraestructuras ferroviarias, incluidos los relativos a los conflictos de intereses, independencia de sus funciones esenciales, imparcialidad del administrador de las infraestructuras ferroviarias respecto a la gestión del tráfico y a la planificación del mantenimiento, así como la externalización y compartición de las funciones del administrador de las infraestructuras ferroviarias.

Las reclamaciones deberán presentarse en el plazo de un mes desde que se produzca el hecho o la decisión correspondiente. La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia solicitará la información relevante e iniciará las consultas con todas las partes implicadas dentro del plazo de un mes a partir de recibo de la reclamación. En caso de una reclamación contra la negativa de otorgar capacidad de infraestructura, o contra los términos en que esta se otorga, resolverá para confirmar la decisión del administrador de la infraestructura o de la instalación de servicio, o bien para requerir la modificación de esa decisión de conformidad con las instrucciones específicas que se consideren apropiadas».

TÍTULO III

Transposición de directiva de la Unión Europea en materia de viajes combinados y servicios de viaje vinculados

Artículo cuarto. *Modificación del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre.*

El texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, queda modificado como sigue:

Uno. Se modifica la letra g) del artículo 93 que queda redactada como sigue:

«g) A los contratos relativos a los viajes combinados del artículo 151.1.b), excepto los apartados 2 y 6 del artículo 98».

Dos. Se modifica el libro cuarto que queda redactado en los siguientes términos:

«LIBRO CUARTO

Viajes combinados y servicios de viaje vinculados

TÍTULO I

Disposiciones generales

CAPÍTULO I

Ámbito de aplicación y definiciones

Artículo 150. *Ámbito de aplicación.*

1. Este libro será de aplicación, en los términos establecidos en el mismo, a la oferta, contratación y ejecución de los viajes combinados y de los servicios de viaje vinculados, definidos en el artículo siguiente.

2. La regulación establecida en este libro no será de aplicación a:

a) Los viajes combinados y los servicios de viaje vinculados de duración inferior a veinticuatro horas, a menos que se incluya el alojamiento.

b) Los viajes combinados que se ofrezcan y los servicios de viaje vinculados que se faciliten, de manera ocasional y sin ánimo de lucro, únicamente a un grupo limitado de viajeros.

c) Los viajes combinados y los servicios de viaje vinculados contratados sobre la base de un convenio general para la organización de viajes de negocios entre un empresario y otra persona física o jurídica que actúe con fines relacionados con su actividad comercial, negocio, oficio o profesión.

3. No quedarán eximidos de las obligaciones establecidas en este libro los organizadores de viajes combinados, o, en su caso, los minoristas, así como los empresarios que facilitan servicios de viaje vinculados, aunque declaren que actúan exclusivamente como prestadores de un servicio de viaje, como intermediarios o en cualquier otra calidad, o que los servicios que prestan no constituyen un viaje combinado o servicios de viaje vinculados.

Artículo 151. *Definiciones.*

1. A los efectos de este libro se entenderá por:

a) “Servicio de viaje”:

1.º El transporte de pasajeros.

2.º El alojamiento cuando no sea parte integrante del transporte de pasajeros y no tenga un fin residencial.

3.º El alquiler de turismos, de otros vehículos de motor en el sentido del artículo 2. 21 del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos, así como el alquiler de motocicletas que requieran un permiso de conducción de categoría A, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4.2.d) del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.

4.º Cualquier otro servicio turístico que no forme parte integrante de un servicio de viaje de los definidos en los tres apartados anteriores.

b) “Viaje combinado”: la combinación de, al menos, dos tipos de servicios de viaje a efectos del mismo viaje o vacación, si esos servicios:

1.º son combinados por un solo empresario, incluso a petición o según la selección del viajero, antes de que se celebre un único contrato por la totalidad de los servicios, o

2.º con independencia de la celebración de contratos distintos con diferentes prestadores de servicios de viaje, esos servicios:

i) son contratados en un único punto de venta y seleccionados antes de que el viajero acepte pagar,

ii) son ofrecidos, vendidos o facturados a un precio a tanto alzado o global,

iii) son anunciados o vendidos como «viaje combinado» o bajo una denominación similar,

iv) son combinados después de la celebración de un contrato en virtud del cual el empresario permite al viajero elegir entre una selección de distintos tipos de servicios de viaje, o

v) son contratados con distintos empresarios a través de procesos de reserva en línea conectados en los que el nombre del viajero, sus datos de pago y su dirección de correo electrónico son transmitidos por el empresario con el que se celebra el primer contrato a otro u otros empresarios con quienes se celebra otro contrato, a más tardar veinticuatro horas después de la confirmación de la reserva del primer servicio de viaje.

La combinación de servicios de viaje en la que se combine como máximo uno de los tipos de servicios de viaje a que se refieren los apartados 1.º, 2.º o 3.º de la letra a) con uno o varios de los servicios turísticos a que se refiere su apartado 4.º, no se considerará un viaje combinado si estos servicios turísticos no representan una proporción igual o superior al veinticinco por ciento del valor de la combinación y no se anuncian o no constituyen por alguna otra razón una característica esencial de la combinación, o si solo han sido seleccionados y contratados después de que se haya iniciado la ejecución de un servicio de viaje contemplado en los mencionados apartados 1.º, 2.º o 3.º

c) “Contrato de viaje combinado”: el contrato por el conjunto del viaje combinado o, si dicho viaje se realiza con arreglo a contratos distintos, todos los contratos que regulen los servicios de viaje incluidos en el mismo.

d) “Inicio del viaje combinado”: el comienzo de la ejecución de los servicios de viaje incluidos en el viaje combinado.

e) “Servicios de viaje vinculados”: al menos dos tipos diferentes de servicios de viaje adquiridos con objeto del mismo viaje o vacación, que, sin constituir un viaje combinado, den lugar a la celebración de contratos distintos con cada uno de los prestadores individuales de servicios de viaje, si un empresario facilita:

1.º con ocasión de una única visita o contacto con su punto de venta, la selección y el pago separado de cada servicio de viaje por parte de los viajeros, o

2.º de manera específica, la contratación de al menos un servicio de viaje adicional con otro empresario, siempre que tenga lugar a más tardar veinticuatro horas después de la confirmación de la reserva del primer servicio de viaje.

Cuando se adquiera como máximo uno de los servicios de viaje a que se refieren los apartados 1.º, 2.º o 3.º de la letra a) y uno o varios de los servicios turísticos a que se refiere su apartado 4.º, no constituirán servicios de viaje vinculados si estos últimos no representan una proporción igual o superior al veinticinco por ciento del valor de la combinación y no se anuncian o no constituyen por alguna otra razón una característica esencial del viaje o vacación.

f) “Viajero”: toda persona que tiene la intención de celebrar un contrato o tiene derecho a viajar en virtud de un contrato celebrado con arreglo a este libro.

g) “Organizador”: un empresario que combina y vende u oferta viajes combinados directamente, a través de o junto con otro empresario, o el empresario que transmite los datos del viajero a otro empresario a efectos de lo indicado en el párrafo b) 2.º v).

h) “Minorista”: empresario distinto del organizador que vende u oferta viajes combinados por un organizador.

i) “Establecimiento”: el definido en el artículo 3.5 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

j) “Circunstancias inevitables y extraordinarias”: una situación fuera del control de la parte que alega esta situación y cuyas consecuencias no habrían podido evitarse incluso si se hubieran adoptado todas las medidas razonables.

k) “Falta de conformidad”: la no ejecución o la ejecución incorrecta de los servicios de viaje incluidos en un viaje combinado.

l) “Menor”: toda persona menor de dieciocho años.

m) “Punto de venta”: toda instalación de venta al por menor, tanto mueble como inmueble, o un sitio web de venta al por menor o un dispositivo similar de venta minorista en línea, incluso cuando estos sitios web o dispositivos se presenten a los viajeros como un dispositivo único, incluido un servicio telefónico.

n) “Repatriación”: el regreso del viajero al lugar de salida o a cualquier otro lugar acordado por las partes contratantes.

2. A los efectos de lo dispuesto en este libro, se entenderá por empresario, sin perjuicio de la definición establecida en el artículo 4, a aquel que atiende a los viajeros de manera presencial o en línea, tanto si actúa como organizador, minorista, empresario que facilita servicios de viaje vinculados o como prestador de servicios de viaje.

CAPÍTULO II

Disposiciones comunes en materia de responsabilidad

Artículo 152. *Responsabilidad por errores en la reserva.*

El empresario será responsable de los errores debidos a defectos técnicos que se produzcan en el sistema de reservas que le sean atribuibles, así como de los errores cometidos durante el proceso de reserva, cuando el empresario haya aceptado gestionar la reserva de un viaje combinado o de servicios de viaje que formen parte de servicios de viaje vinculados.

El empresario no será responsable de los errores de reserva atribuibles al viajero o causados por circunstancias inevitables y extraordinarias.

TÍTULO II

Viajes combinados

CAPÍTULO I

Obligaciones de información y contenido del contrato de viaje combinado

Artículo 153. *Información precontractual.*

1. Antes de que el viajero quede obligado por cualquier contrato de viaje combinado u oferta correspondiente, el organizador, y también el minorista, cuando el viaje combinado se venda a través de este último, proporcionarán al viajero el

formulario con la información normalizada relativa al viaje combinado que figura en el anexo II, A o B, así como la siguiente información que resulte aplicable al viaje combinado:

a) Las principales características de los servicios de viaje que se señalan a continuación:

1.º El destino o los destinos del viaje, el itinerario y los períodos de estancia, con sus fechas y, cuando se incluya el alojamiento, el número de pernoctaciones incluidas.

2.º Los medios de transporte, sus características y categorías, los puntos, fechas y horas de salida y de regreso, la duración, los lugares de las paradas intermedias y las conexiones de transporte. Si la hora exacta está aún por determinar, se informará al viajero de la hora aproximada de salida y de regreso.

3.º La ubicación, las principales características y, si procede, la categoría turística del alojamiento con arreglo a las normas del correspondiente país de destino.

4.º Las comidas previstas.

5.º Las visitas, excursiones u otros servicios incluidos en el precio total acordado del viaje combinado.

6.º En caso de que esta información no pueda deducirse del contexto, indicación de si alguno de los servicios de viaje se prestará al viajero como parte de un grupo y, en caso afirmativo, cuando sea posible, el tamaño aproximado del grupo.

7.º Si el disfrute de otros servicios turísticos depende de la capacidad del viajero para comunicarse verbalmente de manera eficaz, el idioma en que se prestarán dichos servicios.

8.º A petición del viajero, si el viaje o vacación es en términos generales apto para personas con movilidad reducida, información precisa sobre la idoneidad del viaje o vacación en función de sus necesidades.

b) El nombre comercial, la dirección completa del organizador y, en su caso, del minorista, así como el número de teléfono y la dirección de correo electrónico de ambos.

c) El precio total del viaje combinado con todos los impuestos incluidos y, en su caso, todas las comisiones, recargos y otros costes adicionales o, si dichos costes no pueden calcularse razonablemente antes de la celebración del contrato, una indicación del tipo de costes adicionales que el viajero podría tener que soportar.

d) Las modalidades de pago, incluido cualquier importe o porcentaje del precio que deba abonarse en concepto de anticipo y los plazos para abonar el saldo, o las garantías financieras que tenga que pagar o aportar el viajero.

e) El número mínimo de personas necesario para la realización del viaje combinado y la fecha límite a que se refiere el artículo 160.3.a), antes del inicio del viaje combinado, para la posible cancelación del contrato si no se alcanza dicho número.

f) Información general sobre los requisitos de pasaporte y visado, incluido el tiempo aproximado para la obtención de visados, e información sobre los trámites sanitarios para el viaje y la estancia en el país de destino.

g) Indicación de que el viajero puede resolver el contrato en cualquier momento antes del inicio del viaje combinado, a cambio del pago de una penalización adecuada o, en su caso, de la penalización tipo aplicada por este concepto por el organizador, de conformidad con el artículo 160.1.

h) Información sobre la suscripción de un seguro facultativo que cubra los gastos originados en caso de que el viajero decida poner fin al contrato o los gastos de asistencia, incluidos los de repatriación, en caso de accidente, enfermedad o fallecimiento.

i) La información exigida por la normativa vigente en materia de protección de datos de carácter personal.

Cuando se trate de contratos celebrados por teléfono se facilitará al viajero la información normalizada tal como figura en el anexo II.B y la información indicada en las letras a) a h), ambas inclusive, de este apartado.

2. En la contratación de viajes combinados, tal como se definen en el apartado b).2.º.v) del artículo 151.1, el organizador y el empresario a los que se transmiten los datos garantizarán que cada uno de ellos facilite, antes de que el viajero esté obligado por contrato o por cualquier oferta correspondiente, la información indicada en las letras a) a h), ambas inclusive, del apartado anterior, en la medida en que sea pertinente para los respectivos servicios de viaje que ofrezcan. El organizador también facilitará al mismo tiempo la información normalizada por medio del formulario que figura en el anexo II.C.

3. La información a que se hace referencia en los apartados 1 y 2 deberá facilitarse al viajero, al menos, en castellano y de forma clara, comprensible y destacada, y cuando se facilite por escrito deberá ser legible.

Artículo 154. *Carácter vinculante de la información precontractual.*

1. La información facilitada al viajero con arreglo a las letras a), c), d), e) y g) del artículo 153.1, formará parte integrante del contrato de viaje combinado y no se modificará salvo que las partes contratantes acuerden expresamente lo contrario. El organizador y, en su caso, el minorista, antes de la celebración del contrato de viaje combinado, comunicarán al viajero, de forma clara, comprensible y destacada, todos los cambios de la información precontractual.

2. Si antes de la celebración del contrato el organizador y, en su caso, el minorista no cumplen con los requisitos de información sobre comisiones, recargos u otros costes adicionales que establece el artículo 153.1.c), el viajero no tendrá que soportarlos.

Artículo 155. *Contenido del contrato de viaje combinado y documentos que se entregarán antes del inicio del viaje.*

1. Los contratos de viaje combinado deberán estar redactados en un lenguaje claro y comprensible y, si están por escrito, deberán ser legibles. En el momento de la celebración del contrato o posteriormente sin demora, el organizador o, en su caso, el minorista, proporcionará al viajero una copia del contrato o una confirmación del mismo en un soporte duradero. El viajero tendrá derecho a reclamar una copia del contrato en papel si este se ha celebrado en presencia física de ambas partes.

En el caso de contratos celebrados fuera del establecimiento, el viajero deberá recibir una copia del contrato de viaje combinado o de su confirmación en soporte papel o, si está de acuerdo, en otro soporte duradero.

2. El contrato o su confirmación recogerá el contenido íntegro de lo acordado, incluida toda la información mencionada en el artículo 153.1, así como la información siguiente:

- a) Necesidades especiales del viajero aceptadas por el organizador.
- b) Indicación de que el organizador y el minorista son responsables de la correcta ejecución de todos los servicios de viaje incluidos en el contrato, de conformidad con el artículo 161, y están obligados a prestar asistencia si el viajero se halla en dificultades de conformidad con el artículo 163.2.
- c) El nombre de la entidad garante en caso de insolvencia, el nombre de la entidad garante del cumplimiento de la ejecución del contrato de viaje combinado, y los datos de contacto, incluida su dirección completa, en un documento resumen o

certificado y, cuando proceda, el nombre de la autoridad competente designada a tal fin y sus datos de contacto.

d) El nombre, dirección completa, número de teléfono, dirección de correo electrónico y, si ha lugar, número de fax del representante local del organizador y, en su caso, del minorista, de un punto de contacto o de otro servicio que permita al viajero, a su elección, ponerse en contacto con cualquiera de ellos rápidamente y comunicarse con ellos eficazmente, pedir asistencia cuando tenga dificultades o presentar una reclamación por cualquier falta de conformidad advertida durante la ejecución del viaje combinado.

e) Indicación de que el viajero debe comunicar toda falta de conformidad advertida durante la ejecución del viaje combinado de conformidad con el artículo 161.2.

f) En el caso de que viajen menores que no estén acompañados por un familiar u otro adulto autorizado, siempre que el viaje combinado incluya el alojamiento, información que permita el contacto directo con el menor o con la persona responsable del mismo en el lugar de estancia de este.

g) Información sobre los procedimientos internos de tramitación de reclamaciones disponibles y sobre sistemas de resolución alternativa de litigios, de conformidad con la Ley 7/2017, de 2 de noviembre, por la que se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 2013/11/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativa a la resolución alternativa de litigios en materia de consumo, y si procede, sobre la entidad de resolución de litigios a la que esté adherida el empresario y sobre la plataforma a que se refiere el Reglamento (UE) n.º 524/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, sobre resolución de litigios en línea en materia de consumo y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2009/22/CE.

h) Información de que el viajero tiene derecho a ceder el contrato a otro viajero, de conformidad con el artículo 157.

3. En los contratos de viajes combinados, tal como se definen en el apartado b).2.º.v) del artículo 151.1, el empresario al que se remiten los datos informará al organizador de la celebración del contrato que dé lugar a la constitución del viaje combinado. El empresario facilitará al organizador la información necesaria para que este cumpla con sus obligaciones.

Tan pronto como el organizador haya sido informado de que se ha constituido el viaje combinado facilitará al viajero en un soporte duradero toda la información a la que se refiere el apartado 2 anterior.

4. La información mencionada en los apartados 2 y 3 se proporcionará de forma clara, comprensible y destacada.

5. Con suficiente antelación al inicio del viaje combinado, el organizador o, en su caso, el minorista proporcionarán al viajero los recibos, vales y billetes necesarios, la información acerca de la hora de salida programada y, si procede, la hora límite para facturar, así como la hora programada de las escalas, conexiones de transporte y llegada.

Artículo 156. *Carga de la prueba.*

La carga de la prueba en relación con el cumplimiento de los requisitos de información establecidos en este capítulo recaerá en el empresario.

CAPÍTULO II

Modificaciones del contrato antes del inicio del viaje combinado

Artículo 157. *Cesión del contrato de viaje combinado a otro viajero.*

1. El viajero podrá ceder el contrato de viaje combinado a una persona que reúna todas las condiciones aplicables a ese contrato.

2. La cesión deberá ser comunicada previamente al organizador o, en su caso, al minorista, en un soporte duradero, con una antelación razonable de al menos siete días naturales al inicio del viaje combinado.

3. El cedente del contrato y el cesionario responderán solidariamente de la cantidad pendiente de pago del precio acordado, así como de cualquier comisión, recargo u otros costes adicionales derivados de la cesión. El organizador o, en su caso, el minorista informarán al cedente acerca de los costes efectivos de la cesión. Tales costes deberán ser razonables y, en todo caso, no superarán los costes efectivamente soportados por el organizador y el minorista a causa de la cesión.

4. El organizador y, en su caso, el minorista proporcionarán al cedente las pruebas de las comisiones, recargos u otros costes adicionales derivados de la cesión del contrato.

Artículo 158. *Modificación del precio.*

1. Después de la celebración del contrato, los precios únicamente podrán incrementarse si en el mismo se reserva expresamente esa posibilidad y se establece que el viajero tiene derecho a una reducción del precio conforme al apartado 4. En tal caso, el contrato indicará el modo en que han de calcularse las revisiones del precio.

El incremento de los precios solo será posible como consecuencia directa de cambios en:

- a) el precio del transporte de pasajeros derivado del coste del combustible o de otras fuentes de energía,
- b) el nivel de los impuestos o tasas sobre los servicios de viaje incluidos en el contrato, exigidos por terceros que no están directamente involucrados en la ejecución del viaje combinado, incluidas las tasas, impuestos y recargos turísticos, de aterrizaje y de embarque o desembarque en puertos y aeropuertos, o
- c) los tipos de cambio de divisa aplicables al viaje combinado.

2. Si el aumento de precio mencionado en el apartado anterior excede del ocho por ciento del precio total del viaje combinado, se aplicará lo dispuesto en los apartados del 2 al 5 del artículo 159.

3. Con independencia de su cuantía, solo será posible un aumento de precio si el organizador o, en su caso, el minorista lo notifican al viajero de forma clara y comprensible, con una justificación de este incremento, y le proporcionan su cálculo en un soporte duradero a más tardar veinte días naturales antes del inicio del viaje combinado.

4. Si el contrato estipula la posibilidad de aumentar los precios, el viajero tendrá derecho a una reducción del precio correspondiente a toda disminución de los costes a los que se hace referencia en las letras a), b) y c) del apartado 1 que se produzca en el periodo comprendido entre la celebración del contrato y el inicio del viaje combinado.

5. Cuando se produzca una disminución del precio, el organizador y, en su caso, el minorista tendrán derecho a deducir los gastos administrativos reales del reembolso debido al viajero. Si el viajero lo solicita, el organizador y, en su caso, el minorista deberá aportar la prueba de estos gastos administrativos.

Artículo 159. *Alteración de otras cláusulas del contrato.*

1. El organizador no podrá modificar unilateralmente las cláusulas del contrato antes del inicio del viaje combinado, con excepción del precio de conformidad con el artículo 158, salvo que se haya reservado este derecho en el contrato, que el cambio sea insignificante y que el propio organizador o, en su caso, el minorista informen al viajero de forma clara, comprensible y destacada en un soporte duradero.

2. Si antes del inicio del viaje combinado el organizador se ve obligado a modificar sustancialmente alguna de las principales características de los servicios de viaje a que se refiere el artículo 153.1.a), no puede cumplir con alguno de los requisitos especiales a que se refiere el artículo 155.2.a) o propone aumentar el precio del viaje en más del ocho por ciento de conformidad con el artículo 158.2, el viajero podrá, en un plazo razonable especificado por el organizador, aceptar el cambio propuesto o resolver el contrato sin pagar penalización.

El viajero que resuelva el contrato de viaje combinado podrá aceptar un viaje combinado sustitutivo que le ofrezca el organizador o, en su caso, el minorista, de ser posible de calidad equivalente o superior.

3. El organizador o, en su caso, el minorista deberá comunicar sin demora al viajero, de forma clara, comprensible y destacada y en un soporte duradero:

a) Las modificaciones propuestas contempladas en el apartado 2 y, cuando proceda de conformidad con el apartado 4, su repercusión en el precio del viaje combinado.

b) Un plazo razonable en el que el viajero deberá informar de su decisión con arreglo al apartado 2.

c) La indicación de que en el supuesto de que el viajero no notifique su decisión en el plazo indicado en la letra b) se entenderá que opta por resolver el contrato sin penalización alguna.

d) En su caso, el viaje combinado sustitutivo ofrecido y su precio.

4. Cuando las modificaciones del contrato de viaje combinado o el viaje combinado sustitutivo den lugar a un viaje combinado de calidad o coste inferior, el viajero tendrá derecho a una reducción adecuada del precio.

5. En caso de resolución por el viajero del contrato de viaje combinado antes de su inicio, en virtud del apartado 2, sin pago de penalización o no aceptación por parte del viajero de un viaje combinado sustitutivo, el organizador o, en su caso, el minorista reembolsarán sin demora indebida todos los pagos realizados por el viajero o por un tercero en su nombre y, en cualquier caso, en un plazo no superior a catorce días naturales a partir de la fecha de resolución del contrato. A estos efectos, se aplicará lo dispuesto en los apartados 2 a 5 del artículo 162.

CAPÍTULO III

Terminación del contrato de viaje combinado

Artículo 160. *Resolución, cancelación y derecho de desistimiento antes del inicio del viaje.*

1. En cualquier momento anterior al inicio del viaje combinado el viajero podrá resolver el contrato en cuyo caso el organizador, o, en su caso, el minorista podrán exigirle que pague una penalización que sea adecuada y justificable. El contrato podrá especificar una penalización tipo que sea razonable basada en la antelación de la resolución del contrato con respecto al inicio del viaje combinado y en el ahorro de costes y los ingresos esperados por la utilización alternativa de los servicios de viaje. En ausencia de una penalización tipo, el importe de la penalización por la resolución del contrato equivaldrá al precio del viaje combinado menos el ahorro de

costes y los ingresos derivados de la utilización alternativa de los servicios de viaje. El organizador o, en su caso, el minorista deberán facilitar al viajero que lo solicite una justificación del importe de la penalización.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, cuando concurren circunstancias inevitables y extraordinarias en el lugar de destino o en las inmediaciones que afecten de forma significativa a la ejecución del viaje combinado o al transporte de pasajeros al lugar de destino, el viajero tendrá derecho a resolver el contrato antes del inicio del mismo sin pagar ninguna penalización. En este caso, el viajero tendrá derecho al reembolso completo de cualquier pago realizado, pero no a una compensación adicional.

3. El organizador y, en su caso, el minorista podrán cancelar el contrato y reembolsar al viajero la totalidad de los pagos que este haya realizado, pero no será responsable de compensación adicional alguna si:

a) el número de personas inscritas para el viaje combinado es inferior al número mínimo especificado en el contrato y el organizador o, en su caso, el minorista notifican al viajero la cancelación dentro del plazo fijado en el mismo, que a más tardar será de:

1.º veinte días naturales antes del inicio del viaje combinado en el caso de los viajes de más de seis días de duración,

2.º siete días naturales antes del inicio del viaje combinado en el caso de los viajes de entre dos y seis días de duración,

3.º cuarenta y ocho horas antes del inicio del viaje combinado en el caso de viajes de menos de dos días de duración, o

b) el organizador se ve en la imposibilidad de ejecutar el contrato por circunstancias inevitables y extraordinarias y se notifica la cancelación al viajero sin demora indebida antes del inicio del viaje combinado.

4. El organizador o, en su caso, el minorista, proporcionará los reembolsos exigidos en los apartados 2 y 3, o, con respecto al apartado 1, reembolsará cualquier pago realizado por el viajero o en su nombre, por el viaje combinado, menos la penalización correspondiente. Dichos reembolsos o devoluciones se realizarán al viajero sin demora indebida y, en cualquier caso, en un plazo no superior a catorce días naturales después de la terminación del contrato de viaje combinado.

5. En el caso de los contratos de viaje combinado celebrado fuera del establecimiento, el viajero dispondrá de un plazo de catorce días para ejercer su derecho desistimiento del contrato de viaje combinado, sin necesidad de justificación.

CAPÍTULO IV

Ejecución del viaje combinado

Artículo 161. *Responsabilidad por la ejecución del viaje combinado y derecho de rescabimiento.*

1. Los organizadores y los minoristas de viajes combinados responderán de forma solidaria frente al viajero del correcto cumplimiento de los servicios de viaje incluidos en el contrato, con independencia de que estos servicios los deban ejecutar ellos mismos u otros prestadores.

Quien responda ante el viajero tendrá el derecho de repetición frente al empresario al que le sea imputable el incumplimiento o cumplimiento defectuoso del contrato en función de su respectivo ámbito de gestión del viaje combinado.

Cuando un organizador o un minorista abone una compensación, conceda una reducción del precio o cumpla las demás obligaciones que impone esta ley, podrá

solicitar el resarcimiento a terceros que hayan contribuido a que se produjera el hecho que dio lugar a la compensación, a la reducción del precio o a otras obligaciones.

2. El viajero deberá informar al organizador o, en su caso, al minorista sin demora indebida, teniendo en cuenta las circunstancias de cada caso, de cualquier falta de conformidad que observe durante la ejecución de un servicio de viaje incluido en el contrato.

3. Si cualquiera de los servicios incluidos en el viaje no se ejecuta de conformidad con el contrato, el organizador y, en su caso, el minorista deberán subsanar la falta de conformidad, salvo que resulte imposible o si ello entraña un coste desproporcionado, teniendo en cuenta la gravedad de la falta de conformidad y el valor de los servicios de viaje afectados. En caso de que con arreglo a este apartado no se subsane la falta de conformidad será de aplicación lo dispuesto en el artículo 162.

4. Sin perjuicio de las excepciones previstas en el apartado anterior, si el organizador o el minorista no subsanan la falta de conformidad en un plazo razonable establecido por el viajero, el propio viajero podrá hacerlo y solicitar el reembolso de los gastos necesarios. No será preciso que el viajero especifique un plazo límite si el organizador o, en su caso, el minorista se niegan a subsanar la falta de conformidad o si se requiere una solución inmediata.

5. Cuando una proporción significativa de los servicios de viaje no pueda prestarse según lo convenido en el contrato de viaje combinado, el organizador o, en su caso, el minorista, ofrecerá, sin coste adicional alguno para el viajero, fórmulas alternativas adecuadas, de ser posible de calidad equivalente o superior a las especificadas en el contrato, para la continuación del viaje combinado, también cuando el regreso del viajero al lugar de salida no se efectúe según lo acordado.

Si las fórmulas alternativas propuestas dan lugar a un viaje combinado de menor calidad que la especificada en el contrato, el organizador o, en su caso, el minorista aplicarán al viajero una reducción adecuada del precio.

El viajero solo podrá rechazar las fórmulas alternativas propuestas si no son comparables a lo acordado en el contrato de viaje combinado o si la reducción del precio concedida es inadecuada.

6. Cuando una falta de conformidad afecte sustancialmente a la ejecución del viaje y el organizador o, en su caso, el minorista no la hayan subsanado en un plazo razonable establecido por el viajero, este podrá poner fin al contrato sin pagar ninguna penalización y solicitar, en su caso, tanto una reducción del precio como una indemnización por los daños y perjuicios causados, de conformidad con el artículo 162.

Si no es posible encontrar fórmulas de viaje alternativas o el viajero rechaza las propuestas de conformidad con el apartado 5, párrafo 3, tendrá derecho, en su caso, tanto a una reducción de precio como a una indemnización por daños y perjuicios de conformidad con el artículo 162, sin que se ponga fin al contrato de viaje combinado.

Si el viaje combinado incluye el transporte de pasajeros, el organizador y, en su caso, el minorista, en los casos indicados en los dos párrafos anteriores, repatriará además al viajero en un transporte equivalente sin dilaciones indebidas y sin coste adicional.

7. Si es imposible garantizar el retorno del viajero según lo convenido en el contrato debido a circunstancias inevitables y extraordinarias, el organizador o, en su caso, el minorista asumirán el coste del alojamiento que sea necesario, de ser posible de categoría equivalente, por un período no superior a tres noches por viajero. Cuando la normativa europea sobre derechos de los pasajeros, aplicable a los correspondientes medios de transporte para el regreso del viajero, establezca períodos más largos, se aplicarán dichos períodos.

8. La limitación de costes a que se refiere el apartado anterior no se aplicará a las personas con discapacidad o movilidad reducida, tal como se definen en el artículo 2.a) del Reglamento (CE) n.º 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo, ni a sus acompañantes, mujeres embarazadas y menores no acompañados, así como a las personas con necesidad de asistencia médica específica, si sus necesidades particulares han sido participadas al organizador o, en su caso, al minorista al menos cuarenta y ocho horas antes del inicio del viaje. El organizador y el minorista no podrán invocar las circunstancias inevitables y extraordinarias a efectos de la limitación de responsabilidad, conforme al apartado 7, si el transportista no puede acogerse a estas circunstancias en virtud de la normativa europea.

Artículo 162. *Reducción del precio e indemnización por daños y perjuicios.*

1. El viajero tendrá derecho a una reducción del precio adecuada por cualquier periodo durante el cual haya habido falta de conformidad, a menos que el organizador o el minorista demuestren que la falta de conformidad es imputable al viajero.

2. El viajero tendrá derecho a recibir una indemnización adecuada del organizador o, en su caso, del minorista por cualquier daño o perjuicio que sufra como consecuencia de cualquier falta de conformidad. La indemnización se abonará sin demora indebida.

3. El viajero no tendrá derecho a una indemnización por daños y perjuicios si el organizador o, en su caso, el minorista demuestran que la falta de conformidad es:

- a) imputable al viajero,
- b) imputable a un tercero ajeno a la prestación de los servicios contratados e imprevisible o inevitable, o
- c) debida a circunstancias inevitables y extraordinarias.

4. En la medida en que los convenios internacionales que vinculan a la Unión Europea limiten el alcance o las condiciones del pago de indemnizaciones por parte de prestadores de servicios de viaje incluidos en un viaje combinado, las mismas limitaciones se aplicarán a los organizadores y minoristas. En los demás casos, el contrato podrá limitar la indemnización que debe pagar el organizador o el minorista siempre que esa limitación no se aplique a los daños corporales o perjuicios causados de forma intencionada o por negligencia y que su importe no sea inferior al triple del precio total del viaje.

5. Todo derecho a indemnización o reducción del precio en virtud de lo establecido en esta ley no afectará a los derechos de los viajeros contemplados en:

a) El Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91.

b) El 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.

c) El Reglamento (CE) n.º 392/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente.

d) El Reglamento (UE) n.º 1177/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004.

e) El Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004.

f) Los convenios internacionales.

Los viajeros tendrán derecho a presentar reclamaciones con arreglo a esta ley, a dichos reglamentos y a los convenios internacionales. La indemnización o reducción del precio concedida en virtud de esta ley y la concedida en virtud de dichos reglamentos y convenios internacionales se deducirán la una de la otra para evitar el exceso de indemnización.

Artículo 163. Posibilidad de ponerse en contacto con el organizador a través del minorista y obligación de prestar asistencia.

1. El viajero podrá enviar mensajes, peticiones o quejas en relación con la ejecución del viaje combinado directamente al minorista a través del cual fue adquirido. El minorista transmitirá dichos mensajes, peticiones o quejas al organizador sin demora indebida. A efectos del cumplimiento de los términos o plazos de prescripción, el acuse de recibo por el minorista de los mensajes, peticiones o quejas se considerará acuse de recibo por el organizador.

2. El organizador y el minorista deberán proporcionar asistencia adecuada y sin demora indebida al viajero en dificultades, en especial en caso de circunstancias inevitables y extraordinarias, en particular mediante:

a) el suministro de información adecuada sobre los servicios sanitarios, las autoridades locales y la asistencia consular, y

b) la asistencia al viajero para establecer comunicaciones a distancia y la ayuda para encontrar fórmulas de viaje alternativas.

El organizador y, en su caso, el minorista podrán facturar un recargo razonable por dicha asistencia si la dificultad se ha originado intencionadamente o por negligencia del viajero. Dicho recargo no superará en ningún caso los costes reales en los que haya incurrido el organizador o el minorista.

CAPÍTULO V

Garantías

Artículo 164. Efectividad y alcance de la garantía frente a la insolvencia.

1. Los organizadores y los minoristas de viajes combinados establecidos en España tendrán la obligación de constituir una garantía y adaptarla cuando sea necesario. Dicha garantía podrá constituirse mediante la creación de un fondo de garantía, la contratación de un seguro, un aval u otra garantía financiera, en los términos que determine la Administración competente. Si el transporte de pasajeros está incluido en el contrato de viaje combinado se constituirá una garantía para la repatriación de los viajeros, pudiendo ofrecerse la continuación del viaje combinado. La exigencia de esta garantía quedará sujeta en todo caso a lo establecido en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado.

Los organizadores y los minoristas no establecidos en un Estado miembro de la Unión Europea que vendan u ofrezcan viajes combinados en España, o que por cualquier medio dirijan dichas actividades a España, estarán también obligados a prestar dicha garantía.

2. La garantía deberá ser efectiva y cubrir los costes que sean previsibles de manera razonable. Cubrirá el importe de los pagos realizados directamente por los viajeros, o por un tercero en su nombre, en relación con viajes combinados en temporada alta, teniendo en cuenta el período comprendido entre los pagos anticipados y los pagos finales y la finalización de los viajes combinados, así como

el coste estimado de las repatriaciones en caso de insolvencia. La cobertura necesaria podrá calcularse a partir de los datos comerciales más recientes, como es el volumen de negocios en concepto de viajes combinados realizado en el ejercicio anterior, pero deberá adaptarse en caso de que aumenten los riesgos, especialmente debido a un incremento importante de la venta de estos viajes.

3. La insolvencia se entenderá producida tan pronto como sea evidente que por la falta de liquidez de los organizadores o de los minoristas los servicios de viaje dejen de ejecutarse, no vayan a ejecutarse o vayan a ejecutarse solo en parte, o cuando los prestadores de servicios requieran a los viajeros pagar por ellos. Producida la insolvencia, la garantía deberá estar disponible pudiendo el viajero acceder fácilmente a la protección garantizada, sin perjuicio de que se le ofrezca la continuación del viaje combinado. Los reembolsos correspondientes a servicios de viaje no ejecutados se efectuarán sin demora indebida previa solicitud del viajero.

4. La protección frente a la insolvencia del organizador y del minorista beneficiará a los viajeros sin tener en cuenta su lugar de residencia, el lugar de salida, el lugar dónde se haya vendido el viaje combinado o el Estado miembro en que esté situada la entidad garante en caso de insolvencia.

5. Cuando la ejecución del viaje combinado se vea afectada por la insolvencia del organizador o del minorista, la garantía se activará gratuitamente para las repatriaciones y, en caso necesario, para la financiación del alojamiento previo a la repatriación, sin implicar ningún adelanto de pago para el viajero.

Artículo 165. *Garantía de la responsabilidad contractual.*

Los organizadores y los minoristas de viajes combinados tendrán la obligación de constituir una garantía que responderá con carácter general del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la prestación de sus servicios frente a los contratantes de un viaje combinado. En todo caso, los viajeros podrán reclamar esta garantía directamente al sistema de cobertura constituido.

Artículo 166. *Reconocimiento mutuo de la protección frente a la insolvencia y cooperación administrativa.*

1. A los efectos de acreditar el cumplimiento de los requisitos exigidos por esta ley en cuanto a la protección frente a la insolvencia, las autoridades autonómicas competentes aceptarán toda protección constituida por un organizador y, en su caso, por un minorista, cuando proceda conforme a las medidas adoptadas por la normativa del Estado miembro de su establecimiento. Así mismo, las autoridades autonómicas competentes en esta materia aceptarán toda protección constituida por un organizador y, en su caso, por un minorista, cuando proceda conforme a las medidas adoptadas según la normativa de la comunidad autónoma de su establecimiento.

2. El Ministerio de Industria, Comercio y Turismo actuará como punto de contacto central para facilitar la cooperación administrativa europea y nacional. Las autoridades autonómicas competentes en esta materia llevarán a cabo el control de los organizadores y, en su caso, de los minoristas que operen en sus correspondientes comunidades autónomas y notificarán sus datos a través del punto de contacto central a los demás Estados miembros y a la Comisión.

3. El Ministerio de Industria, Comercio y Turismo facilitará recíprocamente a los puntos de contacto centrales de los otros Estados miembros toda la información necesaria sobre los requisitos del régimen nacional de protección frente a la insolvencia, así como la identidad de la entidad o entidades garantes que ofrezcan dicha protección a un determinado organizador o minorista establecido en territorio español. Las comunidades autónomas facilitarán al Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, como punto de contacto central, toda la información necesaria sobre los requisitos del régimen de protección frente a la insolvencia, así como la identidad de la entidad o entidades garantes que ofrezcan dicha protección a un determinado

organizador o minorista establecido en su territorio. En todo caso, remitirán una primera respuesta en un plazo máximo de quince días hábiles desde la recepción de la solicitud del punto de contacto central.

4. Los puntos de contacto centrales de los otros Estados miembros podrán acceder libremente al listado de los organizadores y minoristas que cumplan sus obligaciones de protección frente a la insolvencia gestionado por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. Este listado será de acceso público, incluido el acceso en línea.

5. Cuando existan dudas sobre la protección frente a la insolvencia de un organizador o de un minorista que no esté establecido en España, el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo deberá pedir aclaraciones al Estado miembro de establecimiento del empresario. Respecto a los empresarios establecidos en España, el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo responderá a las solicitudes de otros Estados miembros lo antes posible, habida cuenta de la urgencia y la complejidad del asunto. En todo caso, se remitirá una primera respuesta antes de quince días hábiles desde la recepción de la solicitud.

TÍTULO III

Servicios de viaje vinculados

Artículo 167. *Requisitos de protección frente a la insolvencia.*

1. Los empresarios que faciliten servicios de viaje vinculados deberán constituir una garantía para el reembolso de todos los pagos que reciban de los viajeros en la medida en que uno de los servicios de viaje que estén incluidos no se ejecute a consecuencia de su insolvencia. Si dichos empresarios son la parte responsable del transporte de pasajeros la garantía cubrirá también la repatriación de los viajeros. La garantía podrá constituirse mediante la creación de un fondo de garantía, la contratación de un seguro, un aval u otra garantía financiera, en los términos que determine la Administración competente. La exigencia de esta garantía quedará sujeta en todo caso a lo establecido en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre.

Los empresarios no establecidos en un Estado miembro de la Unión Europea que faciliten servicios de viaje vinculados en España, o que por cualquier medio dirijan dichas actividades a España, estarán también obligados a prestar dicha garantía.

2. La garantía que se constituya deberá cumplir con lo dispuesto en los artículos 164 y 166.

3. La insolvencia se entenderá producida tan pronto como sea evidente que por la falta de liquidez de los empresarios los servicios de viaje dejen de ejecutarse, no vayan a ejecutarse o vayan a ejecutarse solo en parte, o cuando los prestadores de servicios requieran a los viajeros pagar por ellos. Producida la insolvencia, la garantía deberá estar disponible pudiendo el viajero acceder fácilmente a la protección garantizada. Los reembolsos correspondientes a servicios de viaje no ejecutados se efectuarán sin demora indebida previa solicitud del viajero.

Artículo 168. *Requisitos de información.*

1. Antes de que el viajero quede obligado por cualquier contrato que dé lugar a servicios de viaje vinculados o por cualquier oferta correspondiente, el empresario que facilite estos servicios, incluidos los casos en que el empresario no esté establecido en un Estado miembro pero por cualquier medio dirija tales actividades a España, indicará de forma clara, comprensible y destacada:

a) que el viajero no podrá acogerse a ninguno de los derechos que se aplican exclusivamente a los viajes combinados conforme a lo previsto en esta ley y que

cada prestador de servicios será el único responsable de la correcta prestación contractual de su servicio, y

b) que el viajero gozará de la protección frente a la insolvencia contemplada en el artículo 167.

A fin de cumplir con lo dispuesto en el presente apartado, el empresario que facilite unos servicios de viaje vinculados proporcionará al viajero dicha información mediante el formulario normalizado correspondiente que figura en el anexo III. Cuando el carácter especial de los servicios de viaje vinculados no esté contemplado por ninguno de los formularios que figuran en dicho anexo proporcionará la información contenida en el mismo.

2. Si el empresario que facilite servicios de viaje vinculados no ha cumplido con los requisitos establecidos en el artículo 167 y en el apartado 1 de este artículo, se aplicarán los derechos y obligaciones establecidos en los artículos 157 y 160 y en el capítulo IV del título II de este libro en relación con los servicios de viaje que forman parte de los servicios de viaje vinculados.

3. Cuando unos servicios de viaje vinculados sean el resultado de la celebración de un contrato entre un viajero y un empresario que no facilita dichos servicios, este último informará al empresario que los facilita de la celebración del correspondiente contrato.

TÍTULO IV

De la prescripción de las reclamaciones y régimen sancionador

Artículo 169. *Prescripción de las reclamaciones.*

El plazo de prescripción para presentar reclamaciones con arreglo a este libro será de dos años.

Artículo 170. *Régimen sancionador.*

A lo dispuesto en este libro no le es de aplicación el régimen de infracciones y sanciones previsto en el libro primero, título IV, capítulo II, siéndole de aplicación el régimen de infracciones y sanciones previsto en la legislación específica sobre la materia dictada por las Administraciones públicas competentes en materia de turismo o por aquellas que en cada caso tengan atribuida la competencia por razón de la materia. Las sanciones que se establezcan deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias».

Tres. El anexo del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias se enumera como anexo I y se adicionan los anexos II y III con el siguiente contenido:

«ANEXO II

A. *Formulario de información normalizada para contratos de viaje combinado en los que sea posible utilizar hiperenlaces*

La combinación de servicios de viaje que se le ofrece es un viaje combinado en el sentido del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre.

Por lo tanto, usted gozará de todos los derechos que se aplican en el marco de la UE a los viajes combinados. La(s) empresa(s) XY será(n) plenamente responsable(s) de la correcta ejecución del viaje combinado en su conjunto.

Además, como exige la legislación, la(s) empresa(s) XY está(n) cubierta(s) por una garantía para reembolsarle los pagos realizados y, si el transporte está incluido en el viaje, asegurar su repatriación en caso de que incurra(n) en insolvencia.

Más información sobre sus principales derechos con arreglo al texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre (que se proporcionará mediante un hiperenlace).

Siguiendo el hiperenlace, el viajero recibirá la siguiente información:

Principales derechos en virtud del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre:

- Los viajeros recibirán toda la información esencial sobre el viaje combinado antes de celebrar el contrato.
- Siempre habrá como mínimo un empresario responsable de la correcta ejecución de todos los servicios de viaje incluidos en el contrato.
- Se proporcionará a los viajeros un número de teléfono de emergencia o los datos de un punto de contacto donde puedan contactar con el organizador o el minorista.
- Los viajeros podrán ceder el viaje combinado a otra persona, con un preaviso razonable y, en su caso, con sujeción al pago de gastos adicionales.
- El precio del viaje combinado solo se podrá aumentar si se producen gastos específicos (por ejemplo, en los precios de combustible) y está expresamente estipulado en el contrato, y en ningún caso en los últimos veinte días anteriores al inicio del viaje combinado. Si el aumento de precio excede del ocho por ciento del precio del viaje combinado, el viajero podrá poner fin al contrato. Si el organizador se reserva el derecho de aumentar el precio, el viajero tendrá derecho a una reducción del precio si disminuyen los gastos correspondientes.
- Los viajeros podrán poner fin al contrato sin pagar ninguna penalización y obtener el reembolso completo de todos los pagos realizados si se modifica significativamente alguno de los elementos esenciales del viaje combinado que no sea el precio. Si el empresario responsable del viaje combinado lo cancela antes de su inicio, los viajeros tendrán derecho al reembolso de los pagos realizados y, cuando proceda, a una compensación.
- En circunstancias excepcionales, por ejemplo en caso de que en el lugar de destino existan graves problemas de seguridad que puedan afectar al viaje combinado, los viajeros podrán poner fin al contrato antes del inicio del viaje combinado sin pagar ninguna penalización.
- Además, los viajeros podrán poner fin al contrato en cualquier momento antes del inicio del viaje combinado mediante el pago de una penalización por terminación, que sea adecuada y justificable.
- Si, después del inicio del viaje combinado, no pueden prestarse elementos significativos de este, deberán ofrecerse al viajero fórmulas alternativas adecuadas, sin coste adicional. Los viajeros podrán poner fin al contrato sin pagar ninguna penalización en caso de no ejecución de los servicios cuando ello afecte sustancialmente a la ejecución del viaje combinado y el organizador o, en su caso, el minorista no consigan solucionar el problema.
- Los viajeros también tendrán derecho a una reducción del precio y/o a una indemnización por daños y perjuicios en caso de no ejecución o ejecución incorrecta de los servicios de viaje.
- El organizador y el minorista deberán proporcionar asistencia al viajero en caso de que este se encuentre en dificultades.
- Si el organizador o el minorista incurren en insolvencia se procederá al reembolso de los pagos. En caso de que el organizador o, en su caso, el minorista

incurran en insolvencia después del inicio del viaje combinado y este incluya el transporte, se garantizará la repatriación de los viajeros. XY ha suscrito una garantía de protección frente a la insolvencia con YZ [la entidad garante en caso de insolvencia -por ejemplo, un fondo de garantía o una compañía de seguros-]. Si se deniegan servicios debido a la insolvencia de XY, los viajeros podrán ponerse en contacto con dicha entidad o, en su caso, con la autoridad competente (datos de contacto, entre otros, nombre, dirección completa, correo electrónico y número de teléfono).

Texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre ([hiperenlace](#)).

B. Formulario de información normalizada para contratos de viaje combinado en supuestos distintos de los contemplados en la parte A

La combinación de servicios de viaje que se le ofrece es un viaje combinado en el sentido del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre.

Por lo tanto, usted gozará de todos los derechos que se aplican en el marco de la Unión Europea a los viajes combinados. La(s) empresa(s) XY será(n) plenamente responsable(s) de la correcta ejecución del viaje combinado en su conjunto.

Además, como exige la legislación, la(s) empresa(s) XY está(n) cubierta(s) por una garantía para reembolsarle los pagos realizados y, si el transporte está incluido en el viaje, asegurar su repatriación en caso de que incurra(n) en insolvencia.

Principales derechos en virtud del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre:

- Los viajeros recibirán toda la información esencial sobre el viaje combinado antes de celebrar el contrato de viaje combinado.
- Siempre habrá como mínimo un empresario responsable de la correcta ejecución de todos los servicios de viaje incluidos en el contrato.
- Se proporcionará a los viajeros un número de teléfono de emergencia o los datos de un punto de contacto donde puedan contactar con el organizador y, en su caso, con el minorista.
- Los viajeros podrán ceder el viaje combinado a otra persona, con un preaviso razonable y, en su caso, con sujeción al pago de gastos adicionales.
- El precio del viaje combinado solo se podrá aumentar si se producen gastos específicos (por ejemplo, en los precios de combustible) y está expresamente estipulado en el contrato, y en ningún caso en los últimos veinte días anteriores al inicio del viaje combinado. Si el aumento de precio excede del ocho por ciento del precio del viaje combinado, el viajero podrá poner fin al contrato. Si el organizador se reserva el derecho de aumentar el precio, el viajero tendrá derecho a una reducción del precio si disminuyen los gastos correspondientes.
- Los viajeros podrán poner fin al contrato sin pagar ninguna penalización y obtener el reembolso completo de todos los pagos realizados si se modifica significativamente alguno de los elementos esenciales del viaje combinado que no sea el precio. Si el empresario responsable del viaje combinado lo cancela antes de su inicio, los viajeros tendrán derecho al reembolso de los pagos realizados y, cuando proceda, a una compensación.
- En circunstancias excepcionales, por ejemplo en caso de que en el lugar de destino existan graves problemas de seguridad que puedan afectar al viaje combinado, los viajeros podrán poner fin al contrato antes del inicio del viaje combinado, sin pagar ninguna penalización.

– Además, los viajeros podrán poner fin al contrato en cualquier momento antes del inicio del viaje combinado mediante el pago de una penalización por terminación que sea adecuada y justificable.

– Si, después del inicio del viaje combinado, no pueden prestarse elementos significativos del mismo, deberán ofrecerse al viajero fórmulas alternativas adecuadas, sin coste adicional. Los viajeros podrán poner fin al contrato sin pagar ninguna penalización en caso de no ejecución de los servicios cuando ello afecte sustancialmente a la ejecución del viaje combinado y el organizador y, en su caso, el minorista no consigan solucionar el problema.

– Los viajeros también tendrán derecho a una reducción del precio y/o a una indemnización por daños y perjuicios en caso de no ejecución o ejecución incorrecta de los servicios de viaje.

– El organizador y el minorista deberán proporcionar asistencia al viajero en caso de que este se encuentre en dificultades.

– Si el organizador o el minorista incurren en insolvencia se procederá al reembolso de los pagos. En caso de que el organizador o, en su caso, el minorista incurran en insolvencia después del inicio del viaje combinado y este incluya el transporte, se garantizará la repatriación de los viajeros. XY ha suscrito una garantía de protección frente a la insolvencia con YZ [la entidad garante en caso de insolvencia -por ejemplo, un fondo de garantía o una compañía de seguros-]. Si se deniegan servicios debido a la insolvencia de XY, los viajeros podrán ponerse en contacto con dicha entidad o, en su caso, con la autoridad competente (datos de contacto, entre otros, nombre, dirección completa, correo electrónico y número de teléfono).

Texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre (hiperenlace).

C. *Formulario de información normalizada en caso de transmisión de datos por parte de un organizador a otro empresario de conformidad con el artículo 151.1.b).2.º v)*

Si usted celebra un contrato con la empresa AB antes de que se cumplan veinticuatro horas de la recepción de la confirmación de la reserva enviada por la empresa XY, el servicio de viaje ofrecido por XY y AB constituirá un viaje combinado en el sentido del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre

Por lo tanto, usted gozará de todos los derechos que se aplican en el marco de la UE a los viajes combinados. La empresa XY será plenamente responsable de la correcta ejecución del viaje combinado en su conjunto.

Además, como exige la legislación, la empresa XY está cubierta por una garantía para reembolsarle los pagos realizados y, si el transporte está incluido en el viaje, asegurar su repatriación en caso de que incurra en insolvencia.

Más información sobre derechos principales con arreglo al texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre (que se proporcionará mediante un hiperenlace).

Siguiendo el hiperenlace el viajero recibirá la siguiente información:

Principales derechos en virtud del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre:

– Los viajeros recibirán toda la información esencial sobre los servicios de viaje antes de celebrar el contrato de viaje combinado.

- Siempre habrá como mínimo un empresario responsable de la correcta ejecución de todos los servicios de viaje incluidos en el contrato.
- Se proporcionará a los viajeros un número de teléfono de emergencia o los datos de un punto de contacto donde puedan contactar con el organizador y, en su caso, con el minorista.
- Los viajeros podrán ceder el viaje combinado a otra persona, con un preaviso razonable y, en su caso, con sujeción al pago de gastos adicionales.
- El precio del viaje combinado solo se podrá aumentar si se producen gastos específicos (por ejemplo, en los precios de combustible) y está expresamente estipulado en el contrato, y en ningún caso en los últimos veinte días anteriores al inicio del viaje combinado. Si el aumento de precio excede del ocho por ciento del precio del viaje combinado, el viajero podrá poner fin al contrato. Si el organizador se reserva el derecho de aumentar el precio, el viajero tendrá derecho a una reducción del precio si disminuyen los gastos correspondientes.
- Los viajeros podrán poner fin al contrato sin pagar ninguna penalización y obtener el reembolso completo de todos los pagos realizados si se modifica significativamente alguno de los elementos esenciales del viaje combinado que no sea el precio. Si el empresario responsable del viaje combinado lo cancela antes de su inicio, los viajeros tendrán derecho al reembolso de los pagos realizados y, cuando proceda, a una compensación.
- En circunstancias excepcionales, por ejemplo en caso de que en el lugar de destino existan graves problemas de seguridad que puedan afectar al viaje combinado, los viajeros podrán poner fin al contrato antes del inicio del viaje combinado sin pagar ninguna penalización.
- Además, los viajeros podrán poner fin al contrato en cualquier momento antes del inicio del viaje combinado mediante el pago de una penalización por terminación que sea adecuada y justificable.
- Si, después del inicio del viaje combinado, no pueden prestarse elementos significativos del mismo, deberán ofrecerse al viajero fórmulas alternativas adecuadas, sin coste adicional. Los viajeros podrán poner fin al contrato sin pagar ninguna penalización en caso de no ejecución de los servicios cuando ello afecte sustancialmente a la ejecución del viaje combinado y el organizador y, en su caso, el minorista no consigan solucionar el problema.
- Los viajeros también tendrán derecho a una reducción del precio y/o indemnización por daños y perjuicios en caso de no ejecución o ejecución incorrecta de los servicios de viaje.
- El organizador y el minorista deberán proporcionar asistencia al viajero en caso de que este se encuentre en dificultades.
- Si el organizador o el minorista incurren en insolvencia se procederá al reembolso de los pagos. En caso de que el organizador o, en su caso, el minorista incurran en insolvencia después del inicio del viaje combinado y este incluya el transporte, se garantizará la repatriación de los viajeros. XY ha suscrito una garantía de protección frente a la insolvencia con YZ [la entidad garante en caso de insolvencia -por ejemplo, un fondo de garantía o una compañía de seguros-]. Si se deniegan servicios debido a la insolvencia de XY, los viajeros podrán ponerse en contacto con dicha entidad o, en su caso, con la autoridad competente (datos de contacto, entre otros, nombre, dirección completa, correo electrónico y número de teléfono).

Texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre (hiperenlace).

ANEXO III

A. Formulario de información normalizada en caso de que el empresario que facilita servicios de viaje vinculados en línea en el sentido del artículo 151.1.e). 1.º sea un transportista que vende un billete de ida y vuelta

Si, después de haber seleccionado y pagado un servicio de viaje, usted reserva servicios de viaje adicionales para su viaje o vacación a través de nuestra empresa, XY, NO gozará de los derechos que se aplican a los viajes combinados en virtud del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre.

Por lo tanto, nuestra empresa, XY, no será responsable de la correcta ejecución de dichos servicios de viaje adicionales. En caso de problemas, sírvase ponerse en contacto con el prestador de servicios correspondiente.

No obstante, si usted reserva servicios de viaje adicionales durante la misma visita del sitio web de reservas de nuestra empresa, XY, estos servicios formarán parte de unos servicios de viaje vinculados. En este caso, tal y como exige el Derecho de la Unión Europea, la empresa XY ha suscrito una garantía de protección para reembolsarle los pagos abonados a XY en concepto de servicios que no se hayan ejecutado por insolvencia de XY y, en caso necesario, para su repatriación. Tenga en cuenta que no se procederá al reembolso en caso de insolvencia del prestador de servicios correspondiente.

Más información sobre protección frente a la insolvencia (que se proporcionará mediante un hiperenlace).

Siguiendo el hiperenlace el viajero recibirá la siguiente información:

XY ha suscrito una garantía de protección frente a la insolvencia con YZ [la entidad garante en caso de insolvencia -por ejemplo, un fondo de garantía o una compañía de seguros-].

Si se deniegan servicios debido a la insolvencia de XY, los viajeros podrán ponerse en contacto con dicha entidad o, en su caso, con la autoridad competente (datos de contacto, entre otros, nombre, dirección completa, correo electrónico y número de teléfono).

Nota: La protección frente a la insolvencia no incluye contratos con partes distintas de XY que puedan ejecutarse pese a la insolvencia de XY.

Texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre (hiperenlace).

B. Formulario de información normalizada en caso de que el empresario que facilita servicios de viaje vinculados en línea en el sentido del artículo 151.1.e). 1.º sea un empresario distinto del transportista que vende el billete de ida y vuelta

Si, después de haber seleccionado y pagado un servicio de viaje, usted reserva servicios de viaje adicionales para su viaje o vacación a través de nuestra empresa, XY, NO gozará de los derechos que se aplican a los viajes combinados en virtud del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre.

Por lo tanto, nuestra empresa, XY, no será responsable de la correcta ejecución de los distintos servicios de viaje. En caso de problemas, sírvase ponerse en contacto con el prestador de servicios correspondiente.

No obstante, si usted reserva servicios de viaje adicionales durante la misma visita del sitio web de reservas de nuestra empresa, XY, estos servicios formarán parte de unos servicios de viaje vinculados. En este caso, tal y como exige la normativa, la empresa XY ha suscrito una garantía de protección para reembolsarle los pagos abonados a XY en concepto de servicios que no se hayan ejecutado por insolvencia de XY. Tenga en cuenta que no se procederá al reembolso en caso de insolvencia del prestador de servicios correspondiente.

Más información sobre protección frente a la insolvencia (que se proporcionará mediante un hiperenlace).

Siguiendo el hiperenlace el viajero recibirá la siguiente información:

XY ha suscrito una garantía de protección frente a la insolvencia con YZ [la entidad garante en caso de insolvencia -por ejemplo, un fondo de garantía o una compañía de seguros-].

Si se deniegan servicios debido a la insolvencia de XY, los viajeros podrán ponerse en contacto con dicha entidad o, en su caso, con la autoridad competente (datos de contacto, entre otros, nombre, dirección completa, correo electrónico y número de teléfono).

Nota: La protección frente a la insolvencia no incluye contratos con partes distintas de XY que puedan ejecutarse pese a la insolvencia de XY.

Texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre (hiperenlace).

C. Formulario de información normalizada en caso de servicios de viaje vinculados en el sentido del artículo 151.1.e).1º, en los que los contratos se celebren en presencia física simultánea del empresario (distinto del transportista que vende un billete de ida y vuelta) y del viajero

Si, después de haber seleccionado y pagado un servicio de viaje, usted reserva servicios de viaje adicionales para su viaje o vacación a través de nuestra empresa, XY, NO gozará de los derechos que se aplican a los viajes combinados en virtud del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre.

Por lo tanto, nuestra empresa, XY, no será responsable de la correcta ejecución de los distintos servicios de viaje. En caso de problemas, sírvase ponerse en contacto con el prestador de servicios correspondiente.

Sin embargo, si usted reserva servicios de viaje adicionales durante la misma visita o contacto con nuestra empresa, XY, estos servicios formarán parte de unos servicios de viaje vinculados. En este caso, tal y como exige la normativa, la empresa XY ha suscrito una garantía de protección para reembolsarle los pagos abonados a XY en concepto de servicios que no se hayan ejecutado por insolvencia de XY. Tenga en cuenta que no se procederá al reembolso en caso de insolvencia del prestador de servicios correspondiente.

Más información sobre protección frente a la insolvencia (que se proporcionará mediante un hiperenlace).

Siguiendo el hiperenlace el viajero recibirá la siguiente información:

XY ha suscrito una garantía de protección frente a la insolvencia con YZ [la entidad garante en caso de insolvencia -por ejemplo, un fondo de garantía o una compañía de seguros-]

Si se deniegan servicios debido a la insolvencia de XY, los viajeros podrán ponerse en contacto con dicha entidad o, en su caso, con la autoridad competente

(datos de contacto, entre otros, nombre, dirección completa, correo electrónico y número de teléfono).

Nota: La protección frente a la insolvencia no incluye contratos con partes distintas de XY que puedan ejecutarse pese a la insolvencia de XY.

Texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre (hiperenlace).

D. Formulario de información normalizada en caso de que el empresario que facilita servicios de viaje vinculados en línea en el sentido del artículo 151.1.e).2º, sea un transportista que vende un billete de ida y vuelta

Si usted reserva unos servicios de viaje adicionales para su viaje o vacación mediante este(os) enlace(s), NO gozará de los derechos que se aplican a los viajes combinados en virtud del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre.

Por lo tanto, nuestra empresa, XY, no será responsable de la correcta ejecución de dichos servicios de viaje adicionales. En caso de problemas, sírvase ponerse en contacto con el prestador de servicios correspondiente.

Sin embargo, si usted reserva servicios de viaje adicionales mediante este(os) enlace(s) antes de veinticuatro horas desde la recepción de la confirmación de la reserva por parte de nuestra empresa, XY, estos servicios formarán parte de unos servicios de viaje vinculados. En este caso, tal y como exige la normativa, la empresa XY ha suscrito una garantía de protección para reembolsarle los pagos abonados a XY en concepto de servicios que no se hayan ejecutado por insolvencia de XY y, en caso necesario, a efectos de repatriación. Tenga en cuenta que no se procederá al reembolso en caso de insolvencia del prestador de servicios correspondiente.

Más información sobre protección frente a la insolvencia (que se proporcionará mediante un hiperenlace)

Siguiendo el hiperenlace el viajero recibirá la siguiente información:

XY ha suscrito una garantía de protección frente a la insolvencia con YZ [la entidad garante en caso de insolvencia -por ejemplo, un fondo de garantía o una compañía de seguros-].

Si se deniegan servicios debido a la insolvencia de XY, los viajeros podrán ponerse en contacto con dicha entidad o, en su caso, con la autoridad competente (datos de contacto, entre otros, nombre, dirección completa, correo electrónico y número de teléfono).

Nota: La protección frente a la insolvencia no incluye contratos con partes distintas de XY que pueden ejecutarse pese a la insolvencia de XY.

Texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre (hiperenlace).

E. Formulario de información normalizada en caso de que el empresario que facilita unos servicios de viaje vinculados en línea en el sentido del artículo 151.1.e).2º, sea un empresario distinto del transportista que vende el billete de ida y vuelta

Si usted reserva servicios de viaje adicionales para su viaje o vacación mediante este(os) enlace(es), NO gozará de los derechos que se aplican a los viajes

combinados en virtud del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre.

Por lo tanto, nuestra empresa, XY, no será responsable de la correcta ejecución de los servicios de viaje adicionales. En caso de problemas, sírvase ponerse en contacto con el prestador de servicios correspondiente.

Sin embargo, si usted reserva servicios de viaje adicionales mediante este(os) enlace(s) antes de veinticuatro horas desde la confirmación de la reserva por parte de nuestra empresa, XY, estos servicios formarán parte de unos servicios de viaje vinculados. En este caso, tal y como exige la normativa, la empresa XY ha suscrito una garantía de protección para reembolsarle los pagos abonados a XY en concepto de servicios que no se hayan ejecutado por insolvencia de XY. Tenga en cuenta que no se procederá al reembolso en caso de insolvencia del prestador de servicios correspondiente.

Más información sobre protección frente a la insolvencia [que se proporcionará mediante un hiperenlace]

Siguiendo el hiperenlace el viajero recibirá la siguiente información:

XY ha suscrito una garantía de protección frente a la insolvencia con YZ [la entidad garante en caso de insolvencia -por ejemplo, un fondo de garantía o una compañía de seguros-].

Si se deniegan servicios debido a la insolvencia de XY, los viajeros podrán ponerse en contacto con dicha entidad o, en su caso, con la autoridad competente (datos de contacto, entre otros, nombre, dirección completa, correo electrónico y número de teléfono).

Nota: La protección frente a la insolvencia no incluye contratos con partes distintas de XY que puedan ejecutarse pese a la insolvencia de XY.

Texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre (hiperenlace)».

Disposición adicional primera. *Medios para el funcionamiento del Punto de Contacto Central.*

Para el adecuado desempeño de las nuevas funciones que el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo asume como punto de contacto central conforme a lo dispuesto en el artículo 166 del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, dicho departamento ministerial dispondrá de los medios personales y materiales necesarios para ello dentro de las disponibilidades presupuestarias existentes.

Disposición adicional segunda. *Referencias a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.*

Las referencias contenidas en la Ley 17/2001, de 7 de diciembre, de Marcas, a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, deberán entenderse realizadas a la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Disposición transitoria única. *Régimen transitorio.*

1. Los procedimientos sobre marcas y nombres comerciales iniciados antes de la entrada en vigor de este real decreto-ley serán tramitados y resueltos conforme a la legislación anterior.

2. Las marcas y nombres comerciales concedidos durante la vigencia de legislaciones anteriores se registrarán por el presente real decreto-ley.

3. Hasta que la Oficina Española de Patentes y Marcas, conforme a lo previsto en el apartado 2 de la disposición adicional primera de la Ley 17/2001, de 7 de diciembre, de Marcas, en la versión introducida por el presente real decreto-ley, y la disposición final séptima, adquiera la competencia para declarar la nulidad o caducidad de los signos distintivos regulados en dicha ley, será competente la jurisdicción civil de acuerdo con lo previsto en el Título XII de la Ley 24/2015, de 24 de julio, de Patentes, y de conformidad con las disposiciones sustantivas previstas en el título VI de la Ley 17/2001, de 7 de diciembre, de Marcas, en la versión introducida por el presente real decreto-ley.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

1. Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto-ley.

2. En particular quedan derogadas las siguientes disposiciones:

a) 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.

b) 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 Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

Disposición final primera. *Título competencial.*

1. El título I del presente real decreto-ley se dicta al amparo de la competencia estatal prevista por el artículo 149.1.9.^a de la Constitución en materia de legislación sobre Propiedad Industrial. Se exceptúa de lo anterior el apartado veintisiete del artículo primero, exclusivamente respecto de las referencias al procedimiento judicial contenidas en los artículos 61, 61 bis y 61 ter de la Ley de Marcas, que se amparan en el artículo 149.1.6.^a de la Constitución que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre legislación procesal.

2. El título II se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.13^a y 21^a de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia sobre las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.

3. El título III se dicta al amparo de las competencias exclusivas que corresponden al Estado en materia de legislación mercantil, procesal y civil, conforme al artículo 149.1.6.^a y 8.^a de la Constitución.

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

Mediante este real decreto-ley se incorporan al Derecho español las siguientes Directivas:

a) Directiva (UE) 2015/2436 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2015, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de marcas.

A estos efectos, las referencias hechas en las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas en vigor a las Directivas derogadas, Directiva 2008/95/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2008 y a la Directiva 89/104/CEE del Consejo,

de 21 de diciembre de 1988, relativas a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de marcas, se entenderán hechas a la directiva citada en el apartado anterior.

b) 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, modificada por la Directiva 2016/2370, de 14 de diciembre.

c) Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados, por la que se modifican el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE del Consejo.

Disposición final tercera. *Desarrollo normativo y ejecución del Real Decreto-ley.*

Se autoriza al Gobierno a dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y ejecución de este real decreto-ley.

Disposición final cuarta. *Adaptación normativa.*

Las comunidades autónomas deberán adaptar su normativa a lo previsto en el título III de este real decreto-ley.

Disposición final quinta. *No aumento del gasto público.*

La puesta en marcha de las medidas incorporadas mediante el título I de este real decreto-ley no supondrá gastos adicionales a los previstos en las dotaciones de Capítulo I del Presupuesto de Gastos ni incremento de los gastos globales de personal de la Oficina Española de Patentes y Marcas.

Disposición final sexta. *Apertura a la libre competencia del transporte de viajeros por ferrocarril.*

La apertura a la libre competencia del transporte de viajeros por ferrocarril prevista en el título II se hará efectiva de acuerdo con lo previsto en el apartado 1 de la disposición transitoria primera de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, en la redacción dada por el presente real decreto-ley.

Disposición final séptima. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto-ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

No obstante, el título I entrará en vigor el día 14 de enero de 2019, excepto los apartados 3, 4, 5 y 6 del artículo 21 de la Ley 17/2001, de 7 de diciembre, de Marcas, en la redacción dada por el presente real decreto-ley, que lo harán el día en que, conforme a lo previsto en el apartado 7 de dicho artículo, entre en vigor el desarrollo reglamentario de los mismos y el apartado 2 de la disposición adicional primera de la Ley 17/2001, de 7 de diciembre, de Marcas, en la redacción dada por el presente real decreto-ley, que lo hará el día 14 de enero de 2023.

Dado en Madrid, el 21 de diciembre de 2018.

FELIPE R.

El Presidente del Gobierno,
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN