



Bruselas, 30.1.2013
COM(2013) 30 final

2013/0015 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea

(Refundición)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2013) 8 final}

{SWD(2013) 9 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

1.1. Evolución reciente de la política ferroviaria de la UE

En su Libro Blanco titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible», adoptado el 28 de marzo de 2011 (denominado en lo sucesivo «Libro Blanco de 2011»), la Comisión anunció su proyecto de establecimiento de un Espacio Ferroviario Europeo único y precisó que este objetivo implica la creación de un mercado ferroviario interior en el que las empresas ferroviarias europeas puedan prestar servicios sin trabas innecesarias desde el punto de vista técnico y administrativo.

Por otro lado, las conclusiones del Consejo Europeo de enero de 2012 ponen de relieve la necesidad de aprovechar las posibilidades de generación de crecimiento que brinda el Mercado Único plenamente integrado, también en lo que se refiere a las industrias de red¹. Por su parte, la Comunicación de la Comisión en materia de Medidas en favor de la Estabilidad, el Crecimiento y el Empleo, adoptada el 30 de mayo de 2012², hace hincapié en la necesidad de reducir en mayor medida la carga reglamentaria y las barreras que dificultan la entrada en el sector ferroviario, y realiza recomendaciones en este sentido. En esta misma línea, el 6 de junio de 2012 la Comisión adoptó la Comunicación sobre fortalecimiento de la gobernanza del mercado único, que igualmente destaca la importancia del sector del transporte³.

En la última década, el mercado ferroviario de la UE ha experimentado cambios radicales que han venido de la mano de los tres «paquetes ferroviarios» legislativos (acompañados de otros actos auxiliares) encaminados a provocar la apertura de los mercados nacionales y lograr un ferrocarril más competitivo e interoperable a nivel de la UE, manteniendo a la vez un alto nivel de seguridad. Sin embargo, al pesar del desarrollo considerable del «acervo de la UE» por el que se establece un mercado interior de los servicios de transporte ferroviario, la parte que ostenta el ferrocarril en el transporte intra-UE sigue siendo muy modesto. Por ello, la Comisión ha decidido presentar un cuarto paquete ferroviario que aumente la calidad y eficiencia de los servicios ferroviarios y elimine los obstáculos que subsisten en el mercado. La presente Directiva es un componente del cuarto paquete ferroviario que se centra en la eliminación de las restantes barreras administrativas y técnicas y, en particular, en el establecimiento de un enfoque común para abordar las normas de seguridad e interoperabilidad que permitirán aumentar las economías de escala de las empresas ferroviarias activas en la UE; en la disminución de los costes administrativos y la aceleración de los procedimientos administrativos, y en la eliminación de la discriminación oculta.

1.2. Marco jurídico de la interoperabilidad

Según el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (artículos 170 y 171), la Unión Europea debe contribuir al establecimiento y al desarrollo de redes transeuropeas en los sectores del transporte. Para lograr estos objetivos, la Unión debe tomar medidas necesarias para garantizar la interoperabilidad de las redes, especialmente en el ámbito de la normalización técnica.

¹ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/CE/127599.pdf.

² COM(2012) 299 final.

³ COM(2012) 259 final.

Las primeras medidas que se adoptaron en el sector ferroviario fueron la Directiva 96/48/CE, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y la Directiva 2001/16/CE, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, modificadas por la Directiva 2004/50/CE. Estas Directivas fueron refundidas en la Directiva 2008/57/CE sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario comunitario, actualmente vigente con las modificaciones de las Directivas 2009/131/CE y 2011/18/UE.

1.3. Razones por las que se procede a la refundición de la Directiva 2008/57/CE

La experiencia derivada del desarrollo de las ETI, de la aplicación de las Directivas de interoperabilidad a proyectos concretos, de los trabajos del Comité instituido por el artículo 29 de la Directiva 2008/57/CE y de la contribución de las partes interesadas, han proporcionado una serie de enseñanzas. Por otro lado, el contexto legislativo que regula la comercialización de productos ha evolucionado en los últimos años, con el resultado de que se hace necesario actualizar la legislación en materia de interoperabilidad.

Sobre esta base, la Comisión tiene la intención de proponer una serie de cambios en la Directiva 2008/57/CE; estos cambios pueden clasificarse en tres categorías:

- disposiciones nuevas: algunas definiciones nuevas, el concepto de autorización de puesta en el mercado de vehículos, y algunas disposiciones sobre registros;
- aclaraciones de disposiciones existentes: ámbito de aplicación de la Directiva, aplicación de las ETI a sistemas existentes, excepciones a las ETI, deficiencias de las ETI y aplicabilidad de normas nacionales;
- actualizaciones debidas a la evolución del marco legislativo: disposiciones relativas a la evaluación de la conformidad y a los organismos de evaluación de la conformidad, así como referencias a los procedimientos de comitología y a los actos delegados;
- cambios de redacción: consolidación de anteriores modificaciones del texto de la Directiva, nueva numeración de artículos y anexos, referencias a otros componentes del cuarto paquete ferroviario, nueva redacción puntual de algunas frases con el fin de evitar ambigüedades en las traducciones.

2. RESULTADOS DE CONSULTAS REALIZADAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIONES DE IMPACTO

La Comisión Europea ha llevado a cabo una exhaustiva evaluación de impacto que respalde las propuestas legislativas destinadas a aumentar la eficiencia y competitividad del Espacio Ferroviario Europeo único, tanto en lo que se refiere a la interoperabilidad como a la seguridad.

En junio de 2011 se instituyó un Grupo Director de la Evaluación de Impacto. Aunque la DG MOVE invitó a participar a todas las DG, las más directamente implicadas son ENTR, EMPL, SG, SJ, HR, RTD, BUDG, REGIO, ENER y ELARG.

Los servicios de la Comisión han venido debatiendo de forma continuada con representantes del sector acerca de la evolución del Espacio Ferroviario Europeo único. En 2010-2011 llevaron a cabo una evaluación *ex post* del Reglamento 881/2004 por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea.

Por otro lado, para asistir a la Comisión en el proceso de la evaluación de impacto, se encargó a un consultor externo que preparara un estudio que respaldara dicha evaluación y procediera a una consulta específica de las partes interesadas.

La consulta específica de las partes interesadas comenzó el 18 de noviembre de 2011 con una encuesta por Internet y finalizó el 30 de diciembre de 2011. A la consulta siguieron entrevistas con los principales interesados y un seminario de partes interesadas a finales de febrero de 2012.

Desde entonces, la DG MOVE ha tomado parte en reuniones bilaterales con el sector al objeto de sopesar los puntos de vista de éste acerca de lo que debería lograrse con el cuarto paquete ferroviario en relación con la interoperabilidad y la seguridad.

Dado el carácter técnico de la iniciativa, no se celebraron consultas públicas. Sin embargo, la Comisión veló por que todas las partes interesadas fueran consultadas a su debido momento y por que las conversaciones cubrieran todos los elementos clave de la iniciativa.

Para más información acerca de la evaluación de impacto y de los resultados de la consulta de las partes interesadas, véase el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña las propuestas de la Comisión para eliminar las restantes barreras administrativas y técnicas en los ámbitos de la interoperabilidad y la seguridad en el mercado ferroviario de la UE.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

Esta sección expone y comenta las modificaciones más significativas del texto de la Directiva. No se detiene en comentar modificaciones menores derivadas del Tratado de Lisboa, ni mejoras de redacción u otras modificaciones obvias.

La numeración que aparece es la nueva numeración de los artículos y anexos, a no ser que vaya precedida de «ex», en cuyo caso se trata de la numeración de la Directiva 2008/57/CE.

CAPÍTULO I

Artículo 1

Los servicios de la Comisión, junto con el Comité citado en el artículo 29 de la Directiva 2008/57/CE, ya habían procedido en febrero de 2009 a aclarar el ámbito de aplicación de la Directiva por lo que se refiere a las líneas y vehículos utilizados en servicios locales, urbanos y suburbanos. Este análisis dio como resultado una estrategia que se traduce en tres acciones: i) exclusión del ferrocarril urbano y precisiones sobre el ámbito de aplicación; ii) desarrollo de un marco europeo de normalización de carácter voluntario específico para el ferrocarril urbano; y iii) desarrollo de los requisitos esenciales del transporte urbano.

La primera acción comenzó en octubre de 2009, momento en que los servicios de la Comisión pidieron a los Estados miembros que excluyeran del ámbito de aplicación de las medidas de transposición de la Directiva 2008/57/CE los casos a) y b) citados en su artículo 1, apartado 3. Se trataba con ello de evitar que los Estados miembros aplicaran la Directiva a determinados casos no cubiertos por las ETI. De no hacerse así, los Estados miembros notificarían todas las normas nacionales vigentes para el metro, el tranvía y los sistemas de ferrocarril ligero, que no disponen de ETI propias, y aplicarían a estos sistemas todos los procedimientos que establece la Directiva para el ferrocarril pesado, lo que acarrearía una carga administrativa, técnica y jurídica desproporcionada. Para evitar esto, la modificación propuesta consagra en el apartado 3 de este artículo la advertencia que ya habían formulado los servicios de la Comisión en octubre de 2009; con ello se da cuenta de la primera acción.

La segunda acción comenzó oficialmente en febrero de 2011, cuando los servicios de la Comisión confiaron a los organismos de normalización europeos el mandato de desarrollar normas voluntarias en el ámbito del ferrocarril urbano.

Para colaborar en la realización de la tercera acción, las asociaciones que representan al sector del ferrocarril urbano lanzaron en octubre de 2011 una serie de «requisitos fundamentales» que se utilizan ya como referencia para la ejecución del programa de normalización del ferrocarril urbano propuesto por CEN(CENELEC y ETSI en octubre de 2011).

Con estas premisas, puede considerarse que la interoperabilidad de los sistemas locales, urbanos y suburbanos ya está suficientemente cubierta por el régimen voluntario y no necesita regularse por la Directiva.

Artículo 2

En aras de la claridad, y para mantener una coherencia con la evolución del marco jurídico, se han añadido o modificado algunas definiciones.

Ex artículo 3

Este artículo ha sido suprimido por hacerse redundante con el artículo 1.

Artículo 3

Sin cambios sustanciales.

CAPÍTULO II

Artículo 4

Se añaden a las ETI nuevas disposiciones para que queden cubiertos los subsistemas existentes y para que las empresas ferroviarias puedan controlar la compatibilidad entre los vehículos y las rutas en las que operan.

Artículo 5

Sin cambios sustanciales, aparte de los requeridos por el Tratado de Lisboa.

Artículo 6

Se precisa en este artículo la utilización de los dictámenes de la Agencia mientras se modifican las ETI a causa de las deficiencias detectadas en ellas.

Ex artículo 7

Este artículo ha sido suprimido por haberse quedado obsoleto. En realidad, para cuando la presente Directiva entre en vigor, el ámbito de aplicación de las ETI habrá sido ampliado.

Artículo 7

Los casos de no aplicación de las ETI se han reducido porque la posibilidad presentada en el artículo 9, apartado 1, letra b) de la actual Directiva no está muy clara, no ha sido nunca utilizada y podría quedar cubierta, como las de las letras c) y f) del mismo apartado, por aplicaciones específicas de las ETI.

Artículos 8, 9 y 10

Sin cambios sustanciales, aparte de los requeridos por el Tratado de Lisboa.

Ex artículo 12

Suprimido porque queda cubierto por la Directiva 1025/2012/UE.

Artículo 11

Sin cambios sustanciales.

CAPÍTULO IV

Ex artículo 15

Sus disposiciones se trasladan a algunos artículos del capítulo V.

Artículo 12

Sin cambios sustanciales.

Artículos 13 y 14

Estos artículos han sido objeto de una nueva redacción para mantener una coherencia con el texto revisado de la presente Directiva, con el Reglamento de la Agencia y con la Directiva de seguridad. Se precisa el papel que desempeñan las normas nacionales, los casos en que puede recurrirse a tales normas y los procedimientos de retirada y publicación de las mismas.

La Agencia conserva sus competencias en materia de clasificación de las normas nacionales (ex artículo 27); pero además, la Agencia examinará las normas nacionales notificadas e invitará a los Estados miembros a derogarlas si se hacen redundantes o incompatibles con la normativa de la UE.

Artículo 15

Se precisan las circunstancias que dan lugar a una nueva declaración «CE» de verificación.

Artículo 16

Sin cambios sustanciales.

Artículo 17

Recuerda el principio general de presunción de la conformidad establecido en la Directiva 1025/2012/UE.

Ex artículo 20

Parte del contenido ha sido transferido al capítulo V, después de experimentar algunas aclaraciones. El resto queda cubierto por el artículo 7 (no aplicación de las ETI).

CAPÍTULO V

Los ex artículos 21 a 25 se han suprimido y sustituido por los nuevos artículos 18 a 20.

Artículo 18

Tratándose de instalaciones fijas, el procedimiento es prácticamente igual al de la Directiva 2008/57, salvo en el caso de los subsistemas de control-mando y señalización en las vías, que deberán ser autorizados por la Agencia para que se mantenga una coherencia con los correspondientes subsistemas de a bordo.

Artículo 19

En él se regula la puesta en el mercado de subsistemas móviles, que puede correr a cargo tanto de las empresas ferroviarias como de los fabricantes. En la práctica, los subsistemas móviles no entran en servicio por sí solos; su entrada en servicio se efectúa cuando se integran en el vehículo. La entrada en servicio de un vehículo se trata en el artículo 21.

Artículo 20

Se introduce el concepto de autorización de puesta en el mercado de vehículos, que sustituye parcialmente al de autorización de entrada en servicio de vehículos, emitida por la autoridad nacional de seguridad, según dispone la Directiva 2008/57/CE.

La autorización de puesta en el mercado de vehículos es emitida por la Agencia y contiene toda la información que más tarde necesitará la empresa ferroviaria para que el vehículo entre

en servicio con carácter comercial. El solicitante (empresa ferroviaria, fabricante, etc.) puede pedir a la Agencia que complemente la autorización de puesta en el mercado de vehículos con una declaración acerca de la compatibilidad técnica del vehículo con un conjunto de líneas determinado por él a partir de consideraciones técnicas o comerciales. Esta declaración complementaria facilitará a la empresa ferroviaria la entrada en servicio del vehículo.

Artículo 21

Se precisa el papel de las empresa ferroviarias y los administradores de infraestructuras en la comprobación de la compatibilidad técnica del vehículo con la ruta y la integración segura del vehículo en el sistema en el que vaya a funcionar.

Artículo 22

Trata de la autorización de puesta en el mercado de tipos de vehículos y ha sido modificado para mantener una concordancia con las disposiciones de los artículos 18 a 21.

Ex artículo 27

Ha sido suprimido porque algunas de sus disposiciones han pasado al Reglamento de la Agencia.

CAPÍTULO VI

Los artículos 23 a 41, relativos a los organismos de evaluación de la conformidad, sustituyen y complementan al ex artículo 28 y al anexo VIII; incluyen las disposiciones del nuevo marco legislativo para la comercialización de productos, recogido en la Decisión 768/2008/CE.

Ex artículo 31

Este artículo ha sido suprimido por haberse quedado obsoleto.

CAPÍTULO VII

Los artículos 42 a 45, relativos a los NVE y los registros, han sido actualizados para mantener la concordancia con las disposiciones del capítulo V.

Ex artículo 36

Este artículo ha sido suprimido por haberse quedado obsoleto.

CAPÍTULO VIII

Artículos 46 y 47

Estos artículos tratan de la delegación de poderes a la Comisión, como dispone el Tratado de Lisboa.

Artículo 48

Ha sido modificado para dar cuenta de los nuevos procedimientos de comitología.

Ex artículo 30

Este artículo ha sido suprimido por haberse quedado obsoleto.

Artículos 49 y 50

Estos artículos han sido actualizados para mantener una coherencia con el texto de la presente Directiva.

Artículo 51

Recoge las nuevas disposiciones del régimen transitorio de entrada en servicio de vehículos. Permite la aplicación en paralelo de ambos regímenes (el de la Directiva 2008/57/CE y el de la presente Directiva) durante un periodo limitado.

Artículo 52

Como consecuencia del Tratado de Lisboa, algunos anexos de la Directiva 2008/57/CE pasan a ser actos de ejecución adoptados por la Comisión. Este artículo establece las disposiciones que deberán aplicarse hasta la fecha de aplicación de tales actos de ejecución.

Artículo 53

Trata de las tablas de correspondencias que los Estados miembros deberán comunicar con motivo de la transposición de la presente Directiva a su ordenamiento. Estas tablas son necesarias por la importancia de las modificaciones introducidas por los capítulos V y VI de la Directiva; gracias a ellas, las partes interesadas pueden identificar la legislación nacional aplicable.

Artículo 54

Nuevo artículo relativo al papel de los dictámenes y recomendaciones de la Agencia.

Artículos 55 a 57

Estos artículos han sido actualizados para mantener una coherencia con el texto de la presente Directiva.

Anexo I

Ya no se menciona el sistema ferroviario transeuropeo porque el ámbito de aplicación de las ETI se amplía desde el momento de entrada en vigor de la Directiva.

La distinción entre ferrocarril de alta velocidad y convencional también desaparece debido a la fusión de algunas ETI que tratan de un tipo u otro.

Teniendo en cuenta todo ello, la clasificación de los vehículos se ha simplificado.

Anexos II y III

Sin cambios sustanciales.

Ex anexo IV

Pasa a ser un acto de ejecución, véase el artículo 8, apartado 2.

Ex Anexos V y VI

Pasan a ser actos de ejecución, véase el artículo 15, apartado 7.

Ex anexo VII

Pasa a ser un acto de ejecución, véase el artículo 14, apartado 8.

Ex anexo VIII

Ha sido suprimido porque ha quedado incluido en los artículos 27, 28 y 29.

Ex anexo IX

Pasa a ser un acto de ejecución, véase el artículo 7, apartado 3.

Anexos IV y V

Estos artículos han sido actualizados para mantener una coherencia con el texto de la presente Directiva.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea
(Refundición)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea ~~constitutivo de la Comunidad Europea~~ y, en particular, ~~sus artículos 71 y 156~~ ☒ su artículo 91, apartado 1 y sus artículos 170 y 171 ☒,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

~~La Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad², y la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional⁴, fueron modificadas sustancialmente por la Directiva 2004/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵. Dado que se van a introducir nuevas modificaciones, conviene, por razones de claridad, proceder a la refundición de dichas Directivas y, con fines de simplificación, reunir sus disposiciones en un texto único.~~

¹ DO C ... , p. ...

² DO C ... , p. ...

³ ~~DO L 235 de 17.9.1996, p. 6; Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2007/32/CE de la Comisión (DO L 141 de 2.6.2007, p. 63).~~

⁴ ~~DO L 110 de 20.4.2001, p. 1; Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2007/32/CE.~~

⁵ ~~Directiva 2004/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por la que se modifican la Directiva 96/48/CE del Consejo, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, y la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional (DO L 164 de 30.4.2004, p. 114; versión corregida en el DO L 220 de 21.6.2004, p. 40).~~

↓ nuevo

- (1) La Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad⁶, ha sido modificada en diversas ocasiones y de forma sustancial. Habida cuenta de que es preciso introducir nuevas modificaciones, conviene en aras de una mayor claridad, proceder a la refundición de dicha Directiva.
-

↓ 2008/57/CE considerando 2
(adaptado)

- (2) Para permitir a los ciudadanos de la Unión, a los agentes económicos y a las entidades regionales y locales beneficiarse plenamente de las ventajas derivadas de la creación de un espacio sin fronteras interiores, conviene, en particular, favorecer la interconexión y la interoperabilidad de las redes ferroviarias nacionales, así como el acceso a dichas redes, realizando las acciones que puedan resultar necesarias en el ámbito de la armonización de las normas técnicas, ~~como se establece en el artículo 155 del Tratado.~~
-

↓ nuevo

- (3) La consecución de la interoperabilidad del sistema ferroviario de la Unión Europea debe llevar a la determinación de un nivel óptimo de armonización técnica y a hacer posible la facilitación, mejora y desarrollo de los servicios de transporte internacional por ferrocarril en la Unión y con terceros países, así como la creación progresiva de un mercado interno de los equipos y los servicios destinados a la construcción, renovación, rehabilitación y explotación del sistema ferroviario de la Unión.
-

↓ 2008/57/CE considerando 3
(adaptado)

~~Mediante la firma del Protocolo adoptado en Kyoto el 12 de diciembre de 1997 la Unión Europea se ha comprometido a reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero. Este objetivo requiere una corrección del equilibrio de los modos de transporte y, por lo tanto, un aumento de la competitividad del transporte ferroviario.~~

↓ 2008/57/CE considerando 43
(adaptado)

~~La estrategia de la Comunidad con respecto a la integración de las cuestiones medioambientales y de desarrollo sostenible en su política de transportes recuerda la necesidad de actuar en favor de la reducción del efecto de los transportes sobre el medio ambiente.~~

⁶ DO L 191 de 18.7.2008, p. 1;

↓ 2008/57/CE considerando 5

- (4) La explotación de trenes en servicio comercial a lo largo de la red ferroviaria requiere, en particular, una coherencia absoluta entre las características de la infraestructura y de los vehículos, pero también una interconexión eficaz de los sistemas de información y comunicación de los distintos administradores de infraestructura y las empresas ferroviarias. De esta coherencia e interconexión dependen el nivel de prestaciones, la seguridad, la calidad de los servicios y su coste, sin olvidar que la interoperabilidad del sistema ferroviario se basa especialmente en dicha coherencia e interconexión.
-

↓ 2008/57/CE considerando 6
(adaptado)
⇒ nuevo

- (5) ~~Compete a los Estados miembros~~ ⇒ El marco normativo ferroviario debe asignar unas responsabilidades claras a la hora de ~~garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad, salud y protección de los consumidores que se aplican a las redes ferroviarias en general durante las fases de proyecto, construcción, entrada en servicio y explotación.~~
-

↓ 2008/57/CE considerando 7
(adaptado)

- (6) Entre las normativas nacionales, ~~así como entre~~ los reglamentos internos y las especificaciones técnicas ~~que aplican los ferrocarriles,~~ ☒ aplicables a los sistemas, subsistemas y componentes ferroviarios ☒ existen diferencias importantes debido a que integran técnicas particulares de las industrias nacionales y que prescriben dimensiones y dispositivos particulares, así como características especiales. Esta situación dificulta, en especial, la circulación de los trenes en buenas condiciones por ~~todo el territorio comunitario~~ ☒ toda la Unión ☒.
-

↓ 2008/57/CE considerando 8
⇒ nuevo

- (7) Con el transcurso de los años, esta situación ha creado vínculos muy estrechos entre las industrias ferroviarias nacionales y los ferrocarriles nacionales, en detrimento de una apertura efectiva de los mercados ⇒ que permita la llegada de nuevos agentes ⇐. Para desarrollar su competitividad a escala mundial, estas industrias deben disponer de un mercado europeo abierto y regido por la competencia.
-

↓ 2008/57/CE considerando 9
(adaptado)
⇒ nuevo

- (8) Conviene definir, en consecuencia, para toda la ~~Comunidad~~ ☒ Unión ☒ unos requisitos ~~esenciales~~ ⇒ relativos a la interoperabilidad ferroviaria ⇐ que se apliquen a su sistema ferroviario.

↓ 2008/57/CE considerando 10

~~Para lograr estos objetivos, el Consejo tomó una primera medida el 23 de julio de 1996 al adoptar la Directiva 96/48/CE. Posteriormente, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron la Directiva 2001/16/CE.~~

↓ 2008/57/CE considerando 11

~~La entrada en vigor de la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE del Consejo sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios⁷, la Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias⁸, y la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad⁹, ha afectado a la realización de la interoperabilidad. La ampliación de los derechos de acceso debe efectuarse, como en los demás modos de transporte, paralelamente a la aplicación de las medidas de armonización necesarias. Por consiguiente, es preciso alcanzar la interoperabilidad en toda la red ampliando progresivamente el ámbito geográfico de aplicación de la Directiva 2001/16/CE. Es conveniente asimismo ampliar la base jurídica de la Directiva 2001/16/CE al artículo 71 del Tratado, sobre el que se fundamenta la Directiva 2001/12/CE.~~

↓ 2008/57/CE considerando 12
(adaptado)
⇒ nuevo

- (9) La elaboración de las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) en el ámbito de la alta velocidad ha puesto de manifiesto la necesidad de aclarar la relación entre los requisitos esenciales y las ETI, por un lado, y las normas europeas y demás documentos de carácter normativo, por otro. En particular, es necesario establecer una diferencia inequívoca entre las normas o las partes de las normas que ~~es indispensable hacer~~ deben hacerse obligatorias para lograr el objetivo de la presente Directiva, por una parte, y, por otra, las «normas armonizadas» que se han desarrollado de conformidad con el Reglamento (UE) n° 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, sobre normalización europea y por el que se modifican las Directivas 89/686/CEE y 93/15/CEE del Consejo y las Directivas 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE y 2009/105/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y se deroga la Decisión 87/95/CEE del Consejo y la Decisión n° 1673/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁰ ~~son fruto de la aplicación del nuevo enfoque en materia de armonización técnica y normalización.~~ Cuando sea estrictamente necesario, las ETI podrán hacer referencia explícita a normas o especificaciones europeas, que se harán obligatorias desde la entrada en vigor de las ETI.

⁷ ~~DO L 75 de 15.3.2001, p. 1;~~

⁸ ~~DO L 75 de 15.3.2001, p. 26;~~

⁹ ~~DO L 75 de 15.3.2001, p. 29; Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2007/58/CE de la Comisión (DO L 315 de 3.12.2007, p. 44);~~

¹⁰ ~~DO L 316 de 14.11.2012, p. 12;~~

↓ nuevo

- (10) Con el fin de aumentar verdaderamente la competitividad del sector ferroviario de la Unión sin falsear las condiciones de competencia entre los principales agentes del sistema, la elaboración de las ETI debe inspirarse en los principios de apertura, consenso y transparencia, recogidos en el anexo II del Reglamento (UE) nº 1025/2012.
- (11) La calidad del transporte ferroviario de la Unión requiere, entre otras cosas, una absoluta coherencia entre las características de la red en sentido amplio, incluidas las partes fijas de todos los subsistemas afectados, y las características de los vehículos, incluidas las partes embarcadas de todos los subsistemas afectados. De esta coherencia dependen los niveles de las prestaciones, de seguridad y calidad de servicio, y su coste.
-

↓ 2008/57/CE considerando 13

~~Por regla general, las especificaciones europeas se elaboran con arreglo al nuevo enfoque en materia de armonización técnica y normalización. Dichas especificaciones permiten obtener una presunción de conformidad en relación con determinados requisitos esenciales de la presente Directiva, en particular en el caso de los componentes de interoperabilidad y las interfaces. Estas especificaciones europeas (o las partes aplicables) no son obligatorias y las ETI no contienen referencias explícitas a las mismas. Las referencias de estas especificaciones europeas se publican en el Diario Oficial de la Unión Europea y los Estados miembros publican las referencias de las normas nacionales que incorporen las normas europeas.~~

↓ 2008/57/CE considerando 14

~~En determinados casos, las ETI pueden contener una referencia explícita a normas o especificaciones europeas cuando ello sea estrictamente necesario para cumplir los objetivos de la presente Directiva. Dicha referencia explícita tiene consecuencias que deben precisarse; en particular, dichas normas o especificaciones europeas pasan a ser obligatorias a partir del momento en que la ETI sea aplicable.~~

↓ 2008/57/CE considerando 15
(adaptado)

- (12) Una ETI establece todas las disposiciones a las que ~~debe~~ debería ajustarse un componente de interoperabilidad, así como el procedimiento que debe seguirse para evaluar su conformidad. Además, es necesario precisar que todo componente ~~debe~~ debería ser objeto del procedimiento de evaluación de la conformidad y de idoneidad para el uso indicado en las ETI e ir acompañado del certificado correspondiente.
-

↓ 2008/57/CE considerando 16
(adaptado)

- (13) Al desarrollar nuevas ETI, el objetivo debe ser siempre garantizar la compatibilidad con el sistema ~~autorizado~~ existente. Ello contribuirá a promover la competitividad del transporte ferroviario y evitar costes adicionales innecesarios a través del requisito de rehabilitación o renovación de los subsistemas ~~autorizados~~ existentes, para garantizar

la retrocompatibilidad. En los casos excepcionales en los que no sea posible garantizar la compatibilidad, las ETI pueden crear el marco necesario para decidir ~~la posible necesidad de autorizar de nuevo~~ si el subsistema existente necesita una nueva decisión de autorización de entrada en servicio, así como los plazos correspondientes.

↓ 2008/57/CE considerando 17
(adaptado)

- (14) Por razones de seguridad, es preciso ~~instar a los Estados miembros a que asignen~~ asignar un código de identificación a todo vehículo que entre en servicio, que debe quedar posteriormente incluido en un registro de matriculación nacional. Los registros deberían ~~deben~~ estar abiertos a consulta por parte de todos los Estados miembros y de determinados agentes económicos ~~comunitarios~~ de la Unión Europea. Los registros nacionales de vehículos ~~no~~ han de respetar un formato coherente de presentación de datos. Por esa razón, los registros deben ser objeto de especificaciones funcionales y técnicas comunes.
-

↓ nuevo

- (15) Cuando determinados aspectos técnicos correspondientes a los requisitos esenciales no pueden cubrirse explícitamente en una ETI, pero necesiten subsanarse, se identificarán en un anexo a la ETI como puntos pendientes. Por lo que se refiere a estos puntos pendientes, y mientras no se complete la ETI, se aplicarán las normas nacionales.
-

↓ 2008/57/CE considerando 18
(adaptado)

- (16) Es necesario precisar el tratamiento que debe reservarse a los casos en los que los requisitos esenciales aplicables a un subsistema aún no hayan sido ~~objeto de especificaciones exhaustivas~~ tratados en el marco de la ETI correspondiente. En tales casos, los organismos encargados de los procedimientos de evaluación de la conformidad y de verificación deben ser los organismos notificados a que se refiere el artículo ~~17~~ 20 de la Directiva 2008/57/CE ~~96/48/CE~~ y de la Directiva 2001/16/CE.
-

↓ nuevo

- (17) La Directiva 2008/57/CE se aplica a todo el sistema ferroviario de la Unión; el ámbito de aplicación de las ETI se amplía para cubrir también los vehículos y redes no incluidos en el sistema ferroviario transeuropeo. Por ello, el anexo I debería simplificarse eliminando referencias específicas al sistema ferroviario transeuropeo.
-

↓ 2008/57/CE considerando 19

~~La distinción entre el sistema ferroviario de alta velocidad y el sistema ferroviario convencional no justifica la existencia de dos Directivas distintas. Los procedimientos de elaboración de las ETI son idénticos en los dos sistemas, al igual que los procedimientos que deben respetarse para la certificación de los componentes de interoperabilidad y los subsistemas. Los requisitos esenciales son prácticamente idénticos, al igual que la subdivisión del sistema en subsistemas que deben ser objeto de especificaciones técnicas. Por otro lado, puesto que los trenes deben poder circular libremente de la red de alta velocidad a la red~~

~~convencional, las especificaciones técnicas de los dos sistemas coinciden en buena medida; por otra parte, las tareas de elaboración de las ETI han demostrado que, en determinados subsistemas, una sola ETI puede servir para ambos sistemas. Por lo tanto, procede integrar las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE.~~

↓ nuevo

- (18) Las especificaciones funcionales y técnicas que han de cumplir los subsistemas y sus interfaces pueden variar en función del uso de los subsistemas, por ejemplo según las categorías de líneas y vehículos.
- (19) Al objeto de garantizar la ejecución progresiva de la interoperabilidad ferroviaria en toda la Unión y de reducir gradualmente la diversidad de los sistemas heredados, las ETI deberán especificar las disposiciones que deban aplicarse en caso de renovación o rehabilitación de subsistemas existentes, y podrán especificar plazos para la realización del conjunto de objetivos.
-

↓ 2008/57/CE considerando 20

~~La Directiva 2004/50/CE prevé una extensión progresiva del ámbito de aplicación de la Directiva 2001/16/CE, a medida que se vayan aprobando nuevas ETI o se revisen las vigentes. El ámbito de aplicación de la presente Directiva comprende, desde la entrada en vigor de esta, las redes transeuropeas convencionales y de alta velocidad, tal como se definen en la Decisión no 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte¹¹; así como los vehículos habilitados para circular por las mismas. Dicho ámbito de aplicación se extenderá progresivamente a la totalidad de la red y de los vehículos, siempre que se demuestre el interés económico de tal proceder mediante la correspondiente evaluación de impacto.~~

↓ 2008/57/CE considerando 21

- (20) Teniendo en cuenta el enfoque progresivo para eliminar obstáculos a la interoperabilidad del sistema ferroviario y el plazo necesario para adoptar las ETI, conviene evitar que los Estados miembros adopten nuevas normas nacionales o se comprometan en proyectos que incrementen la diversidad del sistema existente.
-

↓ nuevo

- (21) Con el fin de eliminar los obstáculos a la interoperabilidad, y como resultado de la ampliación del ámbito de aplicación de las ETI a todo el sistema ferroviario de la Unión Europea, el número de normas nacionales debe reducirse progresivamente. En este sentido es necesario distinguir entre normas nacionales directamente relacionadas con requisitos locales y normas necesarias para suplir los puntos pendientes de las ETI. El segundo tipo de normas debe eliminarse progresivamente a medida que se solventan puntos pendientes de las ETI.

¹¹ ~~DO L 228 de 9.9.1996, p. 1; Directiva modificada en último lugar por el Reglamento (CE) no 1791/2006 del Consejo (DO L 363 de 20.12.2006, p. 1).~~

↓ 2008/57/CE considerando 22

- (22) La adopción de un enfoque progresivo responde a las necesidades específicas del objetivo de interoperabilidad del sistema ferroviario, sistema caracterizado por un patrimonio antiguo de infraestructuras y vehículos nacionales antiguos cuya adaptación o renovación requieren importantes inversiones, y tiene en cuenta la conveniencia de velar con especial atención por que no se penalice económicamente al ferrocarril con respecto a los demás modos de transporte.

↓ 2008/57/CE considerando 23

~~En su Resolución legislativa de 10 de marzo de 1999 sobre el conjunto de medidas para el transporte ferroviario, el Parlamento Europeo solicitó que la apertura gradual del sector ferroviario se realizara a la par que la adopción de medidas de armonización técnica lo más rápidas y eficaces posible.~~

↓ 2008/57/CE considerando 24

~~El Consejo, en su reunión de 6 de octubre de 1999, instó a la Comisión a que propusiera una estrategia para mejorar la interoperabilidad del transporte ferroviario y reducir los cuellos de botella, con el fin de facilitar la rápida eliminación de los obstáculos técnicos, administrativos y económicos a la interoperabilidad de las redes, garantizando al mismo tiempo un elevado nivel de seguridad y formación y cualificación del personal afectado.~~

↓ 2008/57/CE considerando 26

~~La Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios¹², señala que las empresas ferroviarias deben tener un mayor acceso a las redes ferroviarias de los Estados miembros, para lo cual es necesaria la interoperabilidad de las infraestructuras, de los equipos, del material rodante y de los sistemas de gestión y de explotación, incluida la cualificación profesional y las condiciones de higiene y seguridad en el trabajo del personal necesarias para explotar y mantener los subsistemas de que se trata y para aplicar cada una de las ETI. No obstante, la presente Directiva no incluye entre sus objetivos, directa o indirectamente, la armonización de las condiciones de trabajo en el sector ferroviario.~~

↓ 2008/57/CE considerando 26
(adaptado)

- (23) Habida cuenta de la extensión y de la complejidad del sistema ferroviario, es necesario descomponerlo en los siguientes subsistemas por razones prácticas: infraestructuras, control-mando y señalización ☒ en las vías, control-mando y señalización a bordo, ☒ energía, material rodante, explotación y gestión del tráfico, mantenimiento y aplicaciones telemáticas para los servicios de ☒ viajeros ☒ pasajeros y de mercancías. Para cada uno de dichos subsistemas hay que precisar, con respecto a toda la Comunidad, los requisitos esenciales y determinar las especificaciones técnicas necesarias, en especial en materia de componentes e interfaces, a fin de que se

¹² DO L 237 de 24.8.1991, p. 25; Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2007/58/CE.

cumplan dichos requisitos. El sistema se descompone asimismo en elementos fijos y móviles que comprenden por una parte, la red, compuesta de las líneas, las estaciones, las terminales y todo tipo de instalaciones fijas necesarias para garantizar una explotación segura y permanente del sistema y, por otra, todos los vehículos que circulan por dicha red. Por consiguiente, a los efectos de la presente Directiva, un vehículo se compone de un subsistema (material rodante) y, en su caso, ~~de más partes de otros subsistemas (principalmente la parte a bordo del subsistema control-mando y señalización a bordo y la parte a bordo del subsistema energía).~~

↓ nuevo

- (24) La Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, de la que es parte la Unión, establece la accesibilidad como uno de sus principios generales, y exige que los Estados que son parte en ella adopten medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad en igualdad de condiciones con las demás, por ejemplo desarrollando, promulgando y supervisando la aplicación de disposiciones mínimas y de directrices en materia de accesibilidad. La accesibilidad constituye, por lo tanto, un factor fundamental de la interoperabilidad del sistema ferroviario.
-

↓ 2008/57/CE considerando 27

- (25) La aplicación de las disposiciones relativas a la interoperabilidad del sistema ferroviario no debe crear obstáculos injustificados, desde el punto de vista de la relación coste-beneficio, al mantenimiento de la coherencia de la red ferroviaria existente en cada Estado miembro, procurándose preservar, al mismo tiempo, el objetivo de la interoperabilidad.
-

↓ 2008/57/CE considerando 28

- (26) Las ETI tienen asimismo repercusiones en las condiciones en que los usuarios utilizan el modo ferroviario y, por consiguiente, es preciso consultar a estos últimos acerca de los aspectos que les afectan.
-

↓ 2008/57/CE considerando 29

⇒ nuevo

- (27) Debe permitirse al Estado miembro interesado dejar sin aplicación determinadas ETI en ⇒ un número restringido de situaciones, que deberán justificarse debidamente. Estas situaciones, y los procedimientos que deban seguirse en caso de no aplicación de la ETI, deberán estar claramente definidas. ~~↵ casos particulares, y deben establecerse procedimientos para comprobar que dichas excepciones se justifican. El artículo 155 del Tratado exige que la acción de la Comunidad en el ámbito de la interoperabilidad tenga en cuenta la viabilidad económica potencial de los proyectos.~~
-

↓ 2008/57/CE considerando 30

- (28) La elaboración de las ETI y su aplicación al sistema ferroviario no debe obstaculizar la innovación tecnológica, y esta a su vez debe ir dirigida a un mayor rendimiento desde el punto de vista económico.

↓ 2008/57/CE considerando 31

~~Conviene aprovechar la interoperabilidad del sistema ferroviario, sobre todo en lo que se refiere al transporte de mercancías, para poner en práctica las condiciones de una mejor interoperabilidad intermodal.~~

↓ 2008/57/CE considerando 32
(adaptado)

- (29) Para dar cumplimiento a las disposiciones pertinentes relativas a los procedimientos de adjudicación de contratos en el sector ferroviario, y, en particular, a la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales¹³, las entidades contratantes deben incluir las especificaciones técnicas en la documentación general o en los pliegos de condiciones de cada contrato. Es necesario crear un conjunto de normas ~~especificaciones europeas~~ que sirva de referencia a dichas especificaciones técnicas.

↓ 2008/57/CE considerando 33
(adaptado)

- (30) La ~~Comunidad~~ Unión tiene interés en que haya un sistema internacional de normalización con el que puedan crearse normas que se utilicen realmente en el comercio internacional y que cumplan los requisitos de la política ~~comunitaria~~ de la Unión . Por consiguiente, los organismos europeos de normalización deben seguir cooperando con los organismos internacionales de normalización.

↓ 2008/57/CE considerando 34
(adaptado)

- (31) Las entidades contratantes definen las especificaciones adicionales necesarias para completar las especificaciones europeas o las demás normas. Estas especificaciones deben cumplir los requisitos esenciales, armonizados en el ámbito ~~comunitario~~ de la Unión y a los que debe responder el sistema ferroviario.

↓ 2008/57/CE considerando 35

- (32) Los procedimientos de evaluación de la conformidad o de la idoneidad para el uso de los componentes deben basarse en la utilización de los módulos objeto de la ~~Decisión 93/465/CEE del Consejo~~¹⁴ Decisión de la Comisión, de 9 de noviembre de 2010,

¹³ Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales (DO L 134 de 30.4.2004, p. 1). Directiva modificada en último lugar por el Reglamento (CE) no 213/2008 de la Comisión (DO L 74 de 15.3.2008, p. 1).

¹⁴ ~~Decisión 93/465/CEE del Consejo, de 22 de julio de 1993, relativa a los módulos correspondientes a las diversas fases de los procedimientos de evaluación de la conformidad y a las disposiciones referentes al sistema de colocación y utilización del marcado «CE» de conformidad, que van a utilizarse en las directivas de armonización técnica (DO L 220 de 30.8.1993, p. 23).~~

sobre los módulos para los procedimientos de evaluación de la conformidad, idoneidad para el uso y verificación CE que deben utilizarse en las especificaciones técnicas de interoperabilidad adoptadas en virtud de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵. Para fomentar el desarrollo de las industrias afectadas conviene elaborar, en la medida de lo posible, los procedimientos relacionados con el sistema de aseguramiento de la calidad.

↓ 2008/57/CE considerando 36
(adaptado)

- (33) La conformidad de los componentes no solo está vinculada a su libre circulación por el mercado ~~comunitario~~ ☒ de la Unión ☒, sino principalmente a su ámbito de utilización, de modo que se garantice la interoperabilidad del sistema. La evaluación de la idoneidad para el uso se aplica a los componentes más decisivos para la seguridad, la disponibilidad o la economía del sistema. En consecuencia, no es necesario que el fabricante coloque la marca «CE» en los componentes sujetos a lo dispuesto en la presente Directiva, sino que, a partir de la evaluación de la conformidad y/o de la idoneidad para el uso, debe bastar la declaración de conformidad del fabricante.
-

↓ 2008/57/CE considerando 37
(adaptado)

- (34) El fabricante tiene, sin embargo, la obligación de colocar, en ciertos componentes, la marca «CE» que certifique su conformidad con otras disposiciones ~~comunitarias~~ ☒ de la Unión ☒ pertinentes.
-

↓ 2008/57/CE considerando 38

- (35) Cuando una ETI entra en vigor, cierto número de componentes de interoperabilidad se encuentran ya en el mercado. Es necesario definir un período transitorio para que esos componentes puedan integrarse en un subsistema a pesar de no ser estrictamente conformes a dicha ETI.
-

↓ 2008/57/CE considerando 39
(adaptado)

- (36) Los subsistemas que constituyen el sistema ferroviario han de someterse a un procedimiento de verificación, que ~~debe permitir~~ ☒ permitiría ☒ a las ~~autoridades~~ ☒ entidades ☒ ~~competentes que autorizan~~ responsables de la entrada en servicio asegurarse de que, en las fases de proyecto, construcción y entrada en servicio, el resultado sea acorde con las disposiciones reglamentarias, técnicas y operativas aplicables. Ello ~~debe permitir~~ ☒ permitiría ☒ también a los fabricantes estar seguros de que gozan de igualdad de trato en todos los ~~países~~ ☒ Estados miembros ☒. ~~En consecuencia, se debe establecer uno o varios módulos que definan los principios y las condiciones de la verificación «CE» de los subsistemas.~~

¹⁵ DO L 319 de 4.12.2010, pp. 1-52.

↓ 2008/57/CE considerando 40
⇒ nuevo

- (37) Una vez puesto en servicio un subsistema, conviene asegurarse de que su explotación y mantenimiento garantizan que conserva su conformidad con los requisitos esenciales aplicables. La responsabilidad del cumplimiento de esos requisitos incumbe, en sus respectivos subsistemas, al administrador de infraestructuras o a la empresa ferroviaria, de conformidad con la Directiva [...] ~~2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios¹⁶ [Directiva de seguridad ferroviaria¹⁷]. Los Estados miembros pueden verificar el cumplimiento de los requisitos con ocasión de la expedición de certificados y homologaciones de seguridad conforme a los artículos 10 y 11 de la Directiva 2004/49/CE.~~

↓ 2008/57/CE considerando 41
(adaptado)
⇒ nuevo

- (38) ~~Por lo que respecta a los vehículos, El procedimiento de entrada en servicio~~ ⇒ de vehículos e instalaciones fijas ⇐ debe precisarse teniendo en cuenta ⇒ las responsabilidades de los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias ⇐ ~~la definición de vehículo compuesto por uno o varios subsistemas. Además, dado que las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE se refieren a los subsistemas nuevos y rehabilitados y que la Directiva 2004/49/CE se refiere a los vehículos en uso, todas las disposiciones relativas a las autorizaciones de entrada en servicio de vehículos deben integrarse en la presente Directiva. Además, se debe añadir un procedimiento de autorización de tipos de vehículo. Para facilitar este procedimiento y contribuir a identificar los tipos de vehículo, debe crearse un Registro europeo de tipos autorizados de vehículos, de cuyo mantenimiento debe encargarse la Agencia Ferroviaria Europea (denominada en lo sucesivo «la Agencia»).~~
- (39) ~~Además~~ ☒ Por otro lado ☒, para facilitar la entrada en servicio de vehículos y reducir las cargas administrativas, ⇒ debe implantarse el concepto de autorización de puesta en el mercado de vehículos válida en toda la Unión como condición previa para que las empresas ferroviarias puedan disponer la entrada en servicio de un vehículo. Este concepto está más en consonancia con la Decisión n° 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre un marco común para la comercialización de los productos, y por la que se deroga la Decisión 93/465/CEE del Consejo¹⁸ ⇐.

↓ nuevo

- (40) Para garantizar la rastreabilidad de los vehículos y su historia, las referencias de las autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos deben registrarse junto a los demás datos.

¹⁶ ~~DO L 164 de 30.4.2004, p. 44; versión corregida en el DO L 220 de 21.6.2004, p. 16.~~

¹⁷ DO L ...

¹⁸ DO L 218 de 13.8.2008, p. 82.

- (41) Las ETI deben especificar los procedimientos para comprobar la compatibilidad entre los vehículos y la red antes de la entrega de las autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos y antes de la decisión de entrada en servicio.

↓ 2008/57/CE considerando 42

~~La experiencia ha demostrado que la aplicación de ese procedimiento a nivel nacional a menudo resulta compleja y está sometida a distintas prescripciones nacionales, poco transparentes e incluso que incurren en doble empleo. Así pues, constituye un obstáculo significativo para la creación de nuevas empresas ferroviarias, especialmente en el ámbito del transporte de mercancías. Por consiguiente, se deben adoptar medidas para precisar y simplificar los procedimientos de autorización de vehículos. En primer lugar, se debe establecer el principio general de que una autorización es suficiente para toda la red ferroviaria comunitaria. En segundo lugar, el procedimiento de autorización de vehículos conformes con las ETI debe ser más simple y más rápido que en el caso de que no sean conformes con las ETI. En tercer lugar, el principio del reconocimiento mutuo debe aplicarse en la medida de lo posible: cuando un vehículo haya entrado en servicio en un Estado miembro, otros Estados miembros no deben invocar las normas nacionales para imponer requisitos innecesarios y comprobaciones redundantes, salvo que sea estrictamente necesario para comprobar la compatibilidad técnica del vehículo con la red pertinente. Para ello, las normas nacionales deben clasificarse y compararse de acuerdo con una lista de control, a fin de determinar en qué medida las normas nacionales pueden ser declaradas como equivalentes en términos de requisitos, prestaciones y seguridad. En cuarto lugar, debe perseguirse el principio de la seguridad jurídica en lo que respecta a los resultados de este procedimiento. Para ello, en ausencia de decisión de las autoridades nacionales de seguridad en los plazos prescritos, el solicitante debe ser autorizado a poner en servicio el vehículo. Dicha autorización solo sería posible si el vehículo ya ha sido autorizado en otro Estado miembro. Además, solo una empresa ferroviaria o un administrador de infraestructuras debidamente autorizado de conformidad con la Directiva 2004/49/CE podría utilizar tal vehículo y bajo su total responsabilidad.~~

↓ nuevo

- (42) Para facilitar a las empresas ferroviarias las decisiones en materia de entrada en servicio de un vehículo y evitar verificaciones redundantes y cargas administrativas innecesarias, las normas nacionales deben también clasificarse a efectos de comprobar las equivalencias entre las normas nacionales de los distintos Estados miembros que cubren los mismos ámbitos.

↓ 2008/57/CE considerando 43

~~Los procedimientos de autorización de vehículos conformes con las ETI y los de vehículos no conformes con las ETI son diferentes. Puede haber casos en los que la elección del procedimiento no es la evidente. Los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación de los vehículos conformes con las ETI deben ser aquellos vehículos en los que las ETI correspondientes han entrado en vigor, incluida, al menos, la ETI sobre material rodante. Esto significaría que se ha establecido una parte importante de los requisitos fundamentales. Por ejemplo, hasta la entrada en vigor de la ETI convencional sobre locomotoras, las locomotoras dependen del ámbito de aplicación de los vehículos no conformes con las ETI aunque puedan ser conformes con otras ETI correspondientes en vigor en el momento de entrada en servicio.~~

↓ 2008/57/CE considerando 44

~~Si determinados aspectos técnicos correspondientes a los requisitos esenciales no pueden cubrirse explícitamente en una ETI, se identifican en un anexo a la ETI como puntos pendientes. Cuando un vehículo conforme a una ETI ya haya sido autorizado en un Estado miembro, la correspondiente autorización adicional debe referirse únicamente a aquellos puntos pendientes relacionados con la compatibilidad técnica entre dicho vehículo y la red.~~

↓ 2008/57/CE considerando 45

~~La lista de parámetros que se deben controlar en lo que respecta a la entrada en servicio de vehículos no conformes con las ETI es un elemento fundamental para alcanzar la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios, en particular por lo que respecta a los vehículos existentes. Dicha lista tiene en cuenta la experiencia adquirida en un número limitado de redes. Por consiguiente, es necesario que la Agencia revise los parámetros del anexo VII y realice las recomendaciones que considere adecuadas a la Comisión.~~

↓ 2008/57/CE considerando 46
(adaptado)

(43) ~~El procedimiento de verificación «CE» debe basarse en las ETI. Estas ETI están sometidas a lo dispuesto en el artículo 18 de la Directiva 93/38/CEE.~~ Los organismos notificados que se encargan de tramitar los procedimientos de evaluación de la conformidad o la idoneidad para el uso de los componentes, así como el procedimiento de verificación de los subsistemas, ~~deben~~ deberían coordinar sus decisiones lo más estrechamente posible, especialmente si no existe especificación europea.

↓ 2008/57/CE considerando 47

~~Conviene que los organismos notificados estén estructurados de modo que cumplan los criterios que deben aplicarse a ese tipo de organismos en todos los sectores del nuevo enfoque sobre armonización técnica y verificación de la conformidad, y en particular, por lo que respecta a los criterios de independencia y competencia.~~

↓ nuevo

(44) La acreditación transparente, a la que se refiere el Reglamento (CE) n° 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n° 339/93¹⁹, es necesaria para garantizar el nivel necesario de confianza en los certificados de conformidad y debe considerarse, por las autoridades públicas nacionales en toda la UE, como el medio preferente de demostrar la competencia técnica de los organismos notificados y, *mutatis mutandis*, de los organismos designados al objeto de comprobar la conformidad con las normas nacionales. No obstante, las autoridades nacionales pueden estimar que cuentan con los medios adecuados para llevar a cabo esta evaluación por sí solas. En tales casos, con el fin de garantizar el nivel adecuado de

¹⁹ DO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

credibilidad de evaluaciones llevadas a cabo por otras autoridades nacionales, deben aportar a la Comisión y a los demás Estados miembros las pruebas documentales necesarias de que los organismos de evaluación de la conformidad evaluados cumplen con los requisitos reglamentarios pertinentes.

- (45) La presente Directiva debe limitarse a establecer los requisitos de interoperabilidad de los componentes y subsistemas de interoperabilidad. Con el fin de facilitar la conformidad con tales requisitos es necesario dar por supuesta la conformidad de los componentes y subsistemas de interoperabilidad cuando se ajusten a normas armonizadas adoptadas, a efectos de precisar las especificaciones técnicas de tales requisitos, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento (UE) n° 1025/2012.

↓ 2008/57/CE considerando 48
(adaptado)
⇒ nuevo

- (46) Las ETI ~~se revisarán~~ ☒ deben revisarse ☒ a intervalos regulares. Cuando se descubra la existencia de ~~errores~~ ☒ deficiencias ☒ ⇒ en las ETI, se debería pedir a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (denominada en lo sucesivo «la Agencia») que emita un dictamen que, en determinadas circunstancias, podría publicarse, y todas las partes interesadas (incluidos la industria y los organismos notificados) podrían usarlo como un medio aceptable de comprobación de la conformidad hasta que se revise la ETI pertinente. ⇐ ~~se debe poner a punto un procedimiento rápido ad hoc que permita decidir primero una corrección provisional en el seno de un comité y a continuación su publicación por la Agencia. Esto permitirá una adecuación más rápida a dicha corrección por parte de todos los interesados, incluida la industria, los organismos notificados y las autoridades, a la espera de una revisión formal de la ETI de que se trate por parte de la Comisión. Para evitar confusiones con las correcciones oficiales de la Comisión, se utilizará el término dictamen técnico. Este procedimiento se ajusta al mandato adoptado por la Comisión en su Decisión de 13 de julio de 2007 relativa al mandato marco para la Agencia Ferroviaria Europea para el ejercicio de determinadas actividades de conformidad con lo dispuesto en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE. No obstante, si la ETI debe ser revisada debido a un error importante, se debe aplicar un procedimiento de revisión.~~

↓ 2008/57/CE considerando 49

~~La definición de poseedor debe ceñirse lo más posible a la definición utilizada en el Convenio de 1999 relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF). Son numerosas las entidades que pueden considerarse como poseedoras de un vehículo: el propietario, una empresa que explote económicamente una flota de vagones, una compañía que arriende a una empresa ferroviaria vehículos con opción de compra, una empresa ferroviaria o un administrador de infraestructuras que utilice vehículos para el mantenimiento de las mismas, etc. Estas entidades ejercen el control de los vehículos con vistas a su utilización como medio de transporte por las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras. Para excluir cualquier tipo de duda, el poseedor debe estar claramente identificado en el Registro nacional de vehículos.~~

↓ 2008/57/CE considerando 50

~~Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva deben ser aprobadas de conformidad con la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión²⁰.~~

↓ 2008/57/CE considerando 51

~~Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que adopte y actualice las ETI. Dado que estas medidas son de alcance general y están destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándolas con nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.~~

↓ 2008/57/CE considerando 52

~~Cuando, por imperiosas razones de urgencia, los plazos normalmente aplicables en el marco del procedimiento de reglamentación con control no puedan respetarse, la Comisión debe poder aplicar el procedimiento de urgencia previsto en el artículo 5 bis, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE para la adopción de medidas destinadas a modificar los elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola con las ETI o modificaciones de ellas.~~

↓ 2008/57/CE considerando 53
(adaptado)

(47) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, la interoperabilidad del sistema ferroviario a escala ~~comunitaria~~ ☒ de la Unión ☒, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros ☒ de forma aislada ☒, debido a que los Estados miembros no están en condiciones de adoptar individualmente las medidas necesarias para lograr dicha interoperabilidad y, por consiguiente, puede lograrse mejor a nivel ~~comunitario~~ ☒ de la Unión ☒, la ~~Comunidad~~ ☒ Unión ☒ puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado ☒ de la Unión Europea ☒. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

↓ 2008/57/CE considerando 54

~~De conformidad con el punto 34 del Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor»²⁴, se alienta a los Estados miembros a establecer, en su propio interés y en el de la Comunidad, sus propios cuadros, que muestren, en la medida de lo posible, la concordancia entre la presente Directiva y las medidas de transposición, y a hacerlos públicos.~~

²⁰ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23; Decisión modificada por la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

²¹ DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

- (48) Para modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se deberían otorgar a la Comisión poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea respecto a la adaptación al progreso técnico del anexo II en lo relativo a la división del sistema ferroviario en subsistemas y a la descripción de estos últimos, y al contenido de las ETI y sus modificaciones, incluidas las destinadas a subsanar sus propias deficiencias. Es particularmente importante que la Comisión lleve a cabo las oportunas consultas durante su trabajo preparatorio, inclusive a nivel de expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión simultánea, oportuna y apropiada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (49) Para poder subsanar las deficiencias detectadas en las ETI, la Comisión debe adoptar actos delegados que las modifiquen recurriendo al procedimiento de urgencia.
- (50) Deben otorgarse a la Comisión competencias de ejecución al objeto de garantizar la aplicación del artículo 6, apartado 1, de la presente Directiva en lo relativo al mandato de la Agencia de elaborar ETI y modificaciones a las mismas y de hacer las recomendaciones pertinentes a la Comisión.
- (51) Con el fin de garantizar una aplicación uniforme de la presente Directiva, deberían otorgarse a la Comisión competencias de ejecución en relación con los siguientes aspectos: el contenido del expediente que debe acompañar la solicitud de no aplicación de una o más ETI o de partes de las mismas, las características, formato y forma de transmisión del citado expediente; el alcance y contenido de la declaración «CE» de conformidad e idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad, su formato y las características de la información en ella contenida; la clasificación en grupos de las normas nacionales notificadas al objeto de facilitar los controles de compatibilidad entre los equipos fijos y los móviles; los procedimientos de verificación de los subsistemas, incluidos los principios generales, el contenido, el procedimiento y los documentos relativos al procedimiento de verificación «CE» y al procedimiento de verificación de normas nacionales; las plantillas de la declaración «CE» de verificación y de la declaración de verificación de normas nacionales, y las plantillas de los documentos del expediente técnico que debe acompañar la declaración de verificación; las especificaciones comunes relativas al contenido, el formato de los datos, la arquitectura funcional y técnica, el modo de funcionamiento y las normas para la consignación de los datos y consulta del registro de infraestructura. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) nº 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión²².
- (52) De conformidad con la Declaración política común de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos, de 28 de septiembre de 2011, los Estados miembros se han comprometido a adjuntar a la notificación de sus medidas de incorporación al Derecho nacional, en aquellos casos en que esté justificado, uno o varios documentos que expliquen la relación entre los elementos de una directiva y las partes correspondientes de los instrumentos nacionales de incorporación al Derecho

²² DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

nacional. Por lo que se refiere a la presente Directiva, el legislador considera que la transmisión de tales documentos está justificada.

↓ 2008/57/CE considerando 55
(adaptado)

- (53) La obligación de incorporar la presente Directiva al ordenamiento jurídico nacional debe limitarse a las disposiciones que constituyen una modificación de fondo en relación con las Directivas anteriores. La obligación de incorporar las disposiciones no modificadas emana de las Directivas anteriores.

↓ nuevo

- (54) La presente Directiva se considerará sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros relativas a los plazos de transposición al Derecho nacional de las Directivas que figuran en el anexo IV, parte B.

↓ 2008/57/CE considerando 56

~~Procede, por tanto, derogar el artículo 14 de la Directiva 2004/49/CE y las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE en consecuencia.~~

↓ 2008/57/CE (adaptado)

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. La presente Directiva ~~tiende a establecer~~ establece las condiciones que deben cumplirse para lograr, en ~~el territorio comunitario,~~ la Unión Europea la interoperabilidad del sistema ferroviario de modo compatible con las disposiciones de la Directiva [.../... relativa a la seguridad del sistema ferroviario de la Unión] ~~2004/49/CE~~. Dichas condiciones se refieren al proyecto, construcción, entrada en servicio, rehabilitación, renovación, explotación y mantenimiento de los elementos de dicho sistema, así como a las cualificaciones profesionales y a las condiciones de salud y seguridad del personal que contribuye a su explotación y mantenimiento.
2. La presente Directiva contempla, para cada subsistema, las disposiciones relativas a los componentes de interoperabilidad, a las interfaces y a los procedimientos, así como a las condiciones de coherencia global del sistema ferroviario requeridas para conseguir su interoperabilidad.

↓ 2008/57/CE
⇒ nuevo

~~2. La consecución de este objetivo debe llevar a definir un óptimo nivel de armonización técnica que permita:~~

~~a) facilitar, mejorar y desarrollar los servicios de transporte ferroviario internacional, tanto entre los países de la Unión Europea como con terceros países;~~

~~b) contribuir a la realización progresiva del mercado interior en el ámbito de los equipos y los servicios de construcción, renovación, rehabilitación y funcionamiento del sistema ferroviario en la Comunidad;~~

~~c) contribuir a la interoperabilidad del sistema ferroviario en la Comunidad.~~

3. Los Estados miembros podrán excluir de las medidas que adopten en aplicación ⇒ Quedan excluidos del ámbito de aplicación ⇐ de la presente Directiva :

↓ 2008/57/CE (adaptado)

a) los metros, tranvías y ~~otros~~ sistemas ferroviarios ligeros;

b) las redes separadas funcionalmente del resto del sistema ferroviario y que se destinen con carácter exclusivo a la explotación de servicios de viajeros locales, urbanos o suburbanos, así como las empresas ferroviarias que exploten exclusivamente dichas redes.

⊗ 4. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de la presente Directiva: ⊗

↓ 2008/57/CE (adaptado)

~~(a)~~ la infraestructura ferroviaria de propiedad privada y los vehículos utilizados exclusivamente en dicha infraestructura ⊗ , caso de existir, ⊗ que su propietario utilice exclusivamente para sus propias operaciones de transporte de mercancías;

~~(b)~~ la infraestructura y los vehículos reservados a un uso estrictamente local, histórico o turístico.

~~4. El ámbito de aplicación de las ETI se ampliará gradualmente, de conformidad con el artículo 8, a la totalidad del sistema ferroviario, incluido el acceso por vía férrea a las terminales y a las principales instalaciones de los puertos que sirvan o puedan servir a más de un usuario, sin perjuicio de las exenciones a la aplicación de las ETI que se contemplan en el artículo 9.~~

Artículo 2

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ nuevo

- (1) «sistema ferroviario ~~trans europeo~~ ⇒ de la Unión ⇐»: los elementos recogidos ~~sistemas ferroviarios transeuropeos convencionales y de alta velocidad descritos~~ en el anexo I, ~~puntos 1 y 2, respectivamente;~~

↓ 2008/57/CE

- (2) «interoperabilidad»: la capacidad del sistema ferroviario para permitir la circulación segura e ininterrumpida de trenes que cumplen las prestaciones requeridas para estas líneas. ~~Dicha capacidad dependerá del conjunto de condiciones reglamentarias, técnicas y operativas que deberán cumplirse para satisfacer los requisitos esenciales;~~

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ nuevo

- (3) «vehículo»: un vehículo ferroviario idóneo para circular ~~que circula~~ con sus propias ruedas por líneas ferroviarias, con o sin tracción ⇒ y con composición fija o variable ⇐ . Un vehículo está compuesto por uno o más subsistemas estructurales y funcionales ~~o por partes de dichos subsistemas;~~

↓ 2008/57/CE

- (4) «red ferroviaria»: las líneas, estaciones, terminales y todo tipo de equipamiento fijo necesario para garantizar la seguridad y la continuidad en las operaciones del sistema ferroviario;

↓ 2008/57/CE (adaptado)

- (5) «subsistemas»: las partes estructurales o funcionales ~~el resultado de la división~~ del sistema ferroviario, tal como se indica en el anexo II. ~~Estos subsistemas para los cuales deberán definirse requisitos esenciales pueden ser de carácter estructural o funcional;~~

- (6) «componentes de interoperabilidad»: todo componente elemental, grupo de componentes, subconjunto o conjunto completo de materiales incorporados o destinados a ser incorporados en un subsistema, de los que dependa directa o indirectamente la interoperabilidad del sistema ferroviario , lo que incluye . ~~El concepto de «componente» engloba no solo objetos materiales, sino también inmateriales, como los programas informáticos;~~

↓ 2008/57/CE

- (7) «requisitos esenciales»: el conjunto de condiciones descritas en el anexo III que deben satisfacer el sistema ferroviario transeuropeo, los subsistemas y los componentes de interoperabilidad, incluidas las interfaces;

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ nuevo

- (8) «especificación europea»: una especificación técnica común, una homologación técnica europea ☒ tal como se define en el anexo XXI de la Directiva 2004/17/CE ☒ o una norma ⇒ europea definida en el artículo 2, apartado 1, letra b) del Reglamento (UE) n° 1025/2012; ⇐ ~~nacional que incorpore una norma europea, tal como se definen en el anexo XXI de la Directiva 2004/17/CE;~~

↓ 2008/57/CE

- (9) «especificación técnica de interoperabilidad» («ETI»): una especificación adoptada con arreglo a la presente Directiva de la que es objeto cada subsistema o parte de subsistema, con vistas a satisfacer los requisitos esenciales y garantizar la interoperabilidad del sistema ferroviario;
- ~~«organismos notificados» los organismos encargados de evaluar la conformidad o la idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad o de tramitar el procedimiento de verificación «CE» de los subsistemas;~~

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ nuevo

- (10) «parámetros fundamentales»: toda condición reglamentaria, técnica u operativa importante desde el punto de vista de la interoperabilidad y especificada en las ETI pertinentes;
- (11) «caso específico»: toda parte del sistema ferroviario que requiera disposiciones particulares en las ETI, temporales o definitivas, por exigencias geográficas, topográficas, de entorno urbano o de coherencia con el sistema existente. Puede incluir en especial los casos de las líneas y redes ferroviarias aisladas del resto de la red ~~comunitaria~~ ☒ de la Unión Europea ☒, el gálibo, el ancho de vía o el espacio entre las vías, así como de los vehículos destinados a un uso estrictamente local, regional o histórico y de los vehículos procedentes de terceros países o con destino a los mismos;
- (12) «rehabilitación»: los trabajos importantes de modificación de un subsistema o de una parte ~~de subsistema~~ ☒ del mismo ☒ que ⇒ conlleven un cambio en el expediente técnico que acompaña la declaración «CE» de verificación, si existe tal expediente, y que ⇐ mejoren el rendimiento global ~~de éste del subsistema;~~
- (13) «renovación»: los trabajos importantes de sustitución de un subsistema o de una parte ☒ del mismo ☒ ~~de un subsistema~~ que no afecten al rendimiento global del subsistema;
- (14) «sistema ferroviario existente»: el conjunto constituido por las infraestructuras ferroviarias que comprende las líneas e instalaciones fijas de la red ferroviaria existente y los vehículos de todas las categorías y orígenes que recorran dichas infraestructuras;

↓ 2008/57/CE

- (15) «sustitución en el marco de una operación de mantenimiento»: la sustitución de componentes por piezas de función y prestaciones idénticas, en el marco de una operación de mantenimiento preventivo o correctivo;

↓ 2008/57/CE (adaptado)

- (16) «entrada en servicio»: el conjunto de operaciones por las que un subsistema o un vehículo pasa a estar en servicio operativo ~~estado de funcionamiento nominal~~;
- (17) «entidad contratante»: toda entidad, pública o privada, que encargue el proyecto y/o la construcción o la renovación o rehabilitación de un subsistema. Dicha entidad puede ser una empresa ferroviaria, un administrador de infraestructuras o un poseedor, o bien un ~~concesionario~~ encargado de la puesta en servicio de un proyecto;

↓ 2008/57/CE

⇒ nuevo

- (18) «poseedor»: la persona o entidad que explote un vehículo, como medio de transporte, bien sea su propietario o tenga derecho a utilizar el mismo y esté registrada en el registro nacional de vehículos a que se refiere el artículo ~~4333~~;
- (19) «proyecto en avanzado estado de desarrollo»: todo proyecto cuya fase de planificación /construcción esté tan adelantada que ~~haga inaceptable una modificación del pliego de condiciones técnicas~~ ⇒ podría comprometer la viabilidad del proyecto tal como fue planeado ~~para el Estado miembro de que se trate. Esta dificultad puede ser de carácter jurídico, contractual, económico, financiero, social o medioambiental, y deberá estar debidamente justificada~~;

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ nuevo

- (20) «norma armonizada»: ~~toda~~ una norma europea ⇒ tal como se define en el artículo 2, apartado 1, letra c), del Reglamento (UE) nº 1025/2012 ~~aprobada por un organismo de normalización europeo que figure en el anexo I de la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 1998, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas y de las normas relativas a los servicios de la sociedad de la información²³, en el marco de un mandato de la Comisión establecido conforme al procedimiento del artículo 6, apartado 3, de dicha Directiva y que, sola o en combinación con otras normas, constituya una solución para el cumplimiento de una disposición legal~~;

²³ ~~DO L 204 de 21.7.1998, p. 37; Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/96/CE del Consejo (DO L 363 de 20.12.2006, p. 81).~~

(21) «autoridad nacional responsable de la seguridad»: la «autoridad responsable de la seguridad» definida en el artículo 3, ~~letra g)~~, de la Directiva .../... relativa a la seguridad del sistema ferroviario de la Unión] ~~2004/49/CE~~;

(22) «tipo»: un tipo de vehículo por el que se definan las características básicas de diseño de un vehículo cubierto ~~del vehículo abarcado~~ por un certificado de examen de tipo o de diseño ~~único~~ descrito en el módulo de verificación pertinente ~~de la Decisión 2010/713/UE 93/465/CEE~~;

↓ 2008/57/CE

(23) «serie»: un número de vehículos idénticos de un tipo de diseño;

~~«Agencia»: la Agencia Ferroviaria Europea creada por el Reglamento (CE) no 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea (Reglamento de la Agencia)²⁴;~~

↓ 2008/57/CE (adaptado)

(24) «entidad encargada del mantenimiento», una entidad encargada del mantenimiento , entendido de conformidad con el artículo 3 de la Directiva .../... [Directiva de seguridad ferroviaria] ~~de un vehículo y registrada como tal en el registro nacional de vehículos;~~

↓ nuevo

(25) «sistemas ferroviarios ligeros»: un sistema de transporte ferroviario urbano o suburbano, con una capacidad y una velocidad inferiores a las del ferrocarril pesado y el metro, pero con una capacidad y una velocidad superiores a las de los tranvías. Los sistemas ferroviarios ligeros pueden disponer de carril propio o compartirlo con el resto del tráfico; normalmente sus vehículos no son intercambiables con los del tráfico de viajeros o mercancías a larga distancia;

(26) «normas nacionales»: toda norma vinculante en materia de seguridad ferroviaria o requisitos técnicos, impuesta a nivel de Estado miembro y aplicable a las empresas ferroviarias, independientemente del organismo que la hubiera promulgado;

(27) «estado de funcionamiento nominal»: el modo normal de funcionamiento y las condiciones previsibles de degradación (incluido el desgaste) dentro del intervalo de valores y las condiciones de uso especificados en el expediente técnico y de mantenimiento;

(28) «medio aceptable de comprobación de la conformidad»: dictámenes no vinculantes emitidos por la Agencia al objeto de determinar maneras de comprobar la conformidad con los requisitos esenciales;

(29) «puesta en el mercado»: primera comercialización, en estado de funcionamiento nominal, de un componente de interoperabilidad, de un subsistema o de un vehículo, en el mercado de la Unión;

²⁴ DO L 164 de 30.4.2004, p. 1; versión corregida en el DO L 220 de 21.6.2004, p. 3.

- (30) «fabricante»: persona física o jurídica que fabrica un componente de interoperabilidad o un subsistema o que lo manda diseñar o fabricar y lo comercializa con su nombre o marca comercial;
- (31) «representante autorizado»: una persona física o jurídica establecida en la Unión que ha recibido un mandato por escrito de un fabricante para que desarrolle en su nombre unas tareas específicas;
- (32) «pliego de condiciones técnicas»: un documento que prescribe los requisitos técnicos que debe cumplir un producto, proceso o servicio;
- (33) «acreditación»: el acto a que se refiere el Reglamento (CE) n° 765/2008;
- (34) «organismo nacional de acreditación»: el organismo a que se refiere el Reglamento (CE) n° 765/2008;
- (35) «evaluación de la conformidad»: el proceso por el que se demuestra que se han cumplido los requisitos especificados para un producto, proceso, servicio, sistema, persona u organismo;
- (36) «organismo de evaluación de la conformidad»: un organismo que desarrolla actividades de evaluación de la conformidad, tales como calibrados, pruebas, certificaciones e inspecciones;
- (37) «persona discapacitada y persona con movilidad reducida»: persona con un impedimento físico, mental, intelectual o sensorial de carácter permanente o temporal que, en presencia de determinados obstáculos, puede limitar la utilización plena y efectiva de los medios de transporte en igualdad con otros viajeros, o cuya movilidad en relación con dicha utilización se ha reducido por razones de edad.
- (38) «administrador de infraestructuras»: el administrador de infraestructuras entendido de conformidad con el artículo 3 de la Directiva .../... [por la que establece el espacio ferroviario europeo único];
- (39) «empresa ferroviaria»: empresa ferroviaria entendida de conformidad con el artículo 3 de la Directiva .../... [por la que establece el espacio ferroviario europeo único], así como cualquier otra empresa pública o privada cuya actividad sea transportar mercancías o viajeros por ferrocarril, entendiéndose que la empresa debe proveer la tracción; quedan incluidas aquí las empresas que únicamente proveen tracción.

↓ 2008/57/CE

Artículo 3

Coherencia global

~~1. La presente Directiva contempla, para cada subsistema, las disposiciones relativas a los componentes de interoperabilidad, a las interfaces y a los procedimientos, así como a las condiciones de coherencia global del sistema ferroviario requeridas para conseguir su interoperabilidad.~~

~~2. Las disposiciones de la presente Directiva se aplicarán sin perjuicio de otras disposiciones comunitarias pertinentes. Sin embargo, en el caso de los componentes de interoperabilidad, incluidas las interfaces, el cumplimiento de los requisitos esenciales de la presente Directiva puede requerir que se recurra a especificaciones europeas especiales establecidas a tal efecto.~~

Artículo ~~34~~

Requisitos esenciales

1. El sistema ferroviario, los subsistemas y los componentes de interoperabilidad, incluidas las interfaces, deberán cumplir los requisitos esenciales que les correspondan.

↓ 2008/57/CE (adaptado)

2. Las especificaciones técnicas adicionales, consideradas en el artículo 34 de la Directiva 2004/17/CE y que sean necesarias para completar las especificaciones europeas o las demás normas vigentes en la ~~Comunidad~~ Unión , no entrarán en contradicción ~~deberán ser contradictorias~~ con los requisitos esenciales.

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ nuevo

CAPÍTULO II

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE INTEROPERABILIDAD

Artículo ~~45~~

Contenido de las ETI Especificaciones técnicas de interoperabilidad

1. Cada uno de los subsistemas determinados en el anexo II será objeto de una ETI. Si fuera necesario, un subsistema podrá ser objeto de varias ETI y una ETI podrá abarcar varios subsistemas. ~~La decisión de elaborar o revisar una ETI y la elección de su alcance técnico y geográfico requerirán un mandato de conformidad con el artículo 6, apartado 1.~~

↓ nuevo

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 46 respecto a la adaptación al progreso técnico del anexo II en lo relativo a la división del sistema ferroviario en subsistemas y a la descripción de estos últimos.

↓ 2008/57/CE

~~32.~~ Los subsistemas serán conformes con las ETI vigentes en el momento de su entrada en servicio, su renovación o su rehabilitación, de conformidad con la presente Directiva; esta conformidad deberá mantenerse de forma permanente durante el uso de cada subsistema.

↓ 2008/57/CE (adaptado)

~~43. En la medida de lo necesario para lograr el objetivo contemplado en el artículo 1, Cada ETI:~~

↓ 2008/57/CE

a) indicará el ámbito de aplicación que cubre (parte de la red o de los vehículos contemplados en el anexo I; subsistema o parte de subsistema contemplados en el anexo II);

↓ 2008/57/CE

b) precisará los requisitos esenciales para el subsistema de que se trate y sus interfaces con otros subsistemas;

c) definirá las especificaciones funcionales y técnicas que deben respetar el subsistema y sus interfaces respecto de otros subsistemas. En caso necesario, dichas especificaciones podrán diferir según el uso del subsistema, ~~por ejemplo según las categorías de las líneas, nudos y/o vehículos previstos en el anexo I;~~

↓ 2008/57/CE

d) determinará los componentes de interoperabilidad y las interfaces que deberán ser objeto de especificaciones europeas, incluidas las normas europeas, que son necesarias para lograr la interoperabilidad del sistema ferroviario;

e) indicará, en cada uno de los casos previstos, los procedimientos que deberán utilizarse para evaluar la conformidad o la idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad, o bien la verificación «CE» de los subsistemas. Dichos procedimientos se basarán en los módulos definidos en la Decisión 2010/713/UE de la Comisión²⁵ ~~93/465/EEC~~;

↓ 2008/57/CE

⇒ nuevo

f) indicará la estrategia de aplicación de la ETI; en concreto, precisará las etapas que deben franquearse para pasar de forma gradual de la situación existente a la final, en que se habrá generalizado el cumplimiento de la ETI ⇒ , y fijará plazos para la realización de tales etapas, si fuera necesario ⇐ ;

g) indicará, para el personal afectado, las condiciones de cualificación profesional y de higiene y seguridad en el trabajo requeridas para la explotación y el mantenimiento del subsistema de que se trate, así como para la puesta en práctica de la ETI.

↓ nuevo

h) indicará las disposiciones aplicables a los subsistemas y tipos de vehículos existentes, en particular en caso de rehabilitación o renovación, con o sin una nueva autorización o decisión de entrada en servicio;

i) indicará los parámetros que la empresa ferroviaria deba comprobar y los procedimientos que vayan a aplicarse para comprobar tales parámetros después de la

²⁵ DO L 319 de 4.12.2010, p. 1;

entrega de la autorización de puesta en el mercado de un vehículo y antes de la decisión de entrada en servicio al objeto de garantizar la compatibilidad entre los vehículos y las rutas en las que van a funcionar;

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ nuevo

~~54.~~ Cada ETI se desarrollará a partir del examen del subsistema existente, fijándose un subsistema objetivo alcanzable de forma progresiva y en un plazo razonable. De este modo, la adopción gradual de las ETI y la observancia de las mismas permitirán el logro ~~de forma progresiva gradual~~ de la interoperabilidad del sistema ferroviario ⇒ en la secuencia temporal considerada ⇐ .

~~65.~~ Las ETI preservarán de manera apropiada la coherencia del sistema ferroviario existente en cada Estado miembro. Con este objetivo, cada ETI podrá prever casos específicos, tanto en materia de redes como de vehículos ⇐ , atendiendo, en particular, ⇐ ~~se concederá especial atención~~ al gálibo, al ancho de vía o a la distancia entre vías y a los vehículos procedentes de terceros países o con destino a los mismos. Para cada caso específico, la ETI definirá las normas de desarrollo de los elementos de la misma ~~indicados~~ contemplados en el apartado ~~43,~~ letras c) a g).

↓ 2008/57/CE

~~76.~~ Si determinados aspectos técnicos correspondientes a los requisitos esenciales no pueden ser tratados de manera explícita en una ETI, deberán señalarse claramente como puntos pendientes en un anexo a la misma. ~~Será aplicable a dichos aspectos el artículo 17, apartado 3.~~

↓ 2008/57/CE (adaptado)

~~87.~~ Las ETI no serán obstáculo para que los Estados miembros adopten decisiones con respecto al uso de las infraestructuras para la circulación de vehículos que ellas mismas no prevean.

~~98.~~ Las ETI podrán contener una referencia explícita, claramente identificada, a normas o especificaciones europeas o internacionales o a documentos técnicos publicados por la Agencia cuando ello sea estrictamente necesario para cumplir los objetivos de la presente Directiva. En tales casos, dichas normas o especificaciones (o las partes de las mismas de que se trate) o documentos técnicos deberán considerarse como anexas a la ETI en cuestión y pasarán a ser obligatorias a partir del momento en que la ETI sea aplicable. Si no existiesen tales normas o especificaciones o documentos técnicos, y en espera de su elaboración, podrá hacerse referencia a otros documentos normativos claramente identificados, ~~cuando así se haga, deberá tratarse de documentos~~ fácilmente accesibles y de dominio público.

Artículo ~~56~~

Elaboración, adopción y revisión ~~Adopción, revisión y publicación~~ de las ETI

↓ 2008/57/CE

~~1. Los proyectos de las ETI y los proyectos de modificaciones posteriores de las ETI serán redactados por la Agencia, tras el correspondiente mandato de la Comisión determinado con~~

~~arreglo al procedimiento de reglamentación mencionado en el artículo 29, apartado 3, de la presente Directiva. Serán redactados de conformidad con los artículos 3 y 12 del Reglamento (CE) no 881/2004 y en colaboración con los grupos de trabajo mencionados en dichos artículos.~~

~~Las medidas encaminadas a modificar los elementos no esenciales de la presente Directiva completándola con ETI o sus modificaciones se adoptarán de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control mencionado en el artículo 29, apartado 4.~~

~~Por imperiosas razones de urgencia, la Comisión podrá recurrir al procedimiento de urgencia previsto en el artículo 29, apartado 5.~~

~~2. La Agencia se encargará de preparar la revisión y la actualización de las ETI y de formular cualquier recomendación oportuna, a la Comisión con objeto de tener en cuenta la evolución tecnológica o las exigencias sociales. La Comisión informará de dichas recomendaciones al Comité mencionado en el artículo 29.~~

↓ nuevo

1. La Comisión emitirá un mandato a la Agencia para que elabore ETI o modificaciones de las mismas y para que haga las recomendaciones oportunas a la Comisión.

↓ 2008/57/CE (adaptado)

~~32.~~ Cada proyecto de ETI se elaborará en ~~dos fases~~ ☒ las fases que se presentan a continuación ☒ .

a) ~~En primer lugar,~~ la Agencia determinará los parámetros fundamentales para la ETI de que se trate, así como las interfaces con los demás subsistemas y cualquier otro caso específico necesario. Con respecto a cada parámetro e interfaz, se presentarán las soluciones alternativas más ventajosas acompañadas de las justificaciones técnicas y económicas.

b) ~~En segundo lugar,~~ la Agencia elaborará el proyecto de ETI tomando como base dichos parámetros fundamentales. En su caso, la Agencia tendrá en cuenta el progreso técnico, los trabajos de normalización ya efectuados, los grupos de trabajo ya establecidos y los trabajos de investigación reconocidos. A cada proyecto de ETI se adjuntará una evaluación global de los costes y beneficios estimados de su puesta en práctica; en dicha evaluación se indicará la repercusión prevista sobre todos los operadores y agentes económicos afectados.

↓ 2008/57/CE

⇒ nuevo

~~4. En la elaboración, adopción y revisión de cada ETI (incluidos los parámetros fundamentales) se tendrán en cuenta los costes y beneficios estimados de todas las soluciones técnicas consideradas, así como las interfaces entre ellas, con miras a definir y aplicar las soluciones más ventajosas. Los Estados miembros participarán en dicha evaluación facilitando los datos necesarios.~~

3. Con objeto de tener en cuenta la evolución tecnológica o las exigencias sociales, la agencia elaborará ETI o modificaciones de las mismas con arreglo al mandato citado en el apartado 1 y de conformidad con los artículos 4 y 15 del Reglamento (UE) n° .../... [Reglamento de la Agencia], así como los principios de apertura, consenso y transparencia, recogidos en el anexo II del Reglamento (UE) n° 1025/2012.

~~45. El Comité contemplado en el artículo 29 será informado regularmente de los trabajos de elaboración de las ETI. Durante~~ ⇒ los trabajos de elaboración de las ETI ⇐ ~~dichos trabajos,~~ la Comisión podrá, ~~a solicitud del Comité,~~ imponer cualquier mandato o formular cualquier recomendación oportuna acerca de la concepción de las ETI, así como acerca de la evaluación de su rentabilidad. En particular, la Comisión podrá requerir, ~~a petición de un Estado miembro,~~ que se estudien soluciones alternativas y que la evaluación de los costes y beneficios de dichas soluciones alternativas figuren en el informe anejo al proyecto de la ETI.

~~56. Cuando se proceda a la adopción de una ETI, la fecha de entrada en vigor de dicha ETI se fijará de acuerdo con el procedimiento de reglamentación con control mencionado en el artículo 29, apartado 4.~~ Cuando, por motivos de compatibilidad técnica, deban entrar en servicio simultáneamente distintos subsistemas, deberán coincidir las fechas de entrada en vigor de sus correspondientes ETI.

~~67.~~ En la elaboración, adopción y revisión de las ETI se tendrá en cuenta la opinión de los usuarios con respecto a las características que tengan un efecto directo sobre las condiciones de utilización de los subsistemas por dichos usuarios. Con esta finalidad, la Agencia consultará durante los trabajos de elaboración y revisión de las ETI a las asociaciones y organizaciones representativas de usuarios. Adjuntará al proyecto de ETI un informe sobre los resultados de dicha consulta.

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ nuevo

~~7.~~ ⇒ De acuerdo con el artículo 6 del Reglamento (UE) nº .../... [Reglamento de la Agencia], la Agencia elaborará y actualizará regularmente ⇐ ~~La Comisión, tras dictamen del Comité según el procedimiento consultivo mencionado en el artículo 29, apartado 2, ultimará~~ la lista de las asociaciones y organizaciones ☒ de usuarios ☒ que deberán consultarse, la cual podrá ser objeto de revisión o actualización cuando lo solicite un Estado miembro o a iniciativa de la Comisión.

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ nuevo

8. En la elaboración, adopción y revisión de las ETI se tendrá en cuenta la opinión de los interlocutores sociales con respecto a las condiciones mencionadas en el artículo ~~54,~~ apartado 4, letra g). ⇒ Con esta finalidad, la Agencia consultará a los interlocutores sociales antes de someter a la Comisión recomendaciones sobre las ETI o sus modificaciones ⇐ ~~Con esta finalidad, se consultará a los interlocutores sociales antes de someter el proyecto de ETI al Comité previsto en el artículo 29, para su adopción o revisión.~~ Se consultará a los interlocutores sociales en el marco del Comité de diálogo sectorial creado de conformidad con la Decisión 98/500/CE de la Comisión, de 20 de mayo de 1998, relativa a la creación de Comités de diálogo sectorial para promover el diálogo entre los interlocutores sociales a escala europea²⁶. Los interlocutores sociales dispondrán de un plazo de tres meses para manifestar su parecer.

9. Cuando una revisión de las ETI traiga consigo un cambio en los requisitos, la nueva versión de las ETI garantizará la compatibilidad con los subsistemas en servicio conforme a las anteriores versiones de las ETI.

²⁶ DO L 225 de 12.8.1998, p. 27; ~~Decisión modificada en último lugar por el Reglamento (CE) no 1792/2006 (DO L 362 de 20.12.2006, p. 1).~~

10. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 46 en lo relativo a las ETI y sus modificaciones.

Cuando, debido a deficiencia detectadas en las ETI y previstas en el artículo 6, existan razones imperiosas de urgencia que así lo requieran, a los actos delegados adoptados con arreglo al presente artículo se aplicará el procedimiento contemplado en el artículo 47.

~~En caso de que sea necesaria una nueva autorización, una renovación o la rehabilitación de tales subsistemas por razones de seguridad o de interoperabilidad debidamente justificadas, se fijarán los correspondientes plazos bien sea en las ETI o, en su caso, por parte de los Estados miembros.~~

~~10. La Comisión publicará las ETI en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.~~

~~Artículo 67~~

~~Deficiencias de las ETI~~

~~1. Si, tras su aprobación, se observa que una ETI no se ajusta por completo a los requisitos esenciales, podrá consultarse al Comité contemplado en el artículo 29 a petición de un Estado miembro o a iniciativa de la Comisión.~~

~~La Comisión podrá solicitar un dictamen técnico a la Agencia. La Comisión, con la participación del Comité, analizará el dictamen técnico.~~

~~2. Si una ETI tiene que ser modificada por un error mínimo que no justifica una revisión inmediata, la Comisión podrá recomendar que se utilice el dictamen técnico a la espera de la revisión de la ETI de conformidad con el artículo 6, apartado 1; en tal caso, la Agencia publicará el dictamen técnico.~~

~~3. Si la ETI debe ser modificada por un error importante o crítico, se aplicará sin demora el procedimiento de revisión establecido en el artículo 6, apartado 1.~~

↓ nuevo

1. Si, después de su adopción se constatan deficiencias en una ETI, será modificada de acuerdo con el artículo 5, apartado 3.

2. Mientras se produce la revisión de la ETI, la Comisión podrá recabar un dictamen de la Agencia. La Comisión analizará el dictamen de la Agencia e informará a los Estados miembros de sus conclusiones.

3. A petición de la Comisión, los dictámenes de la Agencia contemplados en el apartado 2 constituirán un medio aceptable de comprobación de la conformidad con los requisitos esenciales, por lo que podrán usarse en la evaluación de proyectos.

↓ 2008/57/CE

~~Artículo 8~~

~~Ampliación del ámbito de las ETI~~

~~1. La Comisión adoptará, con arreglo al procedimiento de reglamentación mencionado en el artículo 29, apartado 3, uno o varios mandatos para elaborar nuevas ETI o revisar ETI ya establecidas, con vistas a incluir líneas y vehículos no cubiertos todavía.~~

~~2. El primer mandato determinará un primer grupo de nuevas ETI o de modificaciones de ETI que deberán aprobarse antes de que finalice el mes de enero de 2012, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 5, apartado 5, sobre la posibilidad de atender a casos específicos, y sin perjuicio del artículo 9 sobre la posibilidad de conceder exenciones en circunstancias particulares. Este primer mandato se elaborará sobre la base de una recomendación de la Agencia con vistas a determinar las nuevas ETI que deberán desarrollarse y/o las ETI existentes que habrá que modificar en función del rendimiento que se espera obtener de cada medida propuesta, y del principio de proporcionalidad de las medidas adoptadas a escala comunitaria. A tal fin, se tendrá debidamente en cuenta el anexo I, punto 4, y el necesario equilibrio entre, por un lado, los objetivos de una circulación ininterrumpida de los trenes y la armonización técnica y, por otro, el nivel de tráfico transeuropeo, nacional, regional o local afectado.~~

~~3. Hasta que surta efecto la ampliación del ámbito de aplicación de las ETI para cubrir la totalidad de la red ferroviaria:~~

~~a) las autorizaciones de entrada en servicio~~

~~de los subsistemas de vehículos y control mando y señalización a bordo cuya utilización está prevista al menos parcialmente sobre la parte de la red todavía no incluida en el ámbito de las ETI, por lo que se refiere a esa parte de la red,~~

~~de los subsistemas de infraestructura, energía, y control mando y señalización en las vías, en las partes de la red todavía no incluida en el ámbito de las ETI,~~

~~se concederán de conformidad con las normas nacionales mencionadas en el artículo 8 de la Directiva 2004/49/CE; o, en su caso, en el artículo 17, apartado 3, de la presente Directiva;~~

~~b) las autorizaciones de entrada en servicio para los vehículos cuya utilización está prevista ocasionalmente en la parte de la red que no esté todavía incluida en el ámbito de las ETI, por lo que se refiere a esa parte de la red, se concederán de conformidad con los artículos 21 a 27 y con las normas nacionales mencionadas en el artículo 8 de la Directiva 2004/49/CE, o en su caso, en el artículo 17, apartado 3, de la presente Directiva.~~

~~4. Un Estado miembro no necesitará aplicar las ETI nuevas o revisadas adoptadas de acuerdo con el apartado 2 en el caso de proyectos en fase avanzada de desarrollo o que sean objeto de un contrato en curso de ejecución en el momento de la publicación del grupo pertinente de ETI.~~

↓ 2008/57/CE (adaptado)

Artículo ~~79~~

Excepciones ☒ **Casos de no aplicación de las ETI** ☒

↓ nuevo

1. Los Estados miembros podrán no aplicar una o varias ETI o partes de las mismas en los casos siguientes:

a) con respecto a un proyecto de nuevo subsistema o a una parte del mismo, a la renovación o rehabilitación de un subsistema existente o de una parte del mismo o

con respecto a todo elemento contemplado en el artículo 1, apartado 1, que se encuentre en fase avanzada de desarrollo o que sea objeto de un contrato en curso de ejecución en la fecha de aplicación de dichas ETI;

e) cuando, como consecuencia de un accidente o de una catástrofe natural, las condiciones para el restablecimiento inmediato de la red no permitan, desde el punto de vista económico o técnico, la aplicación parcial o total de las ETI pertinentes; en este caso, la no aplicación de la ETI estará limitada en el tiempo;

c) con respecto a todo proyecto de renovación, ampliación o rehabilitación de un subsistema existente o de una parte del mismo, cuando la aplicación de dichas ETI comprometa la viabilidad económica del proyecto.

2. En el caso mencionado en el apartado 1, letra a), cada Estado miembro remitirá a la Comisión, en el plazo de un año después de la entrada en vigor de la ETI correspondiente, una lista de proyectos que se encuentran en su territorio en una fase avanzada de desarrollo.

3. En todos los casos mencionados en el apartado 1, el Estado miembro presentará a la Comisión una solicitud de no aplicación de la ETI especificando las disposiciones alternativas que se propone aplicar en lugar de aquella. Mediante actos de ejecución, la Comisión establecerá el contenido del expediente que debe acompañar la solicitud de no aplicación de una o más ETI o de partes de las mismas, las características, el formato y la forma de transmisión del citado expediente. Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 48, apartado 3. La Comisión estudiará el expediente, analizará las disposiciones alternativas que el Estado miembro se propone aplicar en lugar de la ETI, decidirá si se acepta o no la solicitud de no aplicación de la ETI e informará al Estado miembro de tal decisión.

4. Mientras se produce la decisión de la Comisión, el Estado miembro puede aplicar sin más demora las disposiciones alternativas a que se refiere el apartado 3.

5. La Comisión tomará su decisión en el plazo de cuatro meses siguiente a la presentación de la solicitud acompañada del expediente completo. A falta de tal decisión, la solicitud se considerará aceptada.

↓ 2008/57/CE

~~1. A falta de casos concretos pertinentes, un Estado miembro podrá no aplicar una o varias ETI en las condiciones fijadas por el presente artículo y en los casos siguientes:~~

~~a) con respecto a un proyecto de nuevo subsistema, a la renovación o rehabilitación de un subsistema existente o con respecto a todo elemento contemplado en el artículo 1, apartado 1, que se encuentre en fase avanzada de desarrollo o que sea objeto de un contrato en curso de ejecución en el momento de la publicación de dichas ETI;~~

~~b) con respecto a un proyecto de renovación o rehabilitación de un subsistema existente, cuando el gálibo, el ancho de vía o la distancia entre ejes de vías o la tensión eléctrica de dichas ETI sean incompatibles con los del subsistema existente;~~

~~c) con respecto a un proyecto de nuevo subsistema o a un proyecto de renovación o rehabilitación de un subsistema existente en un Estado miembro que se realice en su mismo territorio, cuando su propia red ferroviaria se halle en un enclave o esté aislada por el mar o separada a raíz de condiciones geográficas especiales de la red ferroviaria del resto de la Comunidad;~~

~~d) con respecto a todo proyecto relativo a la renovación, ampliación o rehabilitación de un subsistema existente, cuando la aplicación de dichas ETI comprometa la viabilidad económica del proyecto y/o la coherencia del sistema ferroviario de ese Estado miembro;~~

~~e) cuando, como consecuencia de un accidente o de una catástrofe natural, las condiciones para el restablecimiento inmediato de la red no permitan, desde el punto de vista económico o técnico, la aplicación parcial o total de las ETI pertinentes;~~

~~f) con respecto a vehículos procedentes de terceros países o con destino a terceros países con un ancho de vía diferente del de la red ferroviaria principal en la Comunidad.~~

~~2. En todos los casos a que se hace referencia en el apartado 1, el Estado miembro afectado remitirá a la Comisión un expediente en el que figuren los elementos indicados en el anexo IX. La Comisión analizará las medidas previstas por el Estado miembro e informará al Comité mencionado en el artículo 29.~~

~~3. En el caso mencionado en el apartado 1, letra a), en el plazo de un año después de la entrada en vigor de la ETI correspondiente, cada Estado miembro remitirá a la Comisión una lista de proyectos que se encuentran en su territorio en una fase avanzada de desarrollo.~~

~~4. En los casos contemplados en el apartado 1, letras a), c) y e), la Comisión comprobará si el expediente es conforme e informará al Estado miembro de los resultados de su análisis. Si fuera necesario, formulará una recomendación relativa a las especificaciones que deberán aplicarse. El Estado miembro podrá aplicar inmediatamente las disposiciones alternativas a que se refiere el anexo IX.~~

~~5. En los casos contemplados en el apartado 1, letras b), d) y f), la Comisión decidirá, con arreglo al procedimiento de reglamentación mencionado en el artículo 29, apartado 3, si se acepta la solicitud de excepción. Sin embargo, en el caso contemplado en el apartado 1, letra b), la decisión de la Comisión no afectará al gálibo y al ancho de vía. La Comisión resolverá en los seis meses siguientes a la presentación de la solicitud acompañada del expediente completo. A falta de tal decisión, la solicitud se considerará aceptada. A la espera de la decisión de la Comisión, en el caso contemplado en el apartado 1, letra f), el Estado miembro podrá aplicar las disposiciones alternativas a que se refiere el anexo IX.~~

↓ 2008/57/CE

6. Todos los Estados miembros serán informados de los resultados del análisis y del procedimiento establecido en ~~el~~ ~~los~~ ~~apartado~~ ~~3~~ ~~4~~ ~~y~~ ~~5~~.

↓ 2008/57/CE

CAPÍTULO III

COMPONENTES DE INTEROPERABILIDAD

Artículo ~~810~~

Puesta en el mercado de los componentes de interoperabilidad

1. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas oportunas para que los componentes de interoperabilidad:

- a) solo se pongan en el mercado si permiten la interoperabilidad del sistema ferroviario, de conformidad con los requisitos esenciales;
- b) se utilicen en el ámbito para el que estén destinados y sean instalados y mantenidos adecuadamente.

Estas disposiciones no obstaculizarán la puesta en el mercado de dichos componentes para otras aplicaciones.

2. Los Estados miembros no podrán prohibir, restringir o dificultar, en su territorio y al amparo de la presente Directiva, la puesta en el mercado de componentes de interoperabilidad para su utilización en el sistema ferroviario cuando cumplan lo dispuesto en la presente Directiva. En particular, no podrán exigir verificaciones que ya se hayan efectuado en el marco del procedimiento que dé lugar a la declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso, ~~cuyos elementos se recogen en el anexo IV.~~

↓ nuevo

Mediante actos de ejecución, la Comisión establecerá el alcance y contenido de la declaración «CE» de conformidad e idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad, su formato y las características de la información en ella contenida. Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 48, apartado 3.

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ nuevo

Artículo 9~~11~~

Conformidad o idoneidad para el uso

1. Los Estados miembros ~~⇒~~ y la Agencia ~~⇐~~ considerarán ~~⊗~~ que son interoperables y se ajustan a los requisitos esenciales ~~⊗~~ los componentes de interoperabilidad ~~⇒~~ cubiertos por ~~⇐~~ ~~que estén provistos de la declaración «CE» de conformidad o idoneidad para el uso conformes con los requisitos esenciales pertinentes previstos en la presente Directiva.~~

↓ 2008/57/CE
⇒ nuevo

2. Todo componente de interoperabilidad deberá ser objeto del procedimiento de evaluación de la conformidad y la idoneidad para el uso indicado en la ETI de que se trate e ir acompañado del certificado correspondiente.

3. Los Estados miembros ~~⇒~~ y la Agencia ~~⇐~~ considerarán que un componente de interoperabilidad reúne los requisitos esenciales si cumple las condiciones establecidas en las ETI correspondientes o en las especificaciones europeas correspondientes desarrolladas con objeto de cumplir dichas condiciones.

4. Las piezas de recambio de los subsistemas que están ya en servicio cuando la ETI correspondiente entre en vigor podrán ser instaladas en dichos subsistemas sin someterse al nuevo procedimiento mencionado en el apartado 2.

5. Las ETI podrán establecer un período transitorio para los productos ferroviarios identificados por estas ETI como componentes de interoperabilidad que ya estén en el

mercado en el momento de la entrada en vigor de las ETI. Dichos componentes deberán cumplir los requisitos establecidos en el artículo ~~810~~, apartado 1.

~~Artículo 12~~

~~Incumplimiento de requisitos esenciales por parte de las especificaciones europeas~~

~~Cuando un Estado miembro o la Comisión consideren que unas especificaciones europeas utilizadas directa o indirectamente para lograr los objetivos de la presente Directiva no se ajustan a los requisitos esenciales se recurrirá al Comité mencionado en el artículo 29, y la Comisión adoptará la medida más adecuada:~~

~~a) ya sea la retirada total o parcial de dichas especificaciones de las publicaciones donde estén inscritas, o su enmienda, previa consulta (cuando se trate de normas europeas) del Comité creado por la Directiva 98/34/CE, o~~

~~b) la revisión de la ETI de conformidad con el artículo 7.~~

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ nuevo

Artículo 10~~13~~

Procedimiento para la utilización de la declaración «CE» de conformidad e idoneidad para el uso

1. Para expedir la declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso de un componente de interoperabilidad, el fabricante, o su mandatario establecido en la ~~Comunidad~~ Unión , deberá aplicar las disposiciones previstas en las ETI respectivas.

2. Cuando así lo exija la ETI correspondiente, la evaluación de la conformidad o de la idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad será tramitada por el organismo de evaluación de la conformidad notificado ante el cual el fabricante, o su mandatario establecido en la ~~Comunidad~~ Unión hayan presentado la solicitud de dicha evaluación.

3. Si los componentes de interoperabilidad son objeto de otras Directivas ~~comunitarias~~ de la Unión relativas a otros aspectos, la declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso indicará, en ese caso, que dichos componentes de interoperabilidad cumplen también los requisitos de tales Directivas.

4. Si tanto el fabricante como su mandatario ~~establecido en la Comunidad~~ incumplen las obligaciones señaladas en los apartados 1 y 3, estas incumbirán a toda persona que ponga en el mercado los componentes de interoperabilidad. Las mismas obligaciones afectarán a cualquier persona que quien monte los componentes de interoperabilidad o parte de los mismos de origen distinto o los fabrique para su propio uso, a efectos de la presente Directiva.

5. ⇒ Con el fin de evitar que se pongan en el mercado componentes de interoperabilidad que no se ajustan a los requisitos esenciales, y sin Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo ~~1114~~:

a) toda comprobación por parte de un Estado miembro de que se ha expedido indebidamente la declaración «CE» de conformidad supondrá para el fabricante o su mandatario establecido en la ~~Comunidad~~ Unión la obligación de modificar el

componente de interoperabilidad, en caso necesario, para que sea conforme y se subsane la infracción, en las condiciones que establezca dicho Estado miembro;

↓ 2008/57/CE

b) en caso de que persista la no conformidad, el Estado miembro deberá adoptar las medidas oportunas para restringir o prohibir la puesta en el mercado del componente de interoperabilidad de que se trate, o retirarlo del mercado según los procedimientos previstos en el artículo 114.

Artículo 114

Incumplimiento de requisitos esenciales por parte de los componentes de interoperabilidad

↓ 2008/57/CE

⇒ nuevo

1. Si un Estado miembro comprueba que un componente de interoperabilidad provisto de la declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso, que haya sido puesto en el mercado y se utilice para el fin a que está destinado, corre el peligro de no cumplir con los requisitos esenciales, adoptará todas las medidas necesarias para restringir su ámbito de aplicación, para prohibir su uso, ~~o~~ para retirarlo del mercado ⇒ o para recuperarlo ⇐. Dicho Estado miembro informará inmediatamente a la Comisión ⇒ y a los otros Estados miembros ⇐ de las medidas adoptadas e indicará las razones de su decisión, precisando, en particular, si la no conformidad se deriva de:

↓ 2008/57/CE

- a) el incumplimiento de los requisitos esenciales;
- b) una aplicación incorrecta de las especificaciones europeas en caso de que se invoque la aplicación de dichas especificaciones;
- c) una insuficiencia de las especificaciones europeas.

↓ 2008/57/CE (adaptado)

2. La Comisión consultará cuanto antes a las partes implicadas. Si tras dicha consulta comprueba que la medida está justificada, informará de ello inmediatamente al Estado miembro que tomó la iniciativa, ~~así como a los demás Estados miembros~~. Si tras dicha consulta la Comisión considera que la medida no está justificada, informará de ello inmediatamente al Estado miembro que tomó la iniciativa, así como al fabricante o a su mandatario establecido en la Comunidad ~~o~~ Unión ~~o~~. ~~Si la decisión a que se refiere el apartado 1 está motivada por la existencia de una laguna en las especificaciones europeas, se aplicará el procedimiento establecido en el artículo 12.~~

3. Cuando un componente de interoperabilidad provisto de la declaración «CE» de conformidad resulte no ser conforme, el Estado miembro competente adoptará las medidas pertinentes frente a ~~o~~ cualquier persona que ~~o~~ quien haya expedido la declaración e informará de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros.

4. La Comisión se cerciorará de que los Estados miembros sean informados del desarrollo y resultados de este procedimiento.

CAPÍTULO IV

SUBSISTEMAS

~~Artículo 15~~

~~Procedimiento de entrada en servicio~~

~~1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el capítulo V, los Estados miembros autorizarán la entrada en servicio de los subsistemas de carácter estructural integrantes del sistema ferroviario que se implanten o exploten en su territorio.~~

~~A tal fin, los Estados miembros adoptarán todas las medidas apropiadas para que dichos subsistemas solo puedan entrar en servicio si son concebidos, construidos e instalados de modo que se cumplan los requisitos esenciales pertinentes cuando se integren en el sistema ferroviario. En concreto, comprobarán:~~

~~la coherencia técnica de estos subsistemas con el sistema en que se integren,~~

~~la integración segura de dichos subsistemas de conformidad con el artículo 4, apartado 3, y el artículo 6, apartado 3, de la Directiva 2004/49/CE.~~

~~2. Corresponde a los Estados miembros comprobar, antes de la entrada en servicio de dichos subsistemas, que cumplen, en su caso, las disposiciones de la ETI correspondiente sobre su explotación y mantenimiento.~~

~~3. Tras la puesta en servicio de estos subsistemas, esta verificación se realizará:~~

~~a) en el caso de las infraestructuras, con ocasión de la expedición y supervisión de certificados de seguridad, conforme al artículo 11 de la Directiva 2004/49/CE;~~

~~b) en el caso de los vehículos, con ocasión de la expedición y supervisión de certificados de seguridad, de conformidad con el artículo 10 de la Directiva 2004/49/CE.~~

~~A tal efecto, se utilizarán los procedimientos de evaluación y comprobación previstos en las ETI estructurales y funcionales de que se trate.~~

~~Artículo 12~~16

Libre circulación de subsistemas

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el capítulo V ~~artículo 15, apartado 1~~, los Estados miembros no podrán prohibir, restringir o dificultar en su territorio y al amparo de la presente Directiva, la construcción, la puesta en servicio y la explotación de subsistemas de carácter estructural constitutivos del sistema si estos cumplen los requisitos esenciales. En particular, no podrán exigirse verificaciones que ya se hayan efectuado:

- (a) ya sea en el marco del procedimiento de expedición de la declaración «CE» de verificación, ~~cuyos elementos se recogen en el anexo V,~~
- (b) o en otros Estados miembros, antes o después de la entrada en vigor de la presente Directiva, con el fin de comprobar el cumplimiento de requisitos idénticos en condiciones idénticas de funcionamiento.

Artículo ~~13~~¹⁷

Conformidad con las ETI y con las normas nacionales

↓ 2008/57/CE
⇒ nuevo

1. Los Estados miembros ⇒ y la Agencia ⇐ considerarán interoperables y conformes con los requisitos esenciales pertinentes, los subsistemas de carácter estructural constitutivos del sistema ferroviario que estén provistos de la declaración «CE» de verificación.

↓ 2008/57/CE
⇒ nuevo

2. La verificación de la interoperabilidad, en cumplimiento de los requisitos esenciales, de un subsistema de carácter estructural constitutivo del sistema ferroviario se determinará tomando como referencia a las ETI, ~~si existen~~ ⇒ y las normas nacionales notificadas de acuerdo con el apartado 3 ⇐.

↓ 2008/57/CE (adaptado)

3. Los Estados miembros elaborarán, respecto de cada subsistema, una lista de las normas ~~técnicas~~ ☒ nacionales ☒ vigentes para la aplicación de los requisitos esenciales ~~y notificarán dicha lista a la Comisión cuando~~ ☒ en los siguientes casos ☒ :

↓ 2008/57/CE

~~no exista una ETI pertinente, o~~

↓ nuevo

a) cuando las ETI no cubran totalmente determinados aspectos de los requisitos esenciales (puntos pendientes);

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ nuevo

- b) ☒ cuando ☒ se haya notificado ~~una excepción~~ ☒ la no aplicación de una o más ETI, ☒ ⇒ o de partes de las mismas, ⇐ con arreglo a lo dispuesto en el artículo ~~8~~⁷, e
- c) ☒ cuando ☒ el caso específico precise la aplicación de normas técnicas no recogidas en la ETI pertinente;

↓ nuevo

d) en caso de normas nacionales que describen sistemas existentes.

↓ 2008/57/CE (adaptado)

4. ~~Cuando así lo hagan,~~ Los Estados miembros también designarán los organismos encargados de efectuar, en el caso de dichas normas técnicas, ~~el procedimiento~~ la declaración «CE» de verificación contemplada ~~en el artículo 1815.~~

↓ 2008/57/CE

~~La Comisión comunicará esta información a la Agencia, que se encargará de su publicación.~~

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ nuevo

Artículo 14

Normas nacionales

1. ⇒ Los Estados miembros notificarán a la Comisión la lista de normas nacionales a que se refiere el artículo 13, apartado 3, bien Dicha lista se notificará según el caso:

- (a) cada vez que se modifique la lista de normas ~~técnicas que, con arreglo al artículo 16, apartado 3, de la Directiva 96/48/CE y al artículo 16, apartado 3, de la Directiva 2001/16/CE debe ser notificada el 30 de abril de 2005 a más tardar,~~ o
- (b) cuando se presente, de conformidad con el artículo 7, notifique la excepción una solicitud de no aplicación de la ETI , o

↓ 2008/57/CE

⇒ nuevo

- (c) tras la publicación de la ETI de que se trate o de su revisión, con el fin de eliminar las normas nacionales que se hacen redundantes por haberse solventado puntos pendientes de las ETI .

↓ nuevo

2. Los Estados miembros notificarán a la Agencia y la Comisión el texto completo de las normas nacionales existentes a través de las herramientas informáticas apropiadas y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 23 del Reglamento (UE) n° .../... [Reglamento de la Agencia].

3. Los Estados miembros podrán establecer nuevas normas nacionales en los siguientes casos:

- a) cuando una ETI no cumpla enteramente los requisitos esenciales;
- b) como medida preventiva de carácter urgente, en particular después de un accidente.

4. Si un Estado miembro se propone implantar una nueva norma nacional, notificará su borrador a la Agencia y a la Comisión a través de las herramientas informáticas apropiadas y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 23 del Reglamento (UE) n° .../... [Reglamento de la Agencia].

5. Los Estados miembros se asegurarán de que las normas nacionales, incluidas las que cubren las interfaces entre vehículos y red, se pongan a disposición de las partes interesadas de forma gratuita y en un lenguaje que todas puedan comprender.

6. Los Estados miembros podrán optar por no notificar las normas y restricciones de una naturaleza estrictamente local. En tales casos, los Estados miembros mencionarán a dichas normas y restricciones en los registros de infraestructuras indicados en el artículo 45.

7. Las normas nacionales notificadas con arreglo al presente artículo no deberán ajustarse al procedimiento de notificación establecido en la Directiva 98/34/CE.

8. Mediante actos de ejecución la Comisión establecerá la clasificación en grupos de las normas nacionales notificadas al objeto de facilitar los controles de compatibilidad entre los equipos fijos y los móviles; tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 48, apartado 3.

La Agencia clasificará las normas nacionales notificadas en aplicación del presente artículo de conformidad con los actos de ejecución contemplados en el primer párrafo.

9. La Agencia examinará los proyectos de normas nacionales y las normas nacionales vigentes de acuerdo con los procedimientos establecidos en los artículos 21 y 22 del Reglamento (UE) n° .../... [Reglamento de la Agencia].

↓ 2008/57/CE

~~Los Estados miembros pondrán a disposición de la Comisión cuando esta se lo solicite el texto completo de las normas notificadas. Para impedir que se creen nuevas barreras y con vistas a llevar adelante la clasificación de normas nacionales de conformidad con el artículo 27, la Comisión vigilará la introducción de nuevas normas por parte de los Estados miembros. Si la Comisión considera que dichas nuevas normas constituyen un medio arbitrario de discriminación o una restricción disfrazada de operaciones de transporte ferroviario entre Estados miembros, se adoptará una decisión dirigida a los Estados miembros acorde con el procedimiento de reglamentación mencionado en el artículo 29, apartado 3.~~

~~Los Estados miembros podrán optar por no notificar las normas y restricciones de una naturaleza estrictamente local. En tales casos, los Estados miembros mencionarán dichas normas y restricciones en los registros de infraestructuras indicados en el artículo 35.~~

~~Los Estados miembros se asegurarán de que se publiquen y pongan a disposición de todos los gestores de infraestructuras, compañías ferroviarias y solicitantes de autorizaciones de entrada en servicio unas normas técnicas vinculantes redactadas en un lenguaje claro que pueda ser comprendido por las partes interesadas.~~

Artículo ~~1518~~

Procedimiento para establecer la declaración «CE» de verificación

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ nuevo

1. Para expedir la declaración «CE» de verificación, el solicitante pedirá ~~invitará~~ al organismo de evaluación de la conformidad notificado que haya elegido al efecto a que tramite el procedimiento de verificación «CE» ~~indicado en el anexo VI~~. El solicitante podrá ser la entidad contratante o el fabricante, o su mandatario en la ~~Comunidad~~ Unión .

2. La función del organismo de evaluación de la conformidad notificado encargado de la verificación «CE» de un subsistema comenzará en la fase de proyecto y abarcará todo el período de construcción hasta la fase de recepción, antes de la entrada en servicio del subsistema. ⇒ Podrá englobar ⇐ ~~Englobará~~, asimismo, la verificación de las interfaces del subsistema en cuestión con respecto al sistema en que se integre, basándose en los datos disponibles en la ETI de que se trate y en los registros previstos en los artículos ~~44 y 45~~ 34 y 35.

3. El organismo de evaluación de la conformidad notificado será responsable de la elaboración del expediente técnico que debe acompañar la declaración «CE» de verificación. Dicho expediente técnico ~~deberá contener~~ contendrá toda la documentación necesaria relativa a las características del subsistema y, en su caso, todos los elementos que prueben la conformidad de los componentes de interoperabilidad. Asimismo ~~deberá contener~~ contendrá todos los elementos relativos a las condiciones y límites de utilización y a las instrucciones de conservación, de observación continua o periódica, de reglaje y de mantenimiento.

↓ nuevo

4. Toda modificación del expediente técnico citado en el apartado 3 que tenga una incidencia en las verificaciones efectuadas acarrea la necesidad de realizar una nueva declaración «CE» de verificación.

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ nuevo

~~54.~~ El organismo de evaluación de la conformidad notificado podrá expedir verificaciones de declaración intermedias para cubrir determinadas fases del procedimiento de verificación o partes del subsistema. En ese caso, serán de aplicación los procedimientos de verificación ⇒ establecidos con arreglo al apartado 7, letra a) ⇐ ~~el procedimiento indicado en el anexo VI~~.

~~65.~~ Si lo permite la ETI pertinente, el organismo de evaluación de la conformidad notificado podrá expedir certificados de conformidad de una serie de subsistemas o de determinadas partes de dichos subsistemas.

↓ nuevo

7. Mediante actos de ejecución, la Comisión establecerá:

- (a) los procedimientos de verificación de los subsistemas, incluidos los principios generales, el contenido, el procedimiento y los documentos relativos al

procedimiento de verificación «CE» y al procedimiento de verificación de normas nacionales;

- (b) las plantillas de la declaración «CE» de verificación y de la declaración de verificación de normas nacionales, y las plantillas de los documentos del expediente técnico que debe acompañar la declaración de verificación.

Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 48, apartado 3.

↓ 2008/57/CE

Artículo ~~16~~19

Incumplimiento de requisitos esenciales por parte de los subsistemas

1. Cuando un Estado miembro compruebe que un subsistema de carácter estructural, provisto de la declaración «CE» de verificación acompañada del expediente técnico, no cumple plenamente lo dispuesto en la presente Directiva y, en particular, los requisitos esenciales, podrá solicitar que se lleven a cabo verificaciones complementarias.

2. El Estado miembro de donde proceda la citada solicitud informará inmediatamente a la Comisión de las verificaciones complementarias solicitadas, exponiendo las razones que las justifiquen. La Comisión consultará con las partes interesadas.

3. El Estado miembro de donde proceda la solicitud precisará si el incumplimiento pleno de la presente Directiva resulta de:

a) el incumplimiento de requisitos esenciales o de una ETI, o una mala aplicación de una ETI. En ese caso, la Comisión informará sin demora al Estado miembro en el que resida la persona que haya elaborado indebidamente la declaración «CE» de verificación y exigirá a ese Estado miembro que adopte las medidas adecuadas;

b) una insuficiencia de una ETI. En ese caso, se aplicará el procedimiento de modificación de la ETI mencionado en el artículo ~~6~~7.

↓ nuevo

Artículo 17

Presunción de conformidad

Se presupondrá que los componentes de interoperabilidad y los subsistemas que están conformes con normas armonizadas o con partes de las mismas y cuya referencia ha sido publicada en el Diario Oficial de la Unión, lo están con los requisitos esenciales cubiertos por dichas normas o por partes de las mismas y expuestos en el anexo III.

↓ 2008/57/CE

Artículo ~~20~~

~~Entrada en servicio de subsistemas existentes después de una renovación o~~ ~~rehabilitación~~

~~1. En caso de renovación o rehabilitación, la entidad contratante o el fabricante presentarán al Estado miembro en cuestión un expediente con la descripción del proyecto. El Estado miembro estudiará dicho expediente y, teniendo en cuenta la estrategia de puesta en práctica indicada en la ETI que le sea aplicable, decidirá si la envergadura de las obras hace necesaria una nueva autorización de entrada en servicio con arreglo a la presente Directiva.~~

~~La nueva autorización de entrada en servicio será necesaria cada vez que el nivel global de seguridad del subsistema de que se trate pueda verse afectado por las obras previstas. Si se requiere una nueva autorización, los Estados miembros decidirán en qué medida es necesario aplicar la ETI al proyecto.~~

~~Los Estados miembros adoptarán su decisión como muy tarde a los cuatro meses de la presentación del expediente completo por parte del solicitante.~~

~~2. Cuando se solicite una nueva autorización y si la ETI no se aplica plenamente, los Estados miembros comunicarán la siguiente información a la Comisión:~~

~~el motivo por el cual no se ha aplicado íntegramente la ETI,~~

~~las características técnicas aplicables en lugar de la ETI,~~

~~los organismos encargados de efectuar, en el caso de dichas características técnicas, el procedimiento de verificación contemplado en el artículo 18.~~

~~3. La Comisión comunicará la información indicada en el apartado 2 a la Agencia, que se encargará de su publicación.~~

~~CAPÍTULO V~~

~~VEHÍCULOS~~

↕ nuevo

CAPÍTULO V

PUESTA EN EL MERCADO Y PUESTA EN SERVICIO

Artículo 18

Puesta en servicio de instalaciones fijas

1. Los subsistemas de control-mando y señalización en las vías, energía e infraestructura, solo entrarán en servicio si son concebidos, construidos e instalados de modo que se cumplan los requisitos esenciales recogidos en el anexo III y si obtienen la autorización pertinente de conformidad con el apartado 2.

2. Cada autoridad nacional de seguridad autorizará la entrada en servicio de los subsistemas de energía e infraestructura que se implanten o exploten en el territorio de su Estado miembro.

La Agencia adoptará las decisiones de concesión de autorizaciones de entrada en servicio de los subsistemas de control-mando y señalización en las vías situados o explotados en toda la Unión.

La Agencia y las autoridades nacionales de seguridad informarán detalladamente de cómo han de obtenerse las autorizaciones contempladas en los párrafos primero y segundo. Se proporcionará gratuitamente a quienes lo soliciten un documento orientativo que exponga y precise los requisitos y los documentos que deben reunirse para la obtención de las autorizaciones. La Agencia y las autoridades nacionales de seguridad cooperarán en la difusión de esta información.

3. Para autorizar la entrada en servicio de los subsistemas a que se refiere el apartado 1, la autoridad nacional de seguridad o la Agencia, según quién sea la autoridad competente de conformidad con el apartado 2, deberá obtener prueba de:

- (a) la declaración «CE» de verificación;
- (b) la compatibilidad técnica de estos subsistemas con el sistema en que se integran, comprobada a partir de las ETI, las normas nacionales y los registros pertinentes;
- (c) la integración segura de dichos subsistemas, establecida sobre la base de las ETI, normas nacionales, registros, y los métodos comunes contemplados en el artículo 6 de la Directiva .../... [relativa a la seguridad del sistema ferroviario de la Unión].

4. En caso de renovación o rehabilitación de subsistemas existentes, el solicitante enviará un expediente con la descripción del proyecto a la autoridad nacional de seguridad (en el caso de los subsistemas de energía e infraestructura) o a la Agencia (en el de los subsistemas de control-mando y señalización en las vías). La autoridad nacional de seguridad o la Agencia examinarán dicho expediente y decidirán, de acuerdo con los criterios que figuran en el apartado 5, si se necesita una nueva autorización de entrada en servicio. La autoridad nacional de seguridad y la Agencia tomarán su decisión en un plazo predeterminado razonable y, en cualquier caso, en el plazo de cuatro meses a partir de la recepción de toda la información pertinente.

5. En caso de renovación o rehabilitación de subsistemas existentes, será necesaria una nueva declaración «CE» de verificación, como dispone el artículo 15, apartado 4. De igual modo, será necesaria una nueva autorización de entrada en servicio:

- (a) cuando el nivel global de seguridad del subsistema de que se trate pueda verse afectado por las obras previstas, o
- (b) cuando así lo exijan las ETI aplicables, o
- (c) cuando así lo exijan los planes nacionales de ejecución instaurados por los Estados miembros.

Artículo 19

Puesta en el mercado de subsistemas móviles

1. El subsistema de material rodante y el de control-mando y señalización a bordo solo podrán ponerse en el mercado a instancias del solicitante si son concebidos, construidos e instalados de modo que se cumplan los requisitos esenciales recogidos en el anexo III.

2. El solicitante deberá asegurarse, en particular, de que se haya facilitado la declaración «CE» de verificación.

3. En caso de renovación o rehabilitación de subsistemas existentes, será necesaria una nueva declaración «CE» de verificación, como dispone el artículo 15, apartado 4.

~~Artículo 21~~

~~Autorización para la entrada en servicio de vehículos~~

~~1. Antes de ser utilizado en una red ferroviaria un vehículo deberá estar autorizado para su entrada en servicio por el órgano nacional de seguridad competente en relación con dicha red, a no ser que se disponga de otro modo en el presente capítulo.~~

~~2. Un vehículo conforme a la ETI será autorizado de acuerdo con los artículos 22 o 23.~~

~~3. Un vehículo no conforme a la ETI será autorizado con arreglo a lo dispuesto en los artículos 24 o 25.~~

~~4. Un vehículo conforme a un tipo autorizado será autorizado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 26.~~

~~5. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 23 y 25 respecto a las autorizaciones adicionales, una autorización concedida por un Estado miembro será válida en todos los demás Estados miembros. Los Estados miembros precisarán mediante la adopción de normas específicas nacionales o a través de disposiciones nacionales de aplicación de la presente Directiva si son necesarias autorizaciones adicionales de conformidad con las disposiciones correspondientes del artículo 23, en el caso de vehículos conformes con las ETI, o del artículo 25, en el caso de vehículos no conformes con las ETI.~~

~~6. Todas las solicitudes de autorización de entrada en servicio serán objeto de una decisión por parte de la autoridad nacional de seguridad competente, con arreglo a lo dispuesto en los artículos 22 y 23 o a los artículos 24 y 25. La autorización de entrada en servicio podrá estipular condiciones de uso y otras restricciones.~~

~~7. Toda decisión de una autoridad de seguridad competente que deniegue la entrada en servicio de un vehículo deberá estar debidamente motivada. En el plazo de un mes a partir de la recepción de la decisión negativa, el solicitante podrá pedir a la autoridad nacional de seguridad competente que se revise la decisión por razones debidamente justificadas. La autoridad nacional de seguridad dispondrá entonces de dos meses para confirmar o revocar su decisión. Si se confirma la decisión negativa, el solicitante podrá pedir al organismo de recurso designado por el Estado miembro competente en virtud del artículo 17, apartado 3, de la Directiva 2004/49/CE que se revise la decisión por razones debidamente justificadas. Los Estados miembros podrán designar su organismo regulador de conformidad con el artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE a efectos de este procedimiento de recurso.~~

~~8. En ausencia de una decisión de la autoridad nacional competente, como establecen el artículo 23, apartado 7, y el artículo 25, apartado 5, en los plazos prescritos, la entrada en servicio del vehículo en cuestión se entenderá que ha sido autorizada tras un período de tres meses a partir del final de dichos plazos. Las autorizaciones concedidas de conformidad con el presente apartado solo serán válidas en la red para la que la autoridad nacional de seguridad competente no haya reaccionado en los plazos prescritos.~~

~~9. Una autoridad nacional que se proponga revocar una autorización de entrada en servicio concedida por ella misma o una autorización concedida al solicitante de conformidad con el apartado 8 utilizará el procedimiento de revisión de los certificados de seguridad a que se refiere el artículo 10, apartado 5, de la Directiva 2004/49/CE o, en su caso, el procedimiento de revisión de las autorizaciones de seguridad a que se refiere el artículo 11, apartado 2, de dicha Directiva.~~

10. En caso de un procedimiento de recurso, el organismo de recurso competente a que se refiere el apartado 7 podrá solicitar a la Agencia un dictamen que se emitirá, en ese caso, en el plazo de un mes a partir de la presentación de la solicitud y que se notificará tanto al solicitante como al organismo de recurso competente y a la autoridad nacional de seguridad competente que deniega la autorización.

11. En el caso de vehículos que circulen entre un Estado miembro y un tercer país, que circulen por una red cuyo ancho de vía sea diferente al de la red ferroviaria principal de la Comunidad y para los que pueda establecerse una excepción con arreglo a lo dispuesto en el artículo 9, apartado 5, o que estén sujetos a casos específicos, las normas nacionales indicadas en los artículos 22 y 24 podrán incluir acuerdos internacionales siempre y cuando sean compatibles con la legislación comunitaria.

12. Las autorizaciones de entrada en servicio concedidas antes del 19 de julio de 2008, incluidas las autorizaciones concedidas con arreglo a acuerdos internacionales, en particular RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) y RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), seguirán siendo válidas de conformidad con las condiciones en las que se hubieren concedido las autorizaciones. Esta disposición prevalece sobre los artículos 22 a 25.

13. Los Estados miembros podrán conceder una autorización de entrada en servicio relativa a una serie de vehículos. A tal fin, las autoridades nacionales de seguridad comunicarán al solicitante el procedimiento que deberá seguir.

14. Las autorizaciones de entrada en servicio concedidas de conformidad con el presente artículo se entenderán sin perjuicio de otras condiciones impuestas a las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras, para el funcionamiento de dichos vehículos en la red correspondiente, de conformidad con los artículos 9, 10 y 11 de la Directiva 2004/49/CE.

↓ nuevo

Artículo 20

Autorización de puesta en el mercado de vehículos

1. Solo podrá procederse a la puesta en el mercado de un vehículo después de obtener la autorización de puesta en el mercado de vehículos, emitida por la Agencia de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 5.

2. La Agencia adoptará decisiones por las que se conceden autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos. Estas autorizaciones certifican los valores de los parámetros pertinentes para comprobar la compatibilidad entre el vehículo y las instalaciones fijas según lo dispuesto en las ETI. La autorización de puesta en el mercado de vehículos facilita además información sobre la conformidad del vehículo con las ETI y los conjuntos de normas nacionales pertinentes, en relación con dichos parámetros.

3. La autorización de puesta en el mercado de vehículos podrá imponer condiciones sobre el uso del vehículo u otras restricciones.

4. La autorización de puesta en el mercado de vehículos se emitirá sobre la base de un expediente del vehículo o tipo de vehículo, elaborado por el solicitante y que incluirá las pruebas documentales en relación con:

- (a) la puesta en el mercado de los subsistemas móviles que componen el vehículo, según dispone el artículo 19;

- (b) la compatibilidad técnica de los subsistemas contemplados en la letra a) en el vehículo, comprobada a partir de las ETI, las normas nacionales y los registros pertinentes;
- (c) la integración segura de los subsistemas contemplados en la letra a) en el vehículo, establecida sobre la base de las ETI, normas nacionales, registros, y los métodos comunes contemplados en el artículo 6 de la Directiva .../... [relativa a la seguridad del sistema ferroviario de la Unión].

5. La Agencia adoptará las decisiones a que se refiere el apartado 2 en un plazo predeterminado razonable y, en cualquier caso, en el plazo de cuatro meses a partir de la recepción de toda la información pertinente. Estas autorizaciones serán válidas en todos los Estados miembros.

La Agencia informará detalladamente acerca de cómo se han de obtener las autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos. Se proporcionará gratuitamente a quienes lo soliciten un documento orientativo que exponga y precise los requisitos y los documentos que deben reunirse para la obtención de las autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos. Las autoridades nacionales de seguridad cooperarán con la Agencia en la difusión de esta información.

6. La Agencia podrá emitir autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos aplicables a series de vehículos. Estas autorizaciones serán válidas en todos los Estados miembros.

7. El solicitante podrá presentar un recurso ante la sala de recurso designada con arreglo al artículo 51 del Reglamento (UE) nº .../... [por el que se instituye la Agencia Ferroviaria Europea], contra decisiones adoptadas por la Agencia o por no haber actuado esta en el plazo de tiempo fijado en el apartado 5.

8. En caso de renovación o rehabilitación de vehículos existentes que ya cuentan con una autorización de puesta en el mercado de vehículos:

- (a) será necesaria una nueva declaración «CE» de verificación, como dispone el artículo 15, apartado 4, y
- (b) será necesaria una nueva autorización de puesta en el mercado de vehículos si se efectúa algún cambio en los valores de los parámetros incluidos en la autorización ya obtenida.

9. A petición del solicitante, la autorización de puesta en el mercado de vehículos podrá indicar claramente las redes o las líneas o los grupos de redes o líneas en los que la empresa ferroviaria podrá proceder a la entrada en servicio del vehículo sin necesidad de más verificaciones, controles o comprobaciones de la compatibilidad técnica entre el vehículo y tales redes o líneas. En este caso, el solicitante incluirá en su solicitud la prueba de la compatibilidad técnica del vehículo con las redes o líneas correspondientes.

Dicha indicación podrá añadirse también, a petición del solicitante original o de otro, una vez se haya emitido la autorización de puesta en mercado pertinente.

Artículo 21

Entrada en servicio de vehículos

1. Las empresas ferroviarias procederán a la entrada en servicio de un vehículo únicamente después de comprobar, en consultas con el administrador de infraestructuras, la compatibilidad técnica entre el vehículo y la ruta, así como la integración segura del vehículo

en el sistema en el que va a funcionar, establecida sobre la base de las ETI, normas nacionales, registros, y los métodos comunes contemplados en el artículo 6 de la Directiva.

A tal fin, los vehículos obtendrán en primer lugar la autorización de puesta en el mercado de vehículos, contemplada en el artículo 20.

2. Las empresas ferroviarias comunicarán las decisiones que adopten respecto a la puesta en el mercado de vehículos a la Agencia, al administrador de infraestructuras y a la autoridad nacional de seguridad correspondiente. Estas decisiones se registrarán en los registros nacionales de vehículos a que se refiere el artículo 43.

3. En caso de renovación o rehabilitación de vehículos existentes, será necesaria una nueva declaración «CE» de verificación, como dispone el artículo 15, apartado 4. De igual modo, será necesaria una nueva decisión de entrada en servicio de estos vehículos por parte de la empresa ferroviaria cuando:

- (a) cuando el nivel global de seguridad del subsistema de que se trate pueda verse afectado por las obras previstas, o
- (b) cuando así lo exijan las ETI aplicables.

↓ 2008/57/CE

~~Artículo 22~~

~~Primera autorización de entrada en servicio de vehículos conformes con la ETI~~

~~1. El presente artículo se aplicará a los vehículos conformes con todas las ETI pertinentes vigentes en el momento de la entrada en servicio, siempre que una parte significativa de los requisitos esenciales haya quedado establecida en dichas ETI y que la ETI pertinente sobre el material rodante haya entrado en vigor y sea aplicable.~~

~~2. La primera autorización será concedida por una autoridad nacional de seguridad en los siguientes términos:~~

~~a) en el caso de que se hayan autorizado todos los subsistemas estructurales de un vehículo con arreglo a las disposiciones del capítulo IV, la autorización se concederán sin nuevas verificaciones;~~

~~b) por lo que respecta al material rodante que cuente con todas las declaraciones «CE» de verificación necesarias, tal como se prevé en el artículo 18, los criterios que las autoridades de seguridad puedan verificar con vistas a la concesión de la autorización de entrada en servicio podrán circunscribirse a los siguientes aspectos:~~

~~la compatibilidad técnica entre los subsistemas pertinentes de los vehículos y la integración segura de los mismos con arreglo al artículo 15, apartado 1,~~

~~la compatibilidad técnica entre el vehículo y la red de que se trate,~~

~~las normas nacionales aplicables a los puntos pendientes,~~

~~las normas nacionales aplicables a los casos específicos debidamente definidos en las ETI pertinentes.~~

~~Artículo 23~~

~~Autorización adicional de entrada en servicio de vehículos conformes con las ETI~~

~~1. Los vehículos que estén en plena conformidad con las ETI, que cubran todos los aspectos de los subsistemas pertinentes sin casos específicos y sin puntos pendientes estrictamente relacionados con la compatibilidad técnica entre el vehículo y la red, no estarán sujetos a ninguna autorización adicional de entrada en servicio, siempre que circulen por redes conformes con la ETI en los otros Estados miembros o en las condiciones especificadas en las ETI correspondientes.~~

~~2. En el caso de vehículos que entren en servicio de conformidad con el artículo 22, pero no cubiertos por el apartado 1, los Estados miembros podrán decidir si son necesarias en su territorio autorizaciones adicionales. En ese caso, serán de aplicación los apartados 3 a 7.~~

~~3. El solicitante presentará a la autoridad nacional de seguridad un expediente relativo al vehículo o tipo de vehículo, y a su uso previsto en la red. En el expediente figurarán las informaciones siguientes:~~

~~a) justificantes de que el vehículo ha sido autorizado a entrar en servicio en otro Estado miembro de conformidad con el artículo 22;~~

~~b) una copia del expediente técnico mencionado en el anexo VI. Incluirá, en el caso de vehículos equipados con registradores de datos, información sobre el procedimiento de recogida de datos que permita su visualización y evaluación, siempre y cuando dicha información no sea armonizada por la ETI correspondiente;~~

~~c) registros en que consten, para el vehículo, los antecedentes de mantenimiento y, si procede, las modificaciones técnicas efectuadas con posterioridad a la autorización;~~

~~d) datos sobre las características técnicas y operativas que demuestren que el vehículo es compatible con las infraestructuras y las instalaciones fijas (incluidas las condiciones climáticas, el sistema de suministro de energía, el sistema de control y señalización, el ancho de vía y los gálibos de infraestructura, la carga por eje máxima autorizada y otras condiciones de la red).~~

~~4. Los criterios que deberá verificar una autoridad nacional de seguridad se referirán únicamente a:~~

~~la compatibilidad técnica entre el vehículo y la red de que se trate, incluidas las normas nacionales aplicables a los puntos pendientes necesarios para garantizar dicha compatibilidad;~~

~~las normas nacionales aplicables a los casos específicos debidamente definidos en las ETI pertinentes.~~

~~5. La autoridad nacional de seguridad podrá exigir que se facilite información adicional para realizar análisis de riesgo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6, apartado 3, letra a), de la Directiva 2004/49/CE o ensayos sobre la red, para comprobar los criterios mencionados en el apartado 4. Sin embargo, después de adoptar el documento de referencia mencionado en el artículo 27 de la presente Directiva, la autoridad nacional de seguridad solo podrá realizar dicha verificación basándose en las normas nacionales relativas al grupo B o C que figuran en el mencionado documento.~~

~~6. La autoridad nacional de seguridad definirá, tras consultar al solicitante, el alcance y el contenido de la información complementaria, los análisis de riesgo o los ensayos requeridos. El administrador de infraestructuras, en consulta con el solicitante, hará todo lo posible por garantizar que todos los ensayos puedan realizarse en los tres meses siguientes a la petición del solicitante. En su caso, la autoridad nacional de seguridad tomará medidas para garantizar que los ensayos puedan tener lugar.~~

~~7. Toda solicitud de autorización de entrada en servicio presentada de conformidad con el presente artículo estará sometida a una decisión de la autoridad nacional de seguridad, que se tomará cuanto antes y nunca después de:~~

~~a) dos meses después de haberse presentado el expediente previsto en el apartado 3;~~

~~b) si procede, un mes después de la presentación de cualquier información adicional solicitada por la autoridad nacional de seguridad;~~

~~c) si procede, un mes después de la presentación de los resultados de cualquier prueba solicitada por la autoridad nacional de seguridad.~~

~~Artículo 24~~

~~Primera autorización de entrada en servicio de vehículo no conformes con la ETI~~

~~1. El presente artículo se aplicará a los vehículos que no estén conformes con todas las ETI pertinentes vigentes en el momento de la entrada en servicio, incluidos aquellos vehículos sujetos a excepciones, o cuando una parte significativa de los requisitos esenciales no haya quedado establecida en una o varias ETI.~~

~~2. La primera autorización será concedida por una autoridad nacional de seguridad en los siguientes términos:~~

~~para los aspectos técnicos cubiertos por una ETI, se aplicará el procedimiento de verificación «CE»;~~

~~para los demás aspectos técnicos, se aplicarán las disposiciones nacionales notificadas con arreglo al artículo 17, apartado 3, de la presente Directiva y con arreglo al artículo 8 de la Directiva 2004/49/CE.~~

~~Esta primera autorización solo será válida en la red del Estado miembro que la conceda.~~

~~Artículo 25~~

~~Autorizaciones adicionales de entrada en servicio de vehículos no conformes con la ETI~~

~~1. En el caso de vehículos autorizados para su entrada en servicio en un Estado miembro de conformidad con el artículo 21, apartado 12, o el artículo 24, los demás Estados miembros podrán decidir de acuerdo con el presente artículo si son necesarias en sus territorios autorizaciones adicionales de entrada en servicio.~~

~~2. El solicitante presentará a la autoridad nacional de seguridad competente un expediente técnico sobre el material rodante o el tipo de vehículo, indicando su utilización prevista en la red. En el expediente figurarán las informaciones siguientes:~~

~~a) justificantes de que el vehículo ha sido autorizado a entrar en servicio en otro Estado miembro y documentos sobre el procedimiento seguido para mostrar que el vehículo cumplía los requisitos de seguridad vigentes, incluida, si procede, información sobre las excepciones concedidas con arreglo al artículo 9;~~

~~b) los datos técnicos, el programa de mantenimiento y las características funcionales. Aquí se incluyen, en caso de vehículos equipados con registradores de datos, información sobre el procedimiento de recogida de datos que permita su visualización y evaluación, como se establece en el artículo 20, apartado 2, letra c), de la Directiva 2004/49/CE;~~

~~c) registros en que consten, para el vehículo, los antecedentes de explotación, mantenimiento y, si procede, las modificaciones técnicas efectuadas con posterioridad a la autorización;~~

~~d) datos sobre las características técnicas y operativas que demuestren que el vehículo es compatible con las infraestructuras y las instalaciones fijas (incluidas las condiciones climáticas, el sistema de suministro de energía, el sistema de control-mando y señalización, el ancho de vía y los gálibos de infraestructura, la carga por eje máxima autorizada y otras condiciones de la red).~~

~~3. La autoridad nacional de seguridad no podrá cuestionar la información mencionada en el apartado 2, letras a) y b), salvo cuando esta última pueda demostrar sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 16 que existe un riesgo sustancial para la seguridad. Una vez aprobado el documento de referencia mencionado en el artículo 27, la autoridad nacional de seguridad no podrá invocar a este respecto una norma perteneciente al grupo A que figure en dicho documento.~~

~~4. La autoridad nacional de seguridad podrá exigir que se facilite información adicional para realizar análisis de riesgo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6, apartado 3, letra a), de la Directiva 2004/49/CE o ensayos sobre la red, para comprobar que la información mencionada en el apartado 2, letras c) y d), del presente artículo, cumple las disposiciones nacionales vigentes notificadas a la Comisión con arreglo al artículo 8 de la Directiva 2004/49/CE y con arreglo al artículo 17 de la presente Directiva. Sin embargo, después de adoptar el documento de referencia mencionado en el artículo 27 de la presente Directiva, la autoridad nacional de seguridad solo podrá realizar dicha verificación basándose en las normas nacionales relativas al grupo B o C que figuran en dicho documento.~~

~~La autoridad nacional de seguridad definirá, tras consultar al solicitante, el alcance y el contenido de la información complementaria, los análisis de riesgo o los ensayos requeridos. El administrador de infraestructuras, en consulta con el solicitante, hará todo lo posible por garantizar que todos los ensayos puedan realizarse en los tres meses siguientes a la petición del solicitante. En su caso, la autoridad nacional de seguridad tomará medidas para garantizar que los ensayos puedan tener lugar.~~

~~5. Toda solicitud de autorización de entrada en servicio presentada de conformidad con el presente artículo estará sometida a una decisión de la autoridad nacional de seguridad, que se tomará cuanto antes y nunca después de:~~

~~a) cuatro meses después de haberse presentado el expediente técnico previsto en el apartado 2;~~

~~b) en su caso, dos meses después de suministrar la información adicional o los análisis de riesgo solicitados por la autoridad nacional de seguridad con arreglo al apartado 4;~~

~~c) en su caso, dos meses después de suministrar los resultados de los ensayos solicitados por la autoridad nacional de seguridad con arreglo al apartado 4.~~

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ nuevo

Artículo ~~22~~26

Autorización de puesta en el mercado de tipos de vehículos

1. ⇒ La Agencia podrá ⇐ ~~Los Estados miembros podrán~~ conceder autorizaciones ☒ de puesta en el mercado ☒ de tipos de vehículos.

↓ nuevo

La Agencia informará detalladamente acerca de cómo se han de obtener las autorizaciones de puesta en el mercado de tipos de vehículos. Se proporcionará gratuitamente a quienes lo soliciten un documento orientativo que exponga y precise los requisitos y los documentos que deben reunirse para la obtención de las autorizaciones de puesta en el mercado de tipos de vehículos. Las autoridades nacionales de seguridad cooperarán con la Agencia en la difusión de esta información.

↓ 2008/57/CE
⇒ nuevo

2. No obstante, si ⇒ la Agencia emite una autorización de puesta en el mercado de vehículos ⇐ ~~los Estados miembros autorizan un determinado vehículo~~, deberán al mismo tiempo autorizar ⇒ emitir la autorización de puesta en el mercado del tipo de vehículo correspondiente ⇐ ~~el tipo de dicho vehículo~~.

↓ nuevo

3. Un vehículo que esté conforme con un tipo de vehículo para el que ya se ha emitido una autorización de puesta en el mercado del tipo de vehículo correspondiente obtendrá, sin necesidad de más controles, una autorización de puesta en el mercado sobre la base de una declaración de conformidad con dicho tipo de vehículo presentada por el solicitante.

↓ 2008/57/CE

~~3. Un vehículo conforme a un tipo ya autorizado en un Estado miembro será autorizado por dicho Estado miembro sobre la base de una declaración de conformidad con ese tipo presentada por el solicitante sin verificaciones adicionales. No obstante, en caso de que se modificasen las pertinentes disposiciones de las ETI y de las normas nacionales sobre cuya base se hubiera autorizado un tipo determinado de vehículo, los Estados miembros decidirán si las autorizaciones del tipo de que se trate ya concedidas siguen siendo válidas o es necesario renovarlas. Los criterios que deberá verificar una autoridad nacional de seguridad en caso de que se renueve la autorización para un tipo determinado únicamente afectarán a las normas modificadas. La renovación de la autorización de un tipo determinado no afectará a las autorizaciones de vehículos ya concedidas sobre la base de tipos previamente autorizados.~~

↓ nuevo

4. En caso de modificación de disposiciones pertinentes de las ETI o de normas nacionales que hubieran servido de base para la emisión de una autorización de puesta en el mercado de un tipo de vehículo, la ETI o la norma nacional deberá determinar si la autorización ya concedida de puesta en el mercado de ese tipo de vehículo sigue vigente o necesita renovarse. Si la autorización necesita renovarse, las comprobaciones efectuadas por la Agencia solo podrán afectar a las normas modificadas. La renovación de la autorización de puesta en el mercado de un vehículo no afectará a las autorizaciones de puesta en el mercado

de vehículos ya concedidas sobre la base de anteriores autorizaciones de puesta en el mercado de dicho tipo de vehículos.

↓ 2008/57/CE
⇒ nuevo

~~54. La Comisión adoptará El modelo de declaración de conformidad ⇒ se establecerá de acuerdo con la Decisión 2010/713/UE ⇐ con un tipo determinado antes del 19 de julio de 2009, basándose en el proyecto preparado por la Agencia y con arreglo al procedimiento de reglamentación mencionado en el artículo 29, apartado 3.~~

~~65. La declaración de conformidad con un tipo se establecerá de acuerdo con:~~

~~a) los procedimientos de verificación de las ETI correspondientes en el caso de los vehículos conformes con la ETI;~~

~~b) los procedimientos de verificación tal como se definen en los módulos D o E de la Decisión 93/465/CEE, para los vehículos no conformes con la ETI. Si procede, la Comisión podrá adoptar un procedimiento de verificación ad hoc de conformidad con el procedimiento de reglamentación mencionado en el artículo 29, apartado 3.~~

↓ nuevo

b) los procedimientos de evaluación de la conformidad tal como se definen en los módulos B+D y B+F de la Decisión 768/2008/CE, en el caso de vehículos no conformes con la ETI. Cuando proceda, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución que establezcan módulos *ad hoc* de evaluación de la conformidad. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 48, apartado 3.

↓ 2008/57/CE

~~6. El solicitante podrá pedir la autorización de un tipo en varios Estados miembros al mismo tiempo. En ese caso, las autoridades nacionales de seguridad cooperarán en la simplificación del procedimiento y en reducir al máximo la carga administrativa aparejada.~~

↓ 2008/57/CE
⇒ nuevo

~~7. La autorización de un tipo ⇐ Las autorizaciones de puesta en el mercado de tipos de vehículo ⇐ se registrarán en el Registro europeo de tipos de vehículos autorizados ⇐ autorizaciones de puesta en el mercado de tipos de vehículo ⇐, tal como se indica en el artículo 4434. Dicho registro especificará el Estado o Estados miembros en que se haya autorizado el tipo de que se trate.~~

↓ 2008/57/CE

~~Artículo 27~~

~~Clasificación de las normas nacionales~~

1. A fin de facilitar el procedimiento de autorización de entrada en servicio de los vehículos contemplados en el artículo 25, las normas nacionales se clasificarán con arreglo al anexo VII.
2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 30, apartado 3, la Agencia revisará antes del 19 de enero de 2009 los parámetros establecidos en el anexo VII, sección 1, y realizará las recomendaciones que considere oportunas a la Comisión.
3. La Agencia elaborará una recomendación para un documento de referencia que refleje todas las disposiciones nacionales de los Estados miembros para la puesta en servicio de los vehículos. Las autoridades nacionales de seguridad cooperarán con la Agencia a tal efecto.
4. La Comisión aprobará el documento de referencia, así como toda decisión de actualización, sobre la base de la recomendación de la Agencia y con arreglo al procedimiento de reglamentación mencionado en el artículo 29, apartado 3.

CAPÍTULO VI

↓ 2008/57/CE (adaptado)

~~ORGANISMOS NOTIFICADOS~~ ☒ NOTIFICACIÓN DE LOS ORGANISMOS DE EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD ☒

↓ 2008/57/CE

~~Artículo 28~~

~~Organismos notificados~~

1. Los Estados miembros notificarán a la Comisión y a los demás Estados miembros los organismos encargados de efectuar el procedimiento de evaluación de la conformidad o la idoneidad para el uso previsto en el artículo 13 y el procedimiento de verificación definido en el artículo 18, indicando para cada uno de ellos su ámbito de competencia y el número de identificación obtenido previamente ante la Comisión. Esta publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* la lista de estos organismos con su número de identificación correspondiente, así como sus ámbitos de competencias, y se encargará de su actualización.
2. Los Estados miembros deberán aplicar los criterios previstos en el anexo VIII para la evaluación de los organismos que vayan a notificar. Se supondrá que los organismos que satisfagan los criterios de evaluación fijados en las normas europeas pertinentes cumplen dichos criterios.
3. Los Estados miembros retirarán la autorización a los organismos que dejen de ajustarse a los criterios que figuran en el anexo VIII. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión y a los demás Estados miembros.
4. Si un Estado miembro o la Comisión consideran que un organismo notificado por otro Estado miembro no cumple los criterios mencionados en el anexo VIII, la Comisión consultará con las partes interesadas. La Comisión informará a este último Estado miembro de todas las modificaciones que sean necesarias para que el organismo notificado pueda conservar el estatuto que tiene concedido.
5. La Comisión creará un grupo de coordinación de los organismos notificados (denominado en lo sucesivo «el grupo de coordinación»), que tratará cualquier cuestión relacionada con la

~~aplicación de los procedimientos de evaluación de la conformidad o de la idoneidad para el uso previstos en el artículo 13 y el procedimiento de verificación contemplado en el artículo 18 o con la aplicación de las ETI pertinentes. Los representantes de los Estados miembros podrán participar, en calidad de observadores, en las actividades del grupo de coordinación.~~

~~La Comisión y los observadores informarán al Comité mencionado en el artículo 29 de las actividades llevadas a cabo en el marco del grupo de coordinación. La Comisión propondrá, en caso necesario, las medidas necesarias para subsanar los problemas. En caso necesario, la coordinación de los organismos notificados se llevará a cabo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 30, apartado 4.~~

~~6. El primero de los informes indicados en el artículo 39 evaluará igualmente el grado de cumplimiento de los criterios especificados en el anexo VIII, y, de ser necesario, propondrá las medidas adecuadas.~~

↓ nuevo

Artículo 23

Notificación

Los Estados miembros notificarán a la Comisión y los demás Estados miembros los organismos autorizados para efectuar tareas de evaluación de la conformidad de terceros con arreglo a la presente Directiva.

Artículo 24

Autoridades notificantes

1. Los Estados miembros designarán a una autoridad notificante que será responsable del establecimiento y la realización de los procedimientos necesarios para la evaluación y notificación de los organismos de evaluación de la conformidad y del seguimiento de los organismos de evaluación de la conformidad notificados, también por lo que respecta al cumplimiento de los artículos 27 a 29.

2. Los Estados miembros podrán encomendar la evaluación y el seguimiento contemplados en el apartado 1 a un organismo nacional de acreditación a tenor del Reglamento (CE) nº 765/2008 y con arreglo a este.

3. Cuando la autoridad notificante delegue o encomiende de cualquier otro modo la evaluación, la notificación o el seguimiento contemplados en el apartado 1 a un organismo que no sea un ente público, dicho organismo será una persona jurídica y cumplirá los requisitos establecidos en el artículo 25. Adoptará las disposiciones pertinentes para asumir las responsabilidades derivadas de sus actividades.

4. La autoridad notificante asumirá la plena responsabilidad de las tareas realizadas por el organismo mencionado en el apartado 3.

Artículo 25

Requisitos relativos a las autoridades notificantes

1. La autoridad notificante se establecerá de forma que no exista ningún conflicto de intereses con los organismos de evaluación de la conformidad.

2. La autoridad notificante se organizará y gestionará de manera que se preserve la objetividad e imparcialidad de sus actividades.

3. Las autoridades notificantes se organizarán de forma que toda decisión relativa a la notificación del organismo de evaluación de la conformidad sea adoptada por personas competentes distintas de las que llevaron a cabo la evaluación.

4. La autoridad notificante no ofrecerá ni ejercerá ninguna actividad que efectúen los organismos de evaluación de la conformidad ni servicios de consultoría de carácter comercial o competitivo.

5. La autoridad notificante preservará la confidencialidad de la información obtenida.

6. La autoridad notificante dispondrá de suficiente personal competente para efectuar adecuadamente sus tareas.

Artículo 26

Obligación de información sobre las autoridades notificantes

Los Estados miembros informarán a la Comisión de los procedimientos que utilizan para la evaluación y notificación de los organismos de evaluación de la conformidad y del seguimiento de los organismos notificados, y de los cambios que introduzcan en ellos.

La Comisión hará pública esta información.

Artículo 27

Requisitos relativos a los organismos de evaluación de la conformidad notificados

1. A efectos de la notificación, un organismo de evaluación de la conformidad deberá cumplir los requisitos establecidos en los apartados 2 a 7 y en los artículos 28 y 29. Estos requisitos serán también aplicables a los organismos designados por los Estados miembros de conformidad con el artículo 13, apartado 4.

2. El organismo de evaluación de la conformidad estará constituido de conformidad con el Derecho nacional y tendrá personalidad jurídica.

3. El organismo de evaluación de la conformidad será capaz de llevar a cabo todas las tareas de evaluación de la conformidad que le sean asignadas de acuerdo con lo dispuesto en la ETI respectiva y para las que ha sido notificado, independientemente de que las tareas las realice el propio organismo o se realicen en su nombre y bajo su responsabilidad.

En todo momento, para cada procedimiento de evaluación de la conformidad y para cada tipo o categoría de productos para los que ha sido notificado, el organismo de evaluación de la conformidad dispondrá:

a) del personal necesario con conocimientos técnicos y experiencia suficiente y adecuada para realizar las tareas de evaluación de la conformidad;

b) de la correspondiente descripción de los procedimientos con arreglo a los cuales se efectúa la evaluación de la conformidad, garantizando la transparencia y la posibilidad de reproducción de estos procedimientos; aplicará políticas y procedimientos adecuados que permitan distinguir entre las tareas efectuadas como organismo de evaluación de la conformidad notificado y cualquier otra actividad;

c) de los procedimientos oportunos para llevar a cabo sus actividades teniendo debidamente en cuenta el tamaño de las empresas, el sector en el que operan, su estructura, el grado de

complejidad de la tecnología del producto en cuestión y el carácter masivo o en serie del proceso de producción.

Dispondrá de los medios necesarios para cumplir las tareas técnicas y administrativas relacionadas con las actividades de evaluación de la conformidad de forma adecuada y tendrá acceso a todo el material y los medios necesarios.

4. El organismo de evaluación de la conformidad suscribirá un seguro de responsabilidad civil, salvo que el Estado asuma la responsabilidad con arreglo al Derecho interno, o que el propio Estado miembro sea directamente responsable de la evaluación de la conformidad.

5. El personal del organismo de evaluación de la conformidad deberá observar el secreto profesional acerca de toda la información recabada en el marco de sus tareas, con arreglo a lo dispuesto en la ETI pertinente o en cualquier disposición de Derecho nacional aplicable al respecto, salvo en relación con las autoridades competentes del Estado miembro en que realice sus actividades. Se protegerán los derechos de propiedad industrial.

6. El organismo de evaluación de la conformidad participará en las actividades pertinentes de normalización y las actividades del grupo de coordinación de los organismos de evaluación de la conformidad notificados establecido con arreglo a la legislación aplicable de la Unión, o se asegurará de que su personal de evaluación esté informado al respecto, y aplicará a modo de directrices generales las decisiones y los documentos administrativos que resulten de las labores del grupo.

7. El organismo de evaluación de la conformidad participará en las actividades del grupo de trabajo *ad hoc* del ERTMS, mencionado en el artículo 25 del Reglamento (UE) n° .../... [por el que se instituye la Agencia Ferroviaria Europea], o se asegurará de que su personal de evaluación esté informado al respecto. Seguirá las directrices surgidas de los trabajos de dicho grupo. Si considerara impropio o imposible su aplicación, presentará sus observaciones al grupo de trabajo *ad hoc* del ERTMS para su debate, con el fin de avanzar en la mejora de las directrices.

Artículo 28

Imparcialidad de los organismos de evaluación de la conformidad

1. El organismo de evaluación de la conformidad será independiente de la organización o del fabricante del producto que evalúa.

Se puede considerar organismo de evaluación de la conformidad a un organismo perteneciente a una asociación comercial o una federación profesional que represente a las empresas que participan en el diseño, la fabricación, el suministro, el montaje, el uso o el mantenimiento de los productos que evalúa, a condición de que se demuestre su independencia y la ausencia de conflicto de intereses.

2. Deberá garantizarse la imparcialidad de los organismos de evaluación de la conformidad, de sus máximos directivos y de su personal de evaluación.

3. El organismo de evaluación de la conformidad, sus máximos directivos y el personal responsable de la realización de las tareas de evaluación de la conformidad no serán el diseñador, el fabricante, el proveedor, el instalador, el comprador, el dueño, el usuario, el encargado del mantenimiento de los productos que deben evaluarse ni el representante autorizado de ninguno de ellos. Ello no es óbice para que se utilicen los productos evaluados necesarios para las actividades del organismo notificado o para que se utilicen dichos productos a efectos personales.

4. El organismo de evaluación de la conformidad, sus máximos directivos y el personal responsable de la realización de las tareas de evaluación de la conformidad no intervendrán directamente en el diseño, la fabricación o construcción, la comercialización, la instalación, el uso o el mantenimiento de estos productos, ni representarán a las partes que participan en estas actividades. No realizarán ninguna actividad que pueda entrar en conflicto con su independencia de criterio o su integridad en relación con las actividades de evaluación de la conformidad para las que han sido designados. Ello se aplicará, en particular, a los servicios de consultoría.

5. El organismo de evaluación de la conformidad se asegurará de que las actividades de sus filiales o subcontratistas no afectan a la confidencialidad, objetividad o imparcialidad de sus actividades de evaluación de la conformidad.

6. El organismo de evaluación de la conformidad y su personal llevarán a cabo las actividades de evaluación de la conformidad con el máximo nivel de integridad profesional y la competencia técnica exigida en el ámbito específico, y estarán libres de cualquier presión o incentivo, especialmente de índole financiera, que pudiera influir en su apreciación o en el resultado de sus actividades de evaluación de la conformidad, en particular por parte de personas o grupos de personas que tengan algún interés en los resultados de estas actividades.

Artículo 29

Personal de los organismos de evaluación de la conformidad

1. El personal responsable de la realización de las tareas de evaluación de la conformidad contará con:

a) una buena formación técnica y profesional para realizar todas las actividades de evaluación de la conformidad para las que ha sido notificado;

b) un conocimiento satisfactorio de los requisitos de las evaluaciones que efectúa y la autoridad necesaria para efectuarlas;

c) un conocimiento y una comprensión adecuados de los requisitos esenciales, de las normas armonizadas aplicables y de las disposiciones pertinentes de la legislación de la Unión aplicable, así como de las normas de aplicación correspondientes;

d) la aptitud necesaria para elaborar los certificados, actas e informes necesarios en los que se reflejen los controles efectuados.

2. La remuneración de los máximos directivos y del personal de evaluación de un organismo de evaluación de la conformidad no dependerá del número de evaluaciones que efectúe ni de los resultados de dichas evaluaciones.

Artículo 30

Presunción de conformidad de un organismo de evaluación de la conformidad

Si un organismo de evaluación de la conformidad demuestra que cumple los criterios establecidos en las normas armonizadas pertinentes o en partes de las mismas cuyas referencias se hayan publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea, se presumirá que cumple los requisitos establecidos en los artículos 27 a 29 en la medida en que las normas armonizadas aplicables incluyan estos requisitos.

Artículo 31

Filiales y subcontratación de los organismos de evaluación de la conformidad notificados

1. Cuando un organismo de evaluación de la conformidad notificado subcontrate tareas específicas relacionadas con la evaluación de la conformidad o recurra a una filial, se asegurará de que el subcontratista o la filial cumplen los requisitos establecidos en los artículos 27 a 29 e informará a la autoridad notificante en consecuencia.

2. Los organismos notificados asumirán la plena responsabilidad de las tareas realizadas por los subcontratistas o las filiales, con independencia de donde tengan su sede.

3. Las actividades de los organismos notificados solo podrán subcontratarse o delegarse en una filial previo consentimiento del cliente.

4. Los organismos notificados mantendrán a disposición de la autoridad notificante los documentos pertinentes sobre la evaluación de las cualificaciones del subcontratista o de la filial, así como el trabajo que estos realicen con arreglo a la ETI respectiva.

Artículo 32

Organismos internos acreditados

1. La empresa solicitante podrá recurrir a un organismo interno acreditado para que lleve a cabo actividades de evaluación de la conformidad a efectos de desarrollar los procedimientos que figuran en los módulos A1, A2, C1 o C2, recogidos en el anexo II de la Decisión 768/2008/CE y en los módulos CA1, y CA2, recogidos en el anexo I de la Decisión 2010/713/CE. Dicho organismo constituirá una parte separada e identificable de la empresa solicitante y no participará en el diseño, la producción, el suministro, la instalación, el uso o el mantenimiento de los productos que haya de evaluar.

2. El organismo interno acreditado cumplirá los requisitos siguientes:

a) estará acreditado de conformidad con el Reglamento (CE) nº 765/2008;

b) el organismo y su personal estarán organizados de manera identificable y utilizarán métodos de información dentro de la empresa de la que formen parte que garanticen su imparcialidad y así lo demuestren al organismo nacional de acreditación pertinente;

c) el organismo y su personal no serán responsables del diseño, la fabricación, el suministro, la instalación, la utilización o el mantenimiento de los productos que evalúen ni ejercerán ninguna actividad que pudiera ser incompatible con su independencia de juicio y su integridad en relación con sus actividades de evaluación;

d) el organismo prestará sus servicios únicamente a la empresa de la que forme parte.

3. Los organismos internos acreditados no se notificarán a los Estados miembros o la Comisión, pero la información relativa a su acreditación será puesta a disposición de la autoridad notificante, previa solicitud de esta última, por las empresas de las que forman parte o el organismo nacional de acreditación.

Artículo 33

Solicitud de notificación

1. Los organismos de evaluación de la conformidad presentarán una solicitud de notificación a la autoridad notificante del Estado miembro en el que estén establecidos.

2. Dicha solicitud irá acompañada de una descripción de las actividades de evaluación de la conformidad, del módulo o módulos de evaluación de la conformidad y producto o productos para los cuales el organismo se considere competente, así como de un certificado de acreditación, si lo hay, expedido por un organismo nacional de acreditación, en el que se

declare que el organismo de evaluación de la conformidad cumple los requisitos establecidos en los artículos 27 a 29.

3. Cuando el organismo de evaluación de la conformidad en cuestión no pueda facilitar un certificado de acreditación, entregará a la autoridad notificante todas las pruebas documentales necesarias para la verificación, el reconocimiento y el seguimiento regular del cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos 27 a 29.

Artículo 34

Procedimiento de notificación

1. Las autoridades notificantes sólo podrán notificar organismos de evaluación de la conformidad que satisfagan los requisitos establecidos en los artículos 27 a 29.

2. Los notificarán a la Comisión y a los demás Estados miembros mediante el sistema de notificación electrónica desarrollado y gestionado por la Comisión.

3. La notificación incluirá información detallada de las actividades de evaluación de la conformidad, el módulo o los módulos de evaluación de la conformidad, el producto o los productos objeto de la evaluación y la certificación de competencia pertinente.

4. Si la notificación no está basada en el certificado de acreditación mencionado en el artículo 33, apartado 2, la autoridad notificante transmitirá a la Comisión y a los demás Estados miembros las pruebas documentales que demuestren la competencia del organismo de evaluación de la conformidad y las disposiciones existentes destinadas a garantizar que se hará un seguimiento periódico del organismo y que este continuará satisfaciendo los requisitos establecidos en los artículos 27 a 29.

5. El organismo en cuestión solo podrá realizar las actividades de un organismo de evaluación de la conformidad notificado si la Comisión o los demás Estados miembros no han formulado ninguna objeción en el plazo de dos semanas a partir de la notificación en caso de que se utilice un certificado de acreditación o de dos meses a partir de la notificación en caso de no se utilice la acreditación.

6. La Comisión y los demás Estados miembros serán informados de todo cambio pertinente posterior a la notificación.

Artículo 35

Números de identificación y listas de organismos de evaluación de la conformidad notificados

1. La Comisión asignará un número de identificación a cada organismo de evaluación de la conformidad notificado.

Se asignará un número de identificación único incluso si el organismo de evaluación de la conformidad es notificado con arreglo a varios actos de la Unión.

2. La Comisión hará pública la lista de organismos notificados con arreglo a la presente Directiva, junto con los números de identificación que les han sido asignados y las actividades para las que han sido notificados.

La Comisión velará por que esta lista se mantenga actualizada.

Artículo 36

Cambios en la notificación

1. Si una autoridad notificante comprueba o es informada de que un organismo de evaluación de la conformidad notificado ha dejado de cumplir los requisitos establecidos en los artículos 27 a 29 o no está cumpliendo sus obligaciones, la autoridad notificante restringirá, suspenderá o retirará la notificación, según el caso, en función de la gravedad del incumplimiento de tales requisitos u obligaciones. Informará de ello inmediatamente a la Comisión y a los demás Estados miembros.

2. En caso de restricción, suspensión o retirada de la notificación, o si el organismo de evaluación de la conformidad notificado ha cesado su actividad, el Estado miembro notificante adoptará las medidas oportunas para garantizar que los expedientes de dicho organismo sean tratados por otro organismo de evaluación de la conformidad notificado o se pongan a disposición de las autoridades notificantes y de vigilancia del mercado responsables cuando estas los soliciten.

Artículo 37

Cuestionamiento de la competencia de organismos notificados

1. La Comisión investigará todos los casos en los que dude o le planteen dudas de que un organismo de evaluación de la conformidad notificado sea competente o siga cumpliendo los requisitos y las responsabilidades a los que esté sujeto.

2. El Estado miembro notificante facilitará a la Comisión, a petición de esta, toda la información en que se fundamente la notificación o el mantenimiento de la competencia del organismo en cuestión.

3. La Comisión garantizará el trato confidencial de toda la información sensible recabada en el transcurso de sus investigaciones.

4. Cuando la Comisión compruebe que un organismo de evaluación de la conformidad notificado no cumple o ha dejado de cumplir los requisitos para su notificación, informará de ello al Estado miembro notificante y le pedirá que adopte las medidas correctoras necesarias, que podrán consistir, si es preciso, en la anulación de la notificación.

Artículo 38

Obligaciones operativas de los organismos notificados

1. Los organismos notificados realizarán evaluaciones de la conformidad siguiendo los procedimientos de evaluación de la conformidad establecidos en la ETI respectiva.

2. Las evaluaciones de la conformidad se llevarán a cabo de manera proporcionada, evitando cargas innecesarias para los agentes económicos. Los organismos de evaluación de la conformidad desarrollarán sus actividades teniendo debidamente en cuenta el tamaño de las empresas, el sector en el que operan, su estructura, el grado de complejidad de la tecnología del producto en cuestión y el carácter masivo o en serie del proceso de producción.

El objetivo que debe perseguirse en tales actividades es, sin embargo, el de evaluar la conformidad del producto con lo dispuesto en la Directiva.

3. Si un organismo de evaluación de la conformidad notificado comprueba que el fabricante no cumple los requisitos establecidos en la ETI pertinente o las normas armonizadas o especificaciones técnicas correspondientes, instará al fabricante a adoptar las medidas correctoras oportunas y no expedirá el certificado de conformidad.

4. Si en el transcurso del seguimiento de la conformidad consecutivo a la expedición del certificado, un organismo de evaluación de la conformidad notificado constata que un

producto ya no se ajusta a la ETI aplicable o a las normas armonizadas o especificaciones técnicas correspondientes, instará al fabricante a adoptar las medidas correctoras adecuadas y, si es necesario, suspenderá o retirará su certificado.

5. Si no se adoptan medidas correctoras o estas no surten el efecto necesario, el organismo de evaluación de la conformidad notificado restringirá, suspenderá o retirará cualquier certificado, según el caso.

Artículo 39

Obligación de información sobre los organismos notificados

1. Los organismos notificados informarán a la autoridad notificante:

a) de cualquier denegación, restricción, suspensión o retirada de certificados;

b) de cualquier circunstancia que afecte al ámbito y a las condiciones de notificación;

c) de cualquier solicitud de información que hayan recibido de las autoridades de vigilancia del mercado en relación con las actividades de evaluación de la conformidad;

d) previa solicitud, las actividades de evaluación de la conformidad realizadas dentro del ámbito de su notificación y cualquier otra actividad realizada, incluidas las actividades y la subcontratación transfronterizas.

2. Los organismos notificados proporcionarán a los demás organismos notificados con arreglo a la presente Directiva que realicen actividades de evaluación de la conformidad similares y que evalúen los mismos productos información pertinente sobre cuestiones relacionadas con resultados negativos y, previa solicitud, con resultados positivos de la evaluación de la conformidad.

3. Los organismos notificados proporcionarán a la Agencia los certificados «CE» de verificación de subsistemas y los certificados «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad.

Artículo 40

Intercambio de experiencias

La Comisión dispondrá que se organice el intercambio de experiencias entre las autoridades nacionales de los Estados miembros responsables de la política de notificación.

Artículo 41

Coordinación de los organismos notificados

La Comisión se asegurará de que se instaure y se gestione convenientemente una adecuada coordinación y cooperación entre los organismos notificados con arreglo a la presente Directiva en forma de grupo sectorial de organismos notificados. La Agencia prestará su apoyo a las actividades de los organismos notificados como dispone el artículo 20 del Reglamento (UE) n° .../... [por el que se instituye la Agencia Ferroviaria Europea].

Los Estados miembros se asegurarán de que los organismos que hayan notificado participen en el trabajo de dicho grupo, directamente o por medio de representantes designados.

~~CAPÍTULO VII~~

~~COMITÉ Y PROGRAMA DE TRABAJO~~

~~Artículo 31~~

~~Programa de trabajo~~

~~1. La Comisión elaborará un programa de trabajo que tendrá en cuenta la extensión del ámbito de aplicación previsto en el artículo 8 de la revisión de las ETI prevista en el artículo 6, apartado 1, y las otras obligaciones impuestas por la presente Directiva. La Comisión mantendrá al Comité plenamente informado e implicado en la redacción y actualización del programa.~~

~~2. El programa de trabajo constará de las siguientes fases:~~

~~a) desarrollo, basado en un proyecto preparado por la Agencia, de un modelo del sistema ferroviario comunitario, basado en la lista de subsistemas (anexo II) para garantizar la coherencia entre las ETI. Dicho modelo deberá incluir, en particular, las diferentes partes constitutivas del presente sistema y sus interfaces, y servir de marco de referencia para la definición de los sectores de utilización de cada ETI;~~

~~b) desarrollo de una estructura modelo para desarrollar las ETI;~~

~~c) desarrollo de un método de análisis beneficio-coste de las soluciones establecidas en las ETI;~~

~~d) adopción de los mandatos necesarios para elaborar las ETI;~~

~~e) para cada ETI, determinación de los parámetros fundamentales correspondientes;~~

~~f) aprobación de los proyectos de programas de normalización;~~

~~g) gestión del período transitorio entre la fecha de entrada en vigor de la Directiva 2004/50/CE y la publicación de las ETI, incluida la adopción del sistema de referencia mencionado en el artículo 36.~~

~~CAPÍTULO VIII~~

~~REGISTROS DE RED Y VEHÍCULOS~~

~~Artículo 42~~

~~Sistema de numeración de vehículos~~

~~1. Cualquier vehículo puesto en servicio en el sistema ferroviario ~~comunitario~~ de la Unión llevará un número de vehículo europeo (NVE) asignado por la autoridad nacional de seguridad competente en el territorio en cuestión antes de la primera entrada en servicio del vehículo cuando se conceda la primera autorización de entrada en servicio.~~

↓ 2008/57/CE

~~2. El solicitante de primera autorización será responsable de marcar el vehículo de que se trate con el NVE que tenga asignado.~~

↓ nuevo

La empresa ferroviaria que explote un determinado vehículo se asegurará de que vaya marcado con el NVE a él asignado.

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ nuevo

3. El NVE se especificará en la ~~⇒ Decisión 2007/756/CE ⇐ ETI relativa al funcionamiento y la gestión del tráfico.~~

↓ 2008/57/CE

⇒ nuevo

4. Se asignará el NVE a los vehículos solamente una vez, a menos que se especifique lo contrario en la ~~⇒ Decisión 2007/756/CE ⇐ ETI relativa al funcionamiento y la gestión del tráfico.~~

↓ 2008/57/CE (adaptado)

5. No obstante el apartado 1, en el caso de vehículos que se utilicen y procedan de terceros países o se destinen a estos, o que se tenga intención de utilizar en esos países, y cuyo ancho de vía sea distinto del que tenga la red ferroviaria principal dentro de la ~~Comunidad~~ Unión , los Estados miembros podrán aceptar los vehículos identificados claramente con arreglo a un modo distinto de codificación.

↓ 2008/57/CE

⇒ nuevo

Artículo 43~~3~~

Registros nacionales de vehículos

1. Cada Estado miembro mantendrá un registro de vehículos ~~autorizados~~ puestos en servicio en su territorio. Dicho registro cumplirá los siguientes criterios:

- a) deberá respetar las especificaciones comunes contempladas en el apartado 2;
- b) será mantenido actualizado por un organismo independiente de cualquier empresa ferroviaria;

↓ 2008/57/CE (adaptado)

c) será accesible a las autoridades nacionales responsables de la seguridad y a los organismos de investigación designados en el marco de los artículos 16 y 21 de la

Directiva .../... relativa a la seguridad del sistema ferroviario de la Unión] 2004/49/CE; asimismo, deberán tener acceso, en respuesta a una solicitud fundada, los organismos reguladores designados en los artículos 55 y 56 de la Directiva .../... [por la que establece el espacio ferroviario europeo único²⁷ con arreglo al artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE, y la Agencia, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras, así como las personas u organizaciones que registren vehículos que estén identificados en el registro.

↓ 2008/57/CE

~~2. Las especificaciones comunes del registro de matriculación se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación mencionado en el artículo 29, apartado 3, sobre la base de un proyecto de especificaciones preparado por la Agencia. Estos proyectos de especificaciones incluirán contenido, formato de los datos, arquitectura funcional y técnica, modo de funcionamiento, incluidos los arreglos para el intercambio de datos y normas para la consignación de los datos y consulta.~~

⇓ nuevo

2. La Comisión adoptará, a través de actos de ejecución, especificaciones comunes relativas al contenido, el formato de los datos, la arquitectura funcional y técnica, el modo de funcionamiento, incluidas las disposiciones para el intercambio de datos, y las normas para la consignación de los datos y consulta de los registros nacionales de vehículos. Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 48, apartado 3.

↓ 2008/57/CE

~~Para cada vehículo, el registro contendrá, como mínimo, los siguientes datos:~~

~~a) el NVE;~~

~~b) referencias de la declaración «CE» de verificación y de la entidad que la haya expedido;~~

~~c) referencias del registro europeo de tipos de vehículos autorizados mencionadas en el artículo 34;~~

~~d) identificación del propietario o del poseedor del vehículo;~~

~~e) restricciones que afecten al modo de explotación del vehículo;~~

~~f) entidad encargada del mantenimiento.~~

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ nuevo

3. El registrador declarará inmediatamente cualquier modificación de los datos introducidos en el registro nacional de vehículos, la destrucción de un vehículo o su decisión de dejar de registrar un vehículo a la autoridad nacional de seguridad del Estado miembro en el que hubiera entrado en servicio se autorizó el vehículo.

²⁷ DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

↓ 2008/57/CE
⇒ nuevo

4. Mientras no estén conectados los registros nacionales de vehículos de los Estados miembros, cada Estado miembro actualizará su registro con las modificaciones realizadas por otro Estado miembro en su propio registro para los datos que le afecten.

5. Cuando se trate de vehículos que circulen por primera vez en un tercer país y que hayan sido ⇒ posteriormente puestos en servicio ⇐ autorizados en un Estado miembro para circular en su territorio, este Estado miembro garantizará que los datos ⇒ del vehículo ⇐ enumerados en el apartado 2, letras d) a f), puedan recuperarse por medio del registro nacional de vehículos ⇒ o de las disposiciones de un acuerdo internacional ⇐. Los datos contemplados en el apartado 2, letra f), podrán sustituirse por datos críticos de seguridad relativos al programa de mantenimiento.

Artículo ~~44~~³⁴

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ nuevo

Registro europeo de tipos de vehículos autorizados ☒ autorizaciones de puesta en el mercado de tipos de vehículos ☒

↓ 2008/57/CE
⇒ nuevo

1. La Agencia creará y llevará un registro de ⇒ autorizaciones de puesta en el mercado de ⇐ los tipos de vehículos ⇒ emitidas con arreglo al artículo 22 ⇐ autorizados por los Estados miembros para su puesta en servicio en la red ferroviaria de la Comunidad. Dicho registro cumplirá los siguientes criterios:

- a) será público y accesible electrónicamente;
- b) cumplirá las especificaciones comunes mencionadas en el apartado ~~34~~³⁴;
- c) estará conectado con todos los registros nacionales de vehículos.

↓ nuevo

2. La Comisión adoptará, a través de actos de ejecución, especificaciones comunes relativas al contenido, el formato de los datos, la arquitectura funcional y técnica, el modo de funcionamiento y las normas para la consignación de los datos y consulta del registro autorizaciones de puesta en el mercado de tipos de vehículos. Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 48, apartado 3.

↓ 2008/57/CE

~~2. Dicho registro incluirá los siguientes detalles para cada tipo de vehículo:~~

- ~~a) las características técnicas del tipo de vehículo, como se definen en las ETI apropiadas;~~

~~b) el nombre del fabricante;~~

~~c) las fechas, referencias y Estados miembros que conceden las sucesivas autorizaciones para este tipo de vehículo, incluidas cualquier restricción o retirada.~~

~~3. Cuando se conceda, modifique, suspenda o retire una autorización de tipo en un Estado miembro, la autoridad nacional encargada de la seguridad de dicho Estado miembro informará a la Agencia, para que esta última pueda actualizar el registro.~~

~~4. Las especificaciones comunes del registro de matriculación se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación mencionado en el artículo 29, apartado 3, sobre la base de un proyecto de especificaciones preparado por la Agencia. Estos proyectos de especificaciones incluirán contenido, formato de los datos, arquitectura funcional y técnica, modo de funcionamiento y normas para la consignación de los datos y consulta.~~

Artículo 45~~35~~

Registro de la infraestructura

↓ nuevo

1. Cada Estado miembro publicará un registro de la infraestructura indicando los valores de los parámetros de red de cada subsistema o parte de subsistema pertinente.
2. Los valores de los parámetros recogidos en el registro de la infraestructura se utilizará en combinación con los recogidos en la autorización de puesta en el mercado de vehículos para comprobar la compatibilidad técnica entre vehículo y red.
3. El registro de la infraestructura podrá establecer condiciones para el uso de instalaciones fijas y otras restricciones.
4. Cada Estado miembro actualizará el registro de la infraestructura de acuerdo con la Decisión 2011/633/UE de la Comisión.
5. Al registro de la infraestructura podrán asociarse otros registros, tales como el de accesibilidad.
6. La Comisión adoptará, a través de actos de ejecución, especificaciones comunes relativas al contenido, el formato de los datos, la arquitectura funcional y técnica, el modo de funcionamiento y las normas para la consignación de los datos y consulta del registro de infraestructuras. Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 48, apartado 3.

↓ 2008/57/CE

~~1. Cada Estado miembro velará por que se publique y actualice un registro de la infraestructura sobre la base del ciclo de actualizaciones que contempla el apartado 2. Este registro contendrá, para cada subsistema o parte del subsistema de que se trate, las características principales (por ejemplo, los parámetros fundamentales) y su conformidad con las características prescritas por las ETI aplicables. Para ello, cada ETI indicará en detalle qué datos deben figurar en el registro de la infraestructura.~~

~~2. La Agencia elaborará un proyecto de características sobre el registro mencionado en el apartado 1 en relación con la presentación y el formato del registro, su ciclo de actualizaciones y el modo de utilización, teniendo en cuenta un período transitorio adecuado~~

~~para la infraestructura puesta en servicio con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Directiva. La Comisión aprobará las características con arreglo al procedimiento de reglamentación mencionado en el artículo 29, apartado 3.~~

~~CAPÍTULO IX~~

~~DISPOSICIONES TRANSITORIAS~~

~~Artículo 36~~

~~Proyecto de sistemas de referencia~~

~~1. Basándose en la información comunicada por los Estados miembros en el marco del artículo 17, apartado 3, de la presente Directiva, así como en documentos técnicos de la profesión y en textos de los acuerdos internacionales pertinentes, la Agencia desarrollará, de acuerdo con los artículos 3 y 12 del Reglamento (CE) no 881/2004, un proyecto de sistema de referencia de normas técnicas que garantice el grado actual de interoperabilidad de las redes y los vehículos que se añadan al ámbito de aplicación de la presente Directiva con arreglo al artículo 1 de la presente Directiva. En caso necesario, la Comisión adoptará el sistema de referencia con arreglo al procedimiento de reglamentación mencionado en el artículo 29, apartado 3, de la presente Directiva.~~

~~2. Una vez que se haya adoptado dicho sistema de referencia, los Estados miembros informarán a la Comisión cuando tengan intención de adoptar una disposición nacional o de desarrollar un proyecto en su territorio que difiera del sistema de referencia.~~

↓ 2008/57/CE (adaptado)

~~CAPÍTULO VIII~~

~~DISPOSICIONES ~~☒~~ TRANSITORIAS Y ~~☒~~ FINALES~~

↓ nuevo

~~Artículo 46~~

~~Ejercicio de la delegación~~

~~1. Los poderes para adoptar actos delegados otorgados a la Comisión estarán sujetos a las condiciones establecidas en el presente artículo.~~

~~2. La facultad de adoptar actos delegados a que se refiere el artículo 4, apartado 2, y el artículo 5, apartado 3, se otorga a la Comisión por un periodo indeterminado a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.~~

~~3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 4, apartado 2, y el artículo 5, apartado 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto el día siguiente al de la publicación de la decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.~~

4. Tan pronto como adopte un acto delegado, la Comisión lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

5. Los actos delegados adoptados con arreglo al artículo 4, apartado 2, y al artículo 5, apartado 3, entrarán en vigor siempre y cuando ni el Parlamento Europeo ni el Consejo hayan formulado objeciones en un plazo de dos meses a partir de que les haya sido notificado el acto en cuestión o que, antes de que expire dicho plazo, ambas instituciones comuniquen a la Comisión que no tienen la intención de oponerse al mismo. Este plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 47

Procedimiento de urgencia

1. Los actos delegados adoptados de conformidad con el presente artículo entrarán en vigor sin demora y se aplicarán mientras no se produzcan objeciones con arreglo al apartado 2. Las notificaciones de un acto delegado al Parlamento Europeo y al Consejo expondrán las razones del recurso al procedimiento de urgencia.

2. Tanto el Parlamento Europeo como el Consejo pueden presentar objeciones a un acto delegado a través del procedimiento mencionado en el artículo 46, apartado 5. En tal caso, tras recibir del Parlamento Europeo o del Consejo la notificación de la decisión de presentar objeciones, la Comisión derogará el acto sin demora.

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ nuevo

Artículo 48~~29~~

Procedimiento de Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité creado en virtud del artículo 21 de la Directiva 96/48/CE (~~denominado en lo sucesivo «el Comité»~~). ⇒ Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011. ⇐

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación ⇐ el artículo 4 del Reglamento (UE) n° 182/2011 ⇐ ~~los artículos 5 bis, apartados 4, 182, 2011 y 3, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.~~

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación ⇐ el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011 ⇐ ~~los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.~~

⇐ nuevo

4. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 8 del Reglamento (UE) n° 182/2011.

↓ 2008/57/CE

~~El plazo contemplado en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.~~

~~4. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.~~

~~5. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 bis, apartados 1, 2, 4 y 6, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.~~

~~Artículo 30~~

~~Tareas complementarias~~

~~1. La Comisión podrá someter al Comité cualquier cuestión relacionada con la aplicación de la presente Directiva.~~

~~2. El Comité podrá tratar cualquier cuestión relacionada con la interoperabilidad del sistema ferroviario, incluidas las cuestiones vinculadas a la interoperabilidad entre el sistema ferroviario dentro de la Comunidad y el de terceros países.~~

~~3. Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, relativos a la adaptación de los anexos II a IX, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control mencionado en el artículo 29, apartado 4.~~

~~4. En caso necesario, el Comité podrá crear grupos de trabajo que le ayuden en la ejecución de su cometido, en particular con vistas a la coordinación de los organismos notificados.~~

↓ 2008/57/CE
⇒ nuevo

~~Artículo 49~~³⁷

Motivación

Toda decisión adoptada en aplicación de la presente Directiva relativa a la evaluación de la conformidad o la idoneidad para el uso de componentes de interoperabilidad, la verificación de subsistemas integrantes del sistema ferroviario, así como las decisiones que se tomen en aplicación de los artículos ~~67~~, ~~12~~, ~~114~~ y ~~164~~, se motivarán con toda precisión. Se notificarán al interesado con la mayor brevedad posible, indicando los recursos que permite la normativa vigente en el Estado miembro de que se trate y los plazos de presentación de los mismos.

~~Artículo 50~~³⁹

Informes e información

1. Cada tres años, y por primera vez ⇒ tres años después de la publicación de la presente Directiva ⇐ ~~el 19 de julio de 2011~~, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los progresos logrados con vistas a la interoperabilidad del sistema ferroviario. Este informe incluirá asimismo un análisis de los casos contemplados en el artículo ~~79~~ ⇒ y de la aplicación del capítulo V ⇐ .

~~2. Antes del 19 de julio de 2013, la Comisión publicará un informe que incluya un análisis de la aplicación del capítulo V y de las mejoras con respecto a la aceptación mutua de los vehículos en la Comunidad en términos de longitud y de costes de los procedimientos para los solicitantes. Cuando proceda, el informe evaluará igualmente el impacto de diferentes~~

~~opciones para simplificar en mayor medida los procedimientos relativos a la autorización de los vehículos. En ese caso, se analizarán distintas opciones por lo que respecta a la cooperación entre las autoridades nacionales de seguridad y la Agencia.~~

↓ 2008/57/CE (adaptado)

~~32. La Agencia elaborará y actualizará periódicamente un instrumento capaz de proporcionar, a petición de un Estado miembro o de la Comisión, un panorama ~~cuadro general~~ del grado de interoperabilidad del sistema ferroviario. Ese instrumento se servirá de la información existente en los registros previstos en el capítulo VII ~~los artículos 33, 34 y 35.~~~~

↓ nuevo

Artículo 51

Régimen transitorio para la entrada en servicio de vehículos

1. Los Estados miembros podrán seguir aplicando las disposiciones del capítulo V de la Directiva 2008/57/CE hasta [dos años después de la fecha de entrada en vigor].

2. Las autorizaciones de entrada en servicio de vehículos concedidas con arreglo al apartado 1, incluidas las autorizaciones concedidas con arreglo a acuerdos internacionales, en particular RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) y RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), seguirán siendo válidas de conformidad con las condiciones en las que se hubieren concedido las autorizaciones.

3. Para que los vehículos con autorización de entrada en servicio concedida con arreglo a los apartados 1 y 2 puedan operar en una o más redes no cubiertas por su autorización, deberán obtener una autorización de puesta en el mercado de vehículos. La entrada en servicio en estas redes adicionales se ajustará a lo dispuesto en el artículo 21.

Artículo 52

Otras disposiciones transitorias

Los anexos IV, V, VI, VII y IX de la Directiva 2008/57/CE se aplicarán hasta la fecha de entrada en vigor de los actos de ejecución a que se refiere el artículo 8, apartado 2, el artículo 14, apartado 8, el artículo 15, apartado 7 y el artículo 7, apartado 3, de la presente Directiva.

Artículo 53

Recomendaciones y dictámenes de la Agencia

La Agencia emitirá recomendaciones y opiniones de conformidad con el artículo 15 del Reglamento .../... [Reglamento de la Agencia] a efectos de la aplicación de la presente Directiva. Estas recomendaciones y opiniones servirán de base para cualquier medida de la Unión que se adopte con arreglo a la presente Directiva.

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ nuevo

Artículo ~~54~~³⁸

Transposición

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en ~~el artículo 1, el artículo 2, el artículo 4, apartado 2, el artículo 5, apartados 2, 5, 6 y 8, el artículo 6, apartados 1, 2, 3, 9 y 10, los artículos 7, 8 y 9, el artículo 11, apartados 4 y 5, el artículo 12, el artículo 13, apartado 5, los artículos 15, 16, y 17, el artículo 18, apartados 1, 2, 4 y 5, el artículo 19, apartado 3, los artículos 20 a 27, el artículo 28, apartados 4 y 6, los artículos 32 a 35,~~ ⇒ el artículo 1, el artículo 2, el artículo 7, apartados 1 a 4, el artículo 11, apartado 1, el artículo 13, el artículo 14, apartados 1 a 7, el artículo 15, apartados 1 a 6, los artículos 17 a 21, el artículo 22, apartados 3 a 7, los artículos 23 a 36, el artículo 37, apartado 2, el artículo 38, el artículo 39, los artículos 41 a 43, el artículo 45, apartados 1 a 5, el artículo 51 y los anexos I a III a más tardar [en el plazo de dos años a partir de la entrada en vigor] ⇐ ~~el 19 de julio de 2010~~. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas medidas ⇒ así como un cuadro de correspondencias entre las mismas y la presente Directiva. Los cuadros de correspondencias son necesarios para que todas las partes interesadas puedan identificar claramente las disposiciones aplicables a nivel nacional para la aplicación de la presente Directiva. ⇐

Cuando los Estados miembros adopten dichas medidas, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en el momento de su publicación oficial. ☒ Incluirán igualmente una mención en la que se precise que las referencias hechas en las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes a la directiva o directivas derogadas por la presente Directiva se entenderán hechas a la presente Directiva. Los Estados miembros determinarán cómo va a hacerse ☒ ~~establecerán las modalidades de~~ la mencionada referencia ☒ y cómo va a formularse la citada mención ☒ .

↓ 2008/57/CE

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

↓ 2008/57/CE (adaptado)

23. La República de Chipre y la República de Malta quedarán exentas de las obligaciones de transposición y aplicación ☒ del artículo 13, el artículo 14, apartados 1 a 7, el artículo 15, apartado 1 a 6, los artículos 17 a 21, el artículo 42, el artículo 43, el artículo 45, apartados 1 a 5 y el artículo 51 ☒ ~~de los capítulos IV, V, VII y VIII~~ de la presente Directiva mientras no dispongan de un sistema ferroviario en sus respectivos territorios

↓ 2008/57/CE (adaptado)

No obstante, en cuanto una entidad pública o privada presente una solicitud oficial para construir una línea de ferrocarril con vistas a su explotación por parte de una o varias empresas ferroviarias, el Estado miembro en cuestión deberá establecer la legislación

pertinente para aplicar los ~~capítulos~~ artículos a los que hace referencia el anterior subapartado en el plazo de un año a partir de la recepción de la solicitud.

Artículo 5540

Derogación

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ nuevo

Quedan ~~derogadas las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE~~ 2008/57/CE, modificada por las Directivas citadas en el anexo ~~IVIX~~, parte A, con efectos a partir [dos años después de la entrada en vigor] ~~del 19 de julio de 2010~~, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros relativas a las fechas de incorporación al Derecho interno ~~y aplicación~~ de dichas Directivas , recogidas en el anexo ~~IVIX~~, parte B .

Las referencias a las ~~directivas derogadas~~ se entenderán hechas a la presente Directiva con arreglo al cuadro de correspondencias que figura en el anexo ~~VXI~~.

~~El artículo 14 de la Directiva 2004/49/CE quedará derogado con efecto a partir del 19 de julio de 2008.~~

Artículo 5641

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

↓ nuevo

Los artículos 3 a 10, el artículo 11, apartados 2 a 4, el artículo 12 y el artículo 16 se aplicarán en el plazo de [dos años a partir de la entrada en vigor].

↓ 2008/57/CE

Artículo 5742

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO I

⇒ Elementos del sistema ferroviario de la Unión ⇐ ~~ÁMBITO DE APLICACIÓN~~

~~1. SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO CONVENCIONAL~~

1.1. Red

~~Las redes del sistema ferroviario transeuropeo convencional serán las de las líneas convencionales de la red transeuropea de transporte señaladas en la Decisión no 1692/96/CE.~~

A efectos de la presente Directiva, ~~dicha red~~ la red de la Unión incluirá ~~podrá dividirse en las categorías siguientes:~~

- las líneas especialmente construidas para la alta velocidad, equipadas para velocidades por lo general iguales o superiores a 250 km/h,
- las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad, equipadas para velocidades del orden de 200 km/h,
- las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad, de carácter específico debido a dificultades topográficas, de relieve o de entorno urbano, cuya velocidad deberá ajustarse caso por caso. Esta categoría incluye las líneas de interconexión entre las redes de alta velocidad y convencionales, los tramos de estación, el acceso a las terminales, almacenes, etc., que son recorridos a velocidad convencional por material rodante de «alta velocidad».
- líneas convencionales previstas para el transporte de viajeros,
- líneas convencionales previstas para el tráfico mixto (viajeros y mercancías),
- líneas convencionales dedicadas al ~~especialmente construidas o rehabilitadas para el~~ tráfico de mercancías

- nudos de viajeros,
- nudos de transporte de mercancías, incluidas las terminales intermodales,
- las vías de enlace entre los elementos anteriormente citados.

Estas redes incluirán los sistemas de gestión del tráfico, de posicionamiento y de navegación: instalaciones técnicas de tratamiento de datos y de telecomunicaciones previstas para el transporte de viajeros de largo recorrido y el transporte de mercancías en esta red con el fin de garantizar una explotación segura y armoniosa de la red y la gestión eficaz del tráfico.

2. Vehículos

↓ 2008/57/CE

⇒ nuevo

⇒ A efectos de la presente Directiva, los vehículos de la Unión ~~El sistema ferroviario convencional transeuropeo~~ englobará todos los vehículos aptos para circular por la totalidad o parte de la red ~~ferroviaria transeuropea convencional~~ de la Unión ~~El sistema ferroviario convencional transeuropeo~~, incluidos:

↓ nuevo

- las locomotoras y el material rodante utilizado en el transporte de viajeros, incluidas las unidades motrices térmicas o eléctricas, los trenes automotores térmicos o eléctricos, los coches de viajeros;
- los vagones de mercancías, incluidos los vehículos diseñados para el transporte de camiones;
- vehículos especiales, tales como máquinas de vías.

Cada una de estas categorías podrá subdividirse en:

- vehículos para uso internacional,
- vehículos para uso interior.

Las ETI especificarán los requisitos necesarios para garantizar una explotación segura de estos vehículos en las distintas categorías de líneas.

↓ 2008/57/CE

- ~~a una velocidad de 250 km/h como mínimo en las líneas especialmente construidas para la alta velocidad, pudiéndose al mismo tiempo, en las circunstancias adecuadas, alcanzar velocidades superiores a los 300 km/h,~~
- ~~a una velocidad del orden de 200 km/h en las líneas de la sección 2.1, en caso de ser compatibles con las posibilidades de esas líneas,~~
- ~~los trenes automotores térmicos o eléctricos,~~
- ~~las unidades motrices térmicas o eléctricas,~~
- ~~los coches de viajeros,~~
- ~~los vagones de mercancías, incluidos los vehículos diseñados para el transporte de camiones.~~

~~Podrá incluirse el material de construcción y mantenimiento de infraestructuras ferroviarias móviles.~~

~~Cada una de estas categorías podrá subdividirse en:~~

- ~~vehículos para uso internacional,~~
- ~~vehículos para uso interior.~~

~~Además, los vehículos concebidos para funcionar a una velocidad máxima inferior a 200 km/h que posiblemente vayan a circular por toda la red transeuropea de alta velocidad, o por~~

una parte de esta, cuando sean compatibles con los niveles de rendimiento de dicha red, deberán reunir los requisitos que garanticen un funcionamiento seguro en esa red.

2. SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO DE ALTA VELOCIDAD

2.1. Red

Las redes del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad son las de las líneas de alta velocidad de la red transeuropea de transporte señaladas en la Decisión no 1692/96/CE.

Las líneas de alta velocidad incluyen:

- las líneas especialmente construidas para la alta velocidad, equipadas para velocidades por lo general iguales o superiores a 250 km/h,
- las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad equipadas para velocidades del orden de 200 km/h,
- las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad, de carácter específico debido a dificultades topográficas, de relieve o de entorno urbano, cuya velocidad deberá ajustarse caso por caso. Esta categoría incluye también las líneas de interconexión entre las redes de gran velocidad y convencionales, los tramos de estación, el acceso a las terminales, almacenes, etc., que son recorridos a velocidad convencional por material rodante de «alta velocidad».

Estas redes incluirán los sistemas de gestión del tráfico, de posicionamiento y de navegación, instalaciones técnicas de tratamiento de datos y de telecomunicaciones previstas para el transporte en dichas líneas con el fin de garantizar una explotación segura y armoniosa de la red y la gestión eficaz del tráfico.

2.2. Vehículos

El sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad engloba los vehículos concebidos para circular:

- a una velocidad de 250 km/h como mínimo en las líneas especialmente construidas para la alta velocidad, pudiéndose al mismo tiempo, en las circunstancias adecuadas, alcanzar velocidades superiores a los 300 km/h, o bien
- a una velocidad del orden de 200 km/h en las líneas de la sección 2.1, en caso de ser compatibles con las posibilidades de esas líneas.

Además, los vehículos concebidos para funcionar a una velocidad máxima inferior a 200 km/h que posiblemente vayan a circular por toda la red transeuropea de alta velocidad, o por una parte de esta, cuando sean compatibles con los niveles de rendimiento de dicha red, deberán reunir los requisitos que garanticen un funcionamiento seguro en esa red. Para ello, las ETI de los vehículos convencionales especificarán también los requisitos para el funcionamiento seguro de los vehículos convencionales en las redes de alta velocidad.

3. COHERENCIA DEL SISTEMA FERROVIARIO

La calidad del transporte ferroviario europeo requiere, entre otras cosas, una absoluta coherencia entre las características de la red (en el sentido amplio del término, es decir, incluidas las partes fijas de todos los subsistemas afectados) y las de los vehículos (incluidas las partes embarcadas de todos los subsistemas afectados). De esta coherencia dependen los niveles de las prestaciones, de seguridad y calidad de servicio, y su coste.

~~4. AMPLIACIÓN DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN~~

~~4.1. Subcategorías de redes y vehículos~~

~~El ámbito de aplicación de las ETI se ampliará progresivamente a todo el sistema ferroviario, como establece el artículo 1, apartado 4. Para que la interoperabilidad resulte rentable, podrán crearse nuevas subcategorías de todas las categorías de redes y vehículos mencionadas en el presente anexo. En caso necesario, las especificaciones funcionales y técnicas mencionadas en el artículo 5, apartado 3, podrán variar según la subcategoría.~~

~~4.2. Salvaguardias relativas a los costes~~

~~El análisis coste-beneficio de las medidas propuestas tendrá en cuenta, entre otras cosas, lo siguiente:~~

- ~~— coste de la medida propuesta,~~
- ~~— beneficios para la interoperabilidad de la ampliación del ámbito de aplicación a subcategorías particulares de redes y vehículos,~~
- ~~— reducción de los costes de capital y de las cargas financieras, derivada de las economías de escala y de un mejor aprovechamiento de los vehículos,~~
- ~~— reducción de los costes de inversión, de mantenimiento y de funcionamiento debido al aumento de la competencia entre fabricantes y empresas de mantenimiento,~~
- ~~— beneficios en materia de medio ambiente, gracias a las mejoras técnicas introducidas en el sistema ferroviario,~~
- ~~— aumento de la seguridad de funcionamiento.~~

~~Además, la evaluación indicará el posible impacto para todos los operadores y agentes económicos participantes.~~

ANEXO II

SUBSISTEMAS

1. Lista de subsistemas

A los efectos de la presente Directiva, el sistema ferroviario puede desglosarse en los subsistemas siguientes:

a) ámbitos de naturaleza estructural:

- infraestructura,
- energía,
- control-mando y señalización en tierra,
- control-mando y señalización a bordo,
- material rodante;

b) ámbitos de naturaleza funcional:

- explotación y gestión del tráfico,
- mantenimiento,
- aplicaciones telemáticas para servicios de viajeros y de transporte de mercancías.

2. Descripción de los subsistemas

Para cada subsistema o parte del mismo, la Agencia propondrá, al elaborar el correspondiente proyecto de ETI, la lista de elementos y aspectos relacionados con la interoperabilidad. Sin prejuzgar la elección de dichos aspectos y de los componentes de interoperabilidad, ni el orden en que sean objeto de ETI, los subsistemas comprenden lo siguiente:

2.1. Infraestructura

La vía tendida, los equipos de vía, las obras civiles (puentes, túneles, etc.), los elementos de las estaciones vinculados al ferrocarril (incluidas las entradas, andenes, zonas de acceso, locales de servicios, aseos y sistemas de información, así como las facilidades destinadas a personas con movilidad reducida o con discapacidades ~~las infraestructuras de las estaciones (andenes, zonas de acceso, incluidas las infraestructuras que atienden las necesidades de las personas con movilidad reducida, etc.);~~ y los equipos de seguridad y protección.

2.2. Energía

El sistema de electrificación, incluidas las líneas aéreas y el equipo en tierra del sistema de medición del consumo de electricidad.

2.3. Control-mando y señalización en tierra

Todos los equipos en tierra necesarios para garantizar la seguridad, y el mando y el control de la circulación de los trenes autorizados a transitar por la red.

2.4. Control-mando y señalización a bordo

Todos los equipos a bordo necesarios para garantizar la seguridad, y el mando y el control de la circulación de los trenes autorizados a transitar por la red.

2.5. Explotación y gestión del tráfico

Los procedimientos y equipamientos asociados que permiten asegurar una explotación coherente de los diferentes subsistemas estructurales, tanto en condiciones de funcionamiento normal como de funcionamiento degradado, incluida, en particular, la formación de trenes, la conducción de los trenes, y la planificación y gestión del tráfico.

El conjunto de cualificaciones profesionales exigibles para la prestación de cualquier tipo de servicio ferroviario de cualquier tipo de los servicios transfronterizos.

2.6. Aplicaciones telemáticas

De conformidad con el anexo I, este subsistema comprende dos partes:

- a) las aplicaciones destinadas a los servicios de viajeros, incluidos los sistemas de información a los viajeros antes del viaje y durante el mismo, los sistemas de reserva y pago, la gestión de equipajes, y la gestión de las correspondencias entre trenes y con otros modos de transporte;
- b) las aplicaciones destinadas a los servicios de transporte de mercancías, incluidos los sistemas de información (seguimiento en tiempo real de la mercancía y de los trenes), los sistemas de selección y asignación, los sistemas de reserva, de pago y de facturación, la gestión de las correspondencias con otros modos de transporte, y la expedición de los documentos electrónicos de acompañamiento.

2.7. Material rodante

La estructura, el sistema de mando y control de todos los equipos del tren, los dispositivos de captación de corriente eléctrica, las unidades de tracción y transformación de energía, el equipo de a bordo para la medición de energía, el equipo de frenado y de acoplamiento, los órganos de rodadura (bogies, ejes, etc.) y la suspensión, las puertas, las interfaces hombre/máquina (conductor, personal a bordo del tren y viajeros, incluidas las necesidades de las personas con movilidad reducida las facilidades destinadas a personas con movilidad reducida o con discapacidades), los dispositivos de seguridad pasivos o activos, los dispositivos necesarios para la salud de los viajeros y del personal de tren.

2.8. Mantenimiento

Los procedimientos, los equipos asociados, las instalaciones logísticas de mantenimiento y las reservas que permiten realizar las operaciones de mantenimiento correctivo y preventivo de

carácter preceptivo previstas para asegurar la interoperabilidad del sistema ferroviario y garantizar las prestaciones necesarias.

ANEXO III
REQUISITOS ESENCIALES

1. REQUISITOS GENERALES

1.1. Seguridad

1.1.1. El diseño, la construcción o la fabricación, el mantenimiento y la vigilancia de los componentes fundamentales para la seguridad y, en especial, de los elementos que intervienen en la circulación de los trenes, deben garantizar la seguridad en el nivel que corresponde a los objetivos fijados para la red, incluso en situaciones degradadas definidas.

1.1.2. Los parámetros del contacto rueda-carril deben cumplir los criterios de estabilidad de rodadura necesarios para garantizar una circulación totalmente segura a la velocidad máxima autorizada. Los parámetros de los equipos de frenado deben garantizar que es posible parar, en la distancia de frenado establecida, a la velocidad máxima autorizada.

1.1.3. Los componentes utilizados deben resistir los esfuerzos normales o excepcionales especificados durante su período de servicio. Aplicando los medios adecuados deben limitarse las repercusiones de sus fallos fortuitos en la seguridad.

1.1.4. En el diseño de las instalaciones fijas y del material rodante, así como en la elección de los materiales utilizados, hay que tener en cuenta el objetivo de limitar la generación, propagación y efectos del fuego y el humo en caso de incendio.

1.1.5. Los dispositivos destinados a ser manipulados por los usuarios deben diseñarse de modo que no pongan en peligro su manejo seguro o la salud y la seguridad de los usuarios en caso de una posible utilización no conforme con los letreros de instrucciones.

1.2. Fiabilidad, disponibilidad

La vigilancia y el mantenimiento de los elementos fijos y móviles que intervienen en la circulación de los trenes deben organizarse, llevarse a cabo y cuantificarse de manera que quede asegurado su funcionamiento en las condiciones previstas.

1.3. Salud

1.3.1. Ni en los trenes ni en las infraestructuras ferroviarias deben utilizarse materiales que por su modo de utilización puedan constituir un riesgo para la salud.

1.3.2. En la elección, instalación y utilización de este material debe tenerse en cuenta el objetivo de limitar la emisión de humos o gases nocivos y peligrosos, especialmente en caso de incendio.

1.4. Protección del medio ambiente

1.4.1. En la concepción del sistema ferroviario deben evaluarse y tenerse en cuenta las repercusiones de su implantación y explotación sobre el medio ambiente, de conformidad con la normativa ~~comunitaria~~ de la Unión vigente.

1.4.2. Los materiales utilizados en trenes e infraestructuras deben evitar la emisión de humos o gases nocivos y peligrosos para el medio ambiente, especialmente en caso de incendio.

1.4.3. El material rodante y los sistemas de alimentación de energía deben concebirse y fabricarse de modo que sean compatibles desde el punto de vista electromagnético con las instalaciones, los equipos y las redes públicas o privadas con las que pudieran interferir.

1.4.4. La explotación del sistema ferroviario debe respetar los niveles reglamentarios en materia de molestias sonoras.

1.4.5. La explotación del sistema ferroviario no debe provocar en el suelo un nivel de vibraciones inadmisibles para las actividades y el medio por el que discurra, en las proximidades de la infraestructura y en estado normal de mantenimiento.

1.5. Compatibilidad técnica

Las características técnicas de las infraestructuras y de las instalaciones fijas deben ser compatibles entre sí y con las de los trenes que vayan a circular por el sistema ferroviario.

En caso de que, en algunas partes de la red, resulte difícil ajustarse a dichas características, podrían aplicarse soluciones temporales que garanticen la compatibilidad futura.

2. REQUISITOS ESPECÍFICOS DE CADA SUBSISTEMA

2.1. Infraestructura

2.1.1. Seguridad

Se tomarán medidas adecuadas para evitar el acceso o la irrupción indeseables en las instalaciones.

Asimismo deben adoptarse medidas que limiten el peligro para las personas, en especial en el momento del paso de los trenes por las estaciones.

Las infraestructuras a que tiene acceso el público deben concebirse y construirse de modo que se limiten los riesgos para la seguridad de las personas (estabilidad, incendio, accesos, evacuación, andén, etc.).

Deberán tomarse disposiciones apropiadas para tener en cuenta las condiciones especiales de seguridad en los túneles y viaductos de gran longitud.

2.2. Energía

2.2.1. Seguridad

El funcionamiento de las instalaciones de alimentación de energía no debe poner en peligro la seguridad de los trenes ni de las personas (usuarios, personal de explotación, habitantes del entorno y terceros).

2.2.2. Protección del medio ambiente

El funcionamiento de las instalaciones de alimentación de energía eléctrica o térmica no debe afectar al medio ambiente por encima de los límites especificados.

2.2.3. Compatibilidad técnica

Los sistemas de alimentación de energía eléctrica/térmica utilizados deben:

- permitir que los trenes desarrollen las prestaciones especificadas,

- en el caso de la electricidad, ser compatibles con los dispositivos de captación instalados en los trenes.

2.3. Control-mando y señalización

2.3.1. Seguridad

Las instalaciones y operaciones de control-mando y señalización que se utilicen deberán permitir una circulación de los trenes que presente el nivel de seguridad que corresponda a los objetivos fijados para la red. Los sistemas de control-mando y señalización deberán seguir permitiendo la circulación en condiciones plenamente seguras de los trenes autorizados a circular en situaciones degradadas definidas.

2.3.2. Compatibilidad técnica

Toda nueva infraestructura y todo nuevo material rodante construidos o desarrollados después de la adopción de sistemas de control-mando y señalización compatibles deberán estar adaptados a la utilización de dichos sistemas.

Los equipos de control-mando y de señalización instalados en los puestos de conducción de los trenes deberán permitir una explotación normal, en las condiciones especificadas, en el sistema ferroviario.

2.4. Material rodante

2.4.1. Seguridad

Las estructuras del material rodante y de las conexiones entre vehículos deben estar diseñadas de manera que protejan los espacios en que se hallen los viajeros y los puestos de conducción en caso de colisión o descarrilamiento.

Los equipos eléctricos no deben poner en peligro la seguridad del funcionamiento de las instalaciones de control-mando y señalización.

Las técnicas de frenado y los esfuerzos ejercidos deben ser compatibles con el diseño de las vías, las obras de ingeniería y los sistemas de señalización.

Deben tomarse medidas en materia de acceso a los componentes bajo tensión eléctrica para que no peligre la seguridad de las personas.

Deben existir dispositivos que, en caso de peligro, permitan a los viajeros ~~pasajeros~~ advertir al conductor y al personal del tren y ponerse en contacto con el mismo.

Las puertas de acceso deben estar dotadas de un sistema de cierre y apertura que garantice la seguridad de los viajeros.

Deben existir salidas de emergencia y estas deben estar señalizadas.

Deberán tomarse disposiciones apropiadas para tener en cuenta las condiciones especiales de seguridad en los túneles de gran longitud.

A bordo de los trenes deberá existir un sistema de iluminación de emergencia con intensidad y autonomía suficientes.

Los trenes deben llevar un sistema de sonorización que permita que el personal del tren pueda dirigir mensajes a los viajeros.

2.4.2. Fiabilidad, disponibilidad

El diseño de los equipos vitales, de rodadura, tracción y frenado, así como de control-mando, debe permitir, en una situación degradada definida, la continuación del trayecto sin consecuencias nefastas para los equipos que sigan funcionando.

2.4.3. Compatibilidad técnica

Los equipos eléctricos deben ser compatibles con el funcionamiento de las instalaciones de control-mando y señalización.

En caso de tracción eléctrica, las características de los dispositivos de captación de corriente deberán permitir la circulación de los trenes con los sistemas de alimentación de energía del sistema ferroviario.

Las características del material rodante deberán permitirle circular en todas las líneas en que esté prevista su explotación, teniendo en cuenta las correspondientes condiciones climáticas.

2.4.4. Control

Los trenes deberán ir equipados de un aparato registrador. Los datos recogidos por dicho aparato y el tratamiento de la información serán objeto de armonización.

2.5. Mantenimiento

2.5.1. Salud y seguridad

Las instalaciones técnicas y los procedimientos utilizados en los centros deben garantizar una explotación segura del subsistema de que se trate y no constituir una amenaza para la salud y la seguridad.

2.5.2. Protección del medio ambiente

Las instalaciones técnicas y los procedimientos utilizados en los centros de mantenimiento no deben rebasar los niveles de nocividad admisibles para el medio circundante.

2.5.3. Compatibilidad técnica

Las instalaciones de mantenimiento en que se trate el material rodante deberán permitir que se lleven a cabo las operaciones de seguridad, higiene y comodidad en todos los materiales para los que hayan sido diseñadas.

2.6. Explotación y gestión del tráfico

2.6.1. Seguridad

La coherencia de las normas de explotación de las redes, así como la cualificación de los conductores y del personal de tren y de los centros de control, deben garantizar una explotación segura, teniendo en cuenta los diferentes requisitos de los servicios transfronterizos y nacionales.

Las operaciones y periodicidad del mantenimiento, la formación y cualificación del personal que realiza este trabajo y del personal de los centros de control, así como el sistema de aseguramiento de la calidad establecido por los operadores correspondientes en los centros de control y mantenimiento deben garantizar un alto nivel de seguridad.

2.6.2. Fiabilidad, disponibilidad

Las operaciones y periodicidad del mantenimiento, la formación y cualificación del personal que realiza este trabajo y el personal de los centros de control, así como el sistema de aseguramiento de la calidad establecido por los operadores correspondientes en los centros de control y mantenimiento deben garantizar un alto nivel de fiabilidad y disponibilidad del sistema.

2.6.3. Compatibilidad técnica

La coherencia de las normas de explotación de las redes, así como la cualificación de los conductores, del personal de tren y de los encargados de la gestión de la circulación, deben

garantizar la eficacia de la explotación en el sistema ferroviario convencional, teniendo en cuenta los diferentes requisitos de los servicios nacionales y transfronterizos.

2.7. Aplicaciones telemáticas al servicio de los viajeros pasajeros y del transporte de mercancías

2.7.1. Compatibilidad técnica

Los requisitos esenciales en los ámbitos de las aplicaciones telemáticas que garantizan un mínimo de calidad de servicio a los viajeros y a los clientes del sector de transporte de mercancías se refieren, en especial, a la compatibilidad técnica.

Para estas aplicaciones telemáticas se garantizará:

- que las bases de datos, los programas informáticos y los protocolos de comunicación de datos se desarrollen de forma que aseguren al máximo posible los intercambios de datos tanto entre aplicaciones diferentes como entre operadores distintos, con exclusión de los datos comerciales confidenciales,
- un acceso fácil a la información por parte de los usuarios.

2.7.2. Fiabilidad, disponibilidad

Los modos de utilización, gestión, actualización y mantenimiento de dichas bases de datos, programas informáticos y protocolos de comunicaciones de datos garantizarán la eficacia de dichos sistemas y la calidad del servicio.

2.7.3. Salud

Las interfaces de dichos sistemas con los usuarios deberán respetar las normas mínimas en cuanto a ergonomía y protección de la salud.

2.7.4. Seguridad

Deberán garantizarse niveles de integridad y fiabilidad suficientes para el almacenamiento o la transmisión de información relacionada con la seguridad.

ANEXO IV

DECLARACIÓN «CE» DE CONFORMIDAD E IDONEIDAD PARA EL USO DE LOS COMPONENTES DE INTEROPERABILIDAD

1. COMPONENTES DE INTEROPERABILIDAD

La declaración «CE» se aplicará a los componentes de interoperabilidad relacionados con la interoperabilidad del sistema ferroviario que se mencionan en el artículo 3. Estos componentes de interoperabilidad pueden ser:

1.1. Componentes comunes

Son los componentes no específicos del sistema ferroviario que pueden ser utilizados en otros campos sin necesidad de modificación.

1.2. Componentes comunes con características específicas

Son los componentes que, como tales, no son específicos del sistema ferroviario, pero que deben ofrecer determinadas prestaciones específicas cuando van a ser utilizados en él.

1.3. Componentes específicos

Son los componentes propios de las aplicaciones ferroviarias.

2. ÁMBITO DE APLICACIÓN

La declaración «CE» se refiere:

— bien a la evaluación, por uno o varios organismos notificados, de la conformidad intrínseca de un componente de interoperabilidad, considerado aisladamente, con las especificaciones técnicas a las que debe ajustarse,

— bien a la evaluación/valoración, por uno o varios organismos notificados, de la idoneidad para el uso de un componente de interoperabilidad, considerado en su entorno ferroviario, en especial cuando intervienen interfaces, con respecto a las especificaciones técnicas, en particular de índole funcional, que deban ser comprobadas.

Para los procedimientos de evaluación que llevan a cabo los organismos notificados tanto en la fase de diseño como en la de producción se utilizarán los módulos definidos en la Decisión 93/465/CEE, con arreglo a las modalidades indicadas en las ETI.

3. CONTENIDO DE LA DECLARACIÓN «CE»

La declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso y los documentos que la acompañen irán debidamente fechados y firmados.

Esta declaración deberá redactarse en la misma lengua que las instrucciones de uso, y contendrá los siguientes elementos:

— las referencias de la Directiva,

— nombre, apellidos y dirección del fabricante o de su mandatario establecido en la Comunidad (se indicará la razón social y dirección completa; si se trata de un mandatario, se consignará también la razón social del fabricante),

~~descripción del componente de interoperabilidad (marca, tipo, etc.);~~

~~indicación del procedimiento seguido para declarar la conformidad o la idoneidad para el uso (artículo 13);~~

~~todas las descripciones pertinentes a las que se ajuste el componente de interoperabilidad y, en particular, las condiciones de utilización;~~

~~nombre y dirección del organismo u organismos notificados que hayan intervenido en el procedimiento seguido para la conformidad o la idoneidad para el uso, y fecha del certificado de inspección, en el que, en su caso, figurarán el período y las condiciones de validez de dicho certificado;~~

~~en su caso, la referencia de las especificaciones europeas;~~

~~en su caso, la referencia de las especificaciones europeas, identificación del signatario apoderado del fabricante o de su mandatario establecido en la Comunidad.~~

ANEXO V

DECLARACIÓN DE VERIFICACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS

1. Declaración "CE" de verificación de subsistemas

~~La declaración "CE" de verificación y los documentos que la acompañen deberán ir debidamente fechados y firmados.~~

~~Dicha declaración deberá basarse en la información resultante del procedimiento de verificación "CE" de los subsistemas definido en la sección 2 del anexo VI. Esta declaración deberá estar redactada en la misma lengua que el expediente técnico, y contendrá, como mínimo, los elementos siguientes:~~

- ~~las referencias de la Directiva,~~
- ~~– el nombre y la dirección de la entidad contratante, el fabricante o sus mandatarios establecidos en la Unión Europea (se indicará la razón social y la dirección completa; en caso de que se trate de un mandatario, se consignará también la razón social de la entidad contratante o el fabricante);~~

- ~~una breve descripción del subsistema;~~
- ~~el nombre y la dirección del organismo notificado que haya efectuado la verificación "CE" prevista en el artículo 18;~~
- ~~las referencias de los documentos contenidos en el expediente técnico;~~
- ~~todas las disposiciones pertinentes, provisionales o definitivas, que debe cumplir el subsistema, y especialmente, en su caso, las restricciones o condiciones de explotación;~~
- ~~– si es temporal: el período de validez de la declaración "CE", y~~
- ~~la identificación del signatario.~~

~~Cuando se haga referencia en el anexo VI a la DVI "CE", se aplicará a esta declaración lo dispuesto en la presente sección.~~

2. Declaración de verificación de los subsistemas en el caso de las normas nacionales

~~Cuando se haga referencia en el anexo VI a la declaración de verificación de los subsistemas en el caso de las normas nacionales, se aplicará a esa declaración *mutatis mutandis* lo dispuesto en la sección 1.»~~

ANEXO VI

PROCEDIMIENTO DE VERIFICACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS

1. PRINCIPIOS GENERALES

~~El procedimiento de verificación de un subsistema implica comprobar y certificar que el subsistema:~~

~~— está diseñado, construido e instalado de tal manera que cumple los requisitos esenciales que le son aplicables, y~~

~~— que puede autorizarse su puesta en servicio.~~

2. PROCEDIMIENTO DE VERIFICACIÓN “CE”

2.1. Introducción

~~La verificación “CE” es el procedimiento por el que un organismo notificado comprueba y certifica que el subsistema:~~

~~— cumple las ETI correspondientes,~~

~~— las demás disposiciones reglamentarias derivadas del Tratado.~~

2.2. Partes del subsistema y fases

2.2.1 Declaración de verificación intermedia (DVI)

~~Si se especificara en las ETI o, en su caso, a instancia del solicitante, el subsistema podría dividirse en ciertas partes o comprobarse en ciertas etapas del procedimiento de verificación.~~

~~La declaración de verificación intermedia (DVI) es el procedimiento por el cual un organismo notificado comprueba y certifica determinadas partes de un subsistema o determinadas etapas del procedimiento de verificación.~~

~~Cada DVI lleva a la expedición de un certificado “CE” de DVI por el organismo notificado elegido por el solicitante, que, a su vez, si procede, redacta una declaración “CE” de DVI. El certificado de DVI y la DVI deben hacer referencia a las ETI respecto a las cuales se ha evaluado la conformidad.~~

2.2. Partes del subsistema

~~El solicitante puede pedir una DVI para cada parte y cada parte puede comprobarse en cada etapa descrita en la sección 2.2.3.~~

2.2.3 Etapas del procedimiento de verificación

~~El subsistema o determinadas partes del subsistema se comprobarán en cada una de las etapas siguientes:~~

~~— fase de diseño general,~~

~~— producción: construcción, incluidas la ejecución de las obras de ingeniería civil, la fabricación, el montaje de los componentes y el reglaje del conjunto,~~

~~— el ensayo final.~~

~~El solicitante podrá pedir una DVI para la etapa de diseño (incluidos los ensayos de tipo) y para la etapa de producción.~~

2.3. Certificado de verificación

2.3.1. El organismo notificado responsable de la verificación “CE” evaluará el diseño, la producción y el ensayo final del subsistema y expedirá el certificado “CE” de verificación destinado al solicitante, que, a su vez, redactará la declaración “CE” de verificación. El certificado “CE” de verificación debe hacer referencia a las ETI respecto a las cuales se haya evaluado la conformidad.

Cuando un subsistema no haya sido evaluado para comprobar su conformidad con todas las ETI aplicables (por ejemplo, en el caso de una excepción, una aplicación parcial de las ETI en el caso de una rehabilitación o renovación, o un período de transición en el caso de una ETI o un caso específico), el certificado “CE” indicará la referencia exacta a las ETI o a las partes de la ETI respecto a las cuales el organismo notificado no haya examinado la conformidad durante el procedimiento “CE” de verificación.

2.3.2. Cuando se hayan expedido certificados “CE” de declaración de verificación intermedia (DVI) el organismo notificado responsable de la verificación “CE” del subsistema tendrá en cuenta estos certificados “CE” de DVI y, antes de expedir el certificado “CE” de verificación:

— verificará que los certificados “CE” de DVI cubren correctamente los requisitos aplicables de las ETI;

— comprobará todos los aspectos que no queden cubiertos por los certificados “CE” de DVI, y

— comprobará el ensayo final del subsistema en su conjunto.

2.4. Expediente técnico

El expediente técnico que acompaña la declaración “CE” de verificación deberá incluir lo siguiente:

— características técnicas relacionadas con el diseño, incluidos planos generales y de detalle acordes con la ejecución, esquemas eléctricos e hidráulicos, esquemas de los circuitos de mando control, descripción de los sistemas informáticos y de los automatismos, documentación sobre el funcionamiento y el mantenimiento, etc., pertinentes para el subsistema en cuestión;

— lista de los componentes de interoperabilidad mencionados en el artículo 5, apartado 3, letra d), incorporados al subsistema;

— copias de las declaraciones “CE” de conformidad o de idoneidad para el uso de las que deben estar provistos los citados componentes conforme a lo dispuesto en el artículo 13 de la Directiva, acompañadas, en su caso, de los cuadernos de cálculos correspondientes y de una copia de los informes de los ensayos e inspecciones efectuados por los organismos notificados sobre la base de las especificaciones técnicas comunes;

— cuando se disponga de ellos, el certificado o los certificados “CE” de DVI y, en su caso, la declaración o declaraciones “CE” de DVI, que acompañan al certificado “CE” de verificación, incluido el resultado de la verificación de su validez por el organismo notificado;

— certificado “CE” de verificación acompañado de los cuadernos de cálculos correspondientes y firmado por el organismo notificado responsable de la verificación “CE”, donde se hagan constar que el subsistema cumple los requisitos de las ETI aplicables y se mencione cualquier reserva formulada durante la ejecución de las actividades y que no se haya retirado; el certificado “CE” de verificación irá

~~acompañado, asimismo, de los informes de las inspecciones y auditorías que el organismo haya elaborado en cumplimiento de su misión, según se indica en las secciones 2.5.3 y 2.5.4,~~

~~certificados “CE” expedidos con arreglo a otros actos legislativos derivados del Tratado,~~

~~cuando se requiera la integración segura con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 352/2009 de la Comisión³¹, el solicitante incluirá en el expediente técnico el informe del evaluador sobre los métodos comunes de seguridad (MCS) relativos a la evaluación de riesgo, a los que se refiere el artículo 6, apartado 3, de la Directiva 2004/49/CE.~~

~~2.5. Vigilancia~~

~~2.5.1. La vigilancia “CE” tiene por finalidad asegurarse de que se han cumplido las obligaciones derivadas del expediente técnico durante la realización del subsistema.~~

~~2.5.2. El organismo notificado encargado de verificar la realización deberá tener acceso permanente a las obras, talleres de fabricación, zonas de almacenamiento y, en su caso, de prefabricación, a las instalaciones de ensayo y, en general, a todo lugar que considere necesario para el cumplimiento de su función. El solicitante deberá remitir al organismo notificado todos los documentos necesarios con dicho fin y, en particular, los planos de ejecución y la documentación técnica del subsistema.~~

~~2.5.3. 2.5.3. El organismo notificado responsable de comprobar la realización llevará a cabo auditorías periódicas para confirmar que se cumple lo dispuesto en la ETI o las ETI aplicables, y presentará un informe de auditoría a los profesionales encargados de la realización. Su presencia podrá ser requerida en determinadas fases de la obra.~~

~~2.5.4. Por otra parte, el organismo notificado podrá visitar sin previo aviso las obras o los talleres de fabricación. Con ocasión de estas visitas, podrá efectuar auditorías completas o parciales. El organismo notificado facilitará un informe de la inspección y, en su caso, un informe de la auditoría a los profesionales encargados de la realización.~~

~~2.5.5. Con vistas a emitir la declaración “CE” de idoneidad para el uso a la que hace referencia el anexo IV, sección 2, el organismo notificado deberá estar en condiciones de supervisar un subsistema en el que se haya montado un componente de interoperabilidad, a fin de evaluar, cuando así lo requiera la ETI correspondiente, su idoneidad para el uso dentro del entorno ferroviario en que se quiera utilizar.~~

~~2.6. Presentación~~

~~El expediente completo al que se refiere el punto 2.4 se presentará ante el solicitante, en apoyo del certificado o certificados “CE” de la DVI, si está disponible, expedidos por el organismo notificado responsable o en apoyo del certificado de verificación expedido por el organismo notificado responsable de la verificación “CE” del subsistema. El expediente deberá ir adjuntado a la declaración “CE” de verificación que el solicitante envía a la autoridad competente ante la cual presenta la solicitud de autorización de puesta en servicio.~~

~~El solicitante conservará una copia del expediente durante toda la vida útil del subsistema. El expediente será remitido a los demás Estados miembros que lo soliciten.~~

³¹ DO L 108 de 22.4.2009, p. 4.

~~2.7. Publicación~~

~~Todos los organismos notificados publicarán con carácter periódico la información pertinente relacionada con:~~

~~las solicitudes de verificación “CE” y las DVI recibidas;~~

~~la solicitud de evaluación de la conformidad o idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad;~~

~~los certificados “CE” de DVI expedidos o denegados;~~

~~los certificados “CE” de conformidad o idoneidad para el uso expedidos o denegados;~~

~~los certificados “CE” de verificación expedidos o denegados.~~

~~2.8. Idioma~~

~~Los expedientes y la correspondencia relacionados con los procedimientos de verificación “CE” se redactarán en una lengua del Estado miembro en el que esté establecido el solicitante oficial en la Unión Europea o en una lengua oficial en la Unión Europea aceptada por el solicitante.~~

~~3. PROCEDIMIENTO DE VERIFICACIÓN EN EL CASO DE LAS NORMAS NACIONALES~~

~~3.1. Introducción~~

~~El procedimiento de verificación en el caso de las normas nacionales es aquel mediante el cual el organismo designado en virtud del artículo 17, apartado 3 (el organismo designado), comprueba y certifica que el subsistema cumple las normas nacionales notificadas con arreglo al artículo 17, apartado 3.~~

~~3.2. Certificado de verificación~~

~~El organismo designado responsable del procedimiento de verificación en el caso de las normas nacionales expedirá el certificado de verificación destinado al solicitante.~~

~~Este certificado incluirá una referencia precisa a la norma o normas nacionales cuya conformidad haya examinado el organismo notificado en el proceso de verificación, incluidas las relacionadas con las partes exceptuadas de una ETI, una rehabilitación o una renovación.~~

~~En el caso de las normas nacionales relativas a los subsistemas que compongan un vehículo, el organismo designado dividirá el certificado en dos partes: una donde consten las referencias a las normas nacionales estrictamente relacionadas con la compatibilidad técnica entre el vehículo y la red, y otra sobre todas las demás normas nacionales.~~

~~3.3. Expediente técnico~~

~~El expediente técnico que acompaña al certificado de verificación en el caso de las normas nacionales deberá incluir el expediente técnico al que se refiere el punto 2.4 y contener los datos técnicos pertinentes para la evaluación de la conformidad del subsistema con las normas nacionales.~~

ANEXO VII

PARÁMETROS QUE DEBEN CONTROLARSE PARA LA ENTRADA EN SERVICIO DE VEHÍCULOS NO CONFORMES CON LAS ETI Y LA CLASIFICACIÓN DE LAS NORMAS NACIONALES

1. Lista de parámetros

1.1. Documentación general

~~Documentación general (descripción del vehículo nuevo, renovado o acondicionado y su uso previsto, información sobre diseño, reparaciones, explotación y mantenimiento, expediente técnico, etc.).~~

1.2. Estructura y partes mecánicas

~~Integridad mecánica e interfaces entre vehículos (incluidos topes y órganos de tracción, pasarelas), solidez de la estructura y los accesorios del vehículo (por ejemplo, asientos), capacidad de carga, seguridad pasiva (incluida la resistencia interior y exterior a colisiones).~~

1.3. Interacción vehículo/vía y gálibo

~~Interfaces mecánicas con la infraestructura (comportamiento dinámico y estático, distancias y ajustes, gálibo, órganos de rodadura, etc.).~~

1.4. Equipos de frenado

~~Elementos de frenado (incluidos la protección antideslizamiento, el control de frenado y el rendimiento de frenado en modo de servicio, de emergencia y de aparcamiento).~~

1.5. Elementos relativos a los pasajeros

~~Instalaciones para los pasajeros y su entorno (incluidas ventanas y puertas, necesidades de las personas con movilidad reducida, etc.).~~

1.6. Condiciones ambientales y efectos aerodinámicos

~~Impacto del medio ambiente sobre el vehículo e impacto del vehículo sobre el medio ambiente (incluidas las condiciones aerodinámicas y las interfaces entre el vehículo y la parte de tierra del sistema ferroviario y con el entorno exterior).~~

1.7. Aviso exterior, marcado, funciones y requisitos en materia de integridad del software

~~Avisos exteriores, marcas, funciones e integridad del software, por ejemplo, funciones relacionadas con la seguridad que inciden en el comportamiento del tren, incluido el bus del tren.~~

1.8. Sistemas de alimentación eléctrica y de control a bordo

~~Sistemas de propulsión, de alimentación eléctrica y de control a bordo, más la interfaz del vehículo con la infraestructura de alimentación eléctrica y todos los aspectos de la compatibilidad electromagnética.~~

~~1.9. Instalaciones, interfaces y entorno del personal~~

~~Instalaciones, interfaces, condiciones de trabajo y entorno a bordo para el personal (incluidos los puestos de conducción y la interfaz hombre-máquina).~~

~~1.10. Seguridad contra incendios y evacuación~~

~~1.11. Mantenimiento~~

~~Instalaciones e interfaces a bordo para el mantenimiento.~~

~~1.12. Control, mando y señalización a bordo~~

~~Todos los equipos de a bordo necesarios para garantizar la seguridad, el mando y el control de la circulación de los trenes autorizados a transitar por la red, y sus efectos en la parte de tierra del sistema ferroviario.~~

~~1.13. Requisitos operativos específicos~~

~~Requisitos operativos específicos de los vehículos (incluidos el funcionamiento degradado, la recuperación del vehículo, etc.).~~

~~1.14. Elementos relativos a las mercancías~~

~~Requisitos específicos de las mercancías y su entorno (incluidas las instalaciones específicas para el transporte de mercancías peligrosas).~~

~~Las explicaciones y ejemplos que figuran en cursiva se facilitan con fines informativos; no son definiciones de los parámetros.~~

↓ 2008/57/CE

2. Clasificación de normas

Las normas nacionales relativas a los parámetros indicados en la sección 1 se incorporarán a uno de los tres grupos que se especifican seguidamente. Se exceptúan de esta prescripción las normas y restricciones de carácter estrictamente local; su verificación forma parte de los controles que habrán de aplicar de común acuerdo las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras.

Grupo A

El grupo A comprende:

las normas internacionales;

las normas nacionales consideradas equivalentes en el plano de la seguridad ferroviaria a las normas nacionales de otros Estados miembros.

Grupo B

El grupo B comprende toda norma no incluida en los grupos A o C o que no se haya clasificado todavía en uno de ellos.

~~Grupo C~~

~~El grupo C comprende las normas estrictamente necesarias y vinculadas a las características técnicas de la infraestructura que tengan por objeto garantizar una explotación segura e interoperable en la red (por ejemplo: el gálibo).~~

ANEXO VIII

CRITERIOS MÍNIMOS QUE TENDRÁN EN CUENTA LOS ESTADOS MIEMBROS PARA LA NOTIFICACIÓN DE ORGANISMOS

~~1. El organismo, su director y el personal encargado de las verificaciones no podrán intervenir, ni directamente ni en calidad de mandatarios, en el diseño, fabricación, construcción, comercialización o mantenimiento de los componentes de interoperabilidad o subsistemas ni en su explotación. Esta circunstancia no excluye la posibilidad de un intercambio de información técnica entre el fabricante y el organismo.~~

~~2. El organismo y el personal encargado del control deberán llevar a cabo las operaciones de verificación con la mayor integridad profesional y la mayor competencia técnica, y estar libres de toda presión e incentivo, en particular de tipo económico, que pueda influir en su juicio o en los resultados de su control, especialmente si tales presiones e incentivos emanan de personas o grupos de personas interesados en el resultado de las verificaciones.~~

~~En particular, el organismo y el personal encargado de las verificaciones deberán gozar de independencia funcional tanto de las autoridades designadas para expedir las autorizaciones de entrada en servicio, en el marco de la presente Directiva, las licencias, en el marco de la Directiva 95/18/CE, y los certificados de seguridad, en el marco de la Directiva 2004/49/CE, como de las entidades a cargo de las investigaciones en caso de accidente.~~

~~3. El organismo deberá disponer del personal y poseer los medios necesarios para cumplir debidamente las labores técnicas y administrativas relacionadas con la realización de las verificaciones; deberá tener acceso asimismo al material necesario para las verificaciones excepcionales.~~

~~4. El personal encargado de los controles deberá poseer:~~

~~— una buena formación técnica y profesional,~~

~~— conocimientos satisfactorios de las disposiciones relativas a los controles que realiza y una práctica suficiente en dichos controles,~~

~~— la aptitud necesaria para redactar los certificados, las actas y los informes en que se plasmarán los controles efectuados.~~

~~5. Deberá garantizarse la independencia del personal encargado del control. La remuneración de cada agente no dependerá del número de controles que efectúe ni de los resultados de estos.~~

~~6. El organismo deberá suscribir un seguro de responsabilidad civil, a menos que dicha responsabilidad esté cubierta por el Estado, en virtud de la legislación nacional, o que los controles los lleve a cabo directamente el Estado miembro.~~

~~7. El personal del organismo estará obligado al secreto profesional en todo lo que llegue a conocer en el ejercicio de sus funciones (salvo ante las autoridades administrativas competentes y los organismos de investigación de accidentes del Estado en el que desempeña su actividad, así como ante los organismos de investigación de accidentes encargados de investigar los accidentes causados por un fallo de los componentes de interoperabilidad o de los subsistemas comprobados) en el marco de la presente Directiva o de cualquier norma de Derecho interno por la que esta se aplique.~~

ANEXO IX

EXPEDIENTE DE PRESENTACIÓN DE UNA EXCEPCIÓN

Quando presenten una solicitud de excepción, los Estados miembros deberán aportar los siguientes documentos:

a) una carta oficial en la que comuniquen a la Comisión la excepción prevista;

b) un expediente, adjunto a dicha carta, que incluya al menos:

una descripción de las obras, bienes y servicios sujetos a la excepción, precisándose las fechas clave, situación geográfica, así como el ámbito funcional y técnico;

una referencia precisa a las ETI (o sus partes) con respecto a las cuales se solicita la excepción;

una referencia precisa y pormenores de las disposiciones alternativas que serán aplicadas;

en las solicitudes realizadas en virtud del artículo 7, apartado 1, letra a), justificación del estado avanzado de desarrollo del proyecto;

justificación de la excepción, incluidas las principales razones de carácter técnico, económico, comercial, operativo y/o administrativo;

cualquier otro elemento que justifique la solicitud de excepción;

descripción de las medidas que el Estado miembro prevé adoptar para fomentar la interoperabilidad final del proyecto; si se trata de una excepción menor, esta última descripción no será necesaria.

La documentación deberá proporcionarse en papel, y también en forma de archivo electrónico. Ello permitirá su distribución entre los miembros del Comité.

ANEXO IV

PARTE A

Directivas derogadas

☒ con la lista de sus sucesivas modificaciones ☒

(a las que se hace referencia en el artículo 5540)

Directiva 96/48/CE ☒ 2008/57/CE ☒	☒ (DO L 191 de 18.7.2008, p. 1) ☒
Directiva 2001/16/CE ☒ 2009/131/CE ☒	☒ (DO L 273 de 17.10.2009, p. 12) ☒
Directiva 2004/49/CE ☒ 2011/18/UE ☒	Art. 14 únicamente ☒ (DO L 57 de 2.3.2011, p.21) ☒

PARTE B

Plazos de incorporación al ordenamiento jurídico nacional

(conforme al artículo 5540)

Directiva	Fecha límite de transposición
96/48/CE ☒ 2008/57/CE ☒	9 de abril de 1999 ☒ 19 de julio de 2010 ☒
2001/16/CE ☒ 2009/131/CE ☒	20 de abril de 2003 ☒ 19 de julio de 2010 ☒
2004/49/CE ☒ 2011/18/UE ☒	30 de abril de 2006 ☒ 31 de diciembre de 2011 ☒

ANEXO XI

TABLA DE CORRESPONDENCIAS

Directiva 96/48/CE	Directiva 2001/16/CE	Presente Directiva
Artículo 1, apartado 1	Artículo 1, apartado 1	Artículo 1, apartado 1
Artículo 1, apartado 2	Artículo 1, apartado 2	Artículo 1, apartado 2
—	—	Artículo 1, apartado 3
—	Artículo 1, apartado 3	Artículo 1, apartado 4
Artículo 2, parte introductoria	Artículo 2, parte introductoria	Artículo 2, parte introductoria
Artículo 2, letras a) a l)	Artículo 2, letras a) a l)	Artículo 2, letras a) y b) y letras e) a m)
—	—	Artículo 2, letras e) y d)
Artículo 2, letra n)	Artículo 2, letra m)	Artículo 2, letra n)
Artículo 2, letra o)	Artículo 2, letra n)	Artículo 2, letra o)
Artículo 2, letra m)	Artículo 2, letra o)	Artículo 2, letra p)
Artículo 2, letra p)	Artículo 2, letra p)	Artículo 2, letra q)
—	—	Artículo 2, letras r) a z)
Artículos 3, 4 y 5	Artículos 3, 4 y 5	Artículos 3, 4 y 5, apartados 1 a 5
Artículo 5, apartado 6	Artículo 5, apartado 7	Artículo 5, apartado 7
—	—	Artículo 5, apartado 6
—	—	Artículo 5, apartado 8
Artículo 6, apartados 1 a 8	Artículo 6, apartados 1 a 8	Artículo 6, apartados 1 a 8
—	—	Artículo 6, apartados 9 y 10
—	—	Artículos 7 y 8
Artículo 7	Artículo 7	Artículo 9
Artículo 8	Artículo 8	Artículo 10, apartado 1

Artículo 9	Artículo 9	Artículo 10, apartado 2
Artículo 10, apartados 1 a 3	Artículo 10, apartados 1 a 3	Artículo 11, apartados 1 a 3
—	Artículo 10, apartado 6	Artículo 11, apartado 4
—	—	Artículo 11, apartado 5
Artículos 11 a 13	Artículos 11 a 13	Artículos 12 a 14
Artículo 14, apartados 1 y 2	Artículo 14, apartados 1 y 2	Artículo 15, apartados 1 y 2
Artículo 14, apartado 3	Artículo 14, apartado 3	Artículo 20
Artículo 14, apartados 4 y 5	Artículo 14, apartados 4 y 5	Artículo 33
—	—	Artículo 15, apartados 2 y 3
Artículos 15 y 16	Artículos 15 y 16	Artículos 16 y 17
Artículo 16, apartado 3	Artículo 16, apartado 3	Artículo 17, apartado 3
—	—	—
Artículo 18, apartados 1 a 3	Artículo 18, apartados 1 a 3	Artículo 18, apartados 1 a 3
—	—	Artículo 18, apartados 4 y 5
Artículo 19	Artículo 19	Artículo 19
Artículo 20	Artículo 20	Artículo 28
—	—	Artículos 21 a 27
Artículo 21, apartados 1 a 3	Artículo 21, apartados 1 a 3	Artículo 29, apartados 1 a 3
—	—	Artículo 29, apartados 4 y 5
—	—	—
Artículo 21bis, apartado 1	Artículo 22	Artículo 30, apartado 2
Artículo 21, apartado 4	Artículo 21, apartado 4	Artículo 30, apartado 4
Artículo 21bis, apartado 2	Artículo 21 bis	Artículo 30, apartado 1
Artículo 21 ter	—	—
Artículo 21 quater	Artículo 21 ter	Artículo 30, apartado 3
Artículo 22	Artículo 26	Artículo 37
Artículo 22 bis	Artículo 24	Artículos 34 y 35

—	—	Artículo 32
—	Artículo 23	Artículo 31
—	Artículo 25	Artículo 36
Artículo 23	Artículo 27	Artículo 38
Artículo 24	Artículo 28	Artículo 39
—	—	Artículo 40
Artículo 25	Artículo 29	Artículo 41
Artículo 26	Artículo 30	Artículo 42
Anexos I a VI	Anexos I a VI	Anexos I a VI
—	—	Anexo VII
Anexo VII	Anexo VII	Anexo VIII
—	—	Anexo IX a XI



ANEXO V

TABLA DE CORRESPONDENCIAS

Directiva 2008/57/CE	Presente Directiva
Artículo 1	Artículo 1
Artículo 2, letras a) a z)	Artículo 2, apartados 1 a 24
-----	Artículo 2, apartados 25 a 41
Artículo 3	-----
Artículo 4	Artículo 3
Artículo 5, apartados 1 a 3, letra g)	Artículo 4, apartados 1 a 3, letra g)
-----	Artículo 4, apartado 3, letras h) e i)

Artículo 5, apartados 4 a 8	Artículo 4, apartados 4 a 8
Artículo 6	Artículo 5
Artículo 7	Artículo 6
Artículo 8	-----
Artículo 9	Artículo 7
Artículo 10	Artículo 8
Artículo 11	Artículo 9
Artículo 12	-----
Artículo 13	Artículo 10
Artículo 14	Artículo 11
Artículo 15, apartado 1	Artículo 18, apartado 3 y artículo 19, apartado 2
Artículo 15, apartados 2 y 3	-----
Artículo 16	Artículo 12
Artículo 17	Artículos 13 y 14
Artículo 18	Artículo 15
Artículo 19	Artículo 16
-----	Artículo 17
-----	Artículo 18 (excepto 18.3)
-----	Artículos 19 y 20
Artículo 20	-----
Artículo 21	Artículo 21

Artículos 22 a 25	----
Artículo 26	Artículo 22
Artículo 27	Artículo 14, apartado 8
Artículo 28 y anexo VIII	Artículos 23 a 41
Artículo 29	Artículo 48
Artículos 30 y 31	-----
Artículo 32	Artículo 42
Artículo 33	Artículo 43
Artículo 34	Artículo 44
Artículo 35	Artículo 45
Artículo 36	-----
-----	Artículos 46 y 47
Artículo 37	Artículo 49
Artículo 38	Artículo 54
Artículo 39	Artículo 50
-----	Artículos 51 y 52
-----	Artículo 53
Artículo 40	Artículo 55
Artículo 41	Artículo 56
Artículo 42	Artículo 57
Anexos I a III	Anexos I a III

Anexo IV	Artículo 8, apartado 2
Anexos V y VI	Artículo 15, apartado 7
Anexo VII	Artículo 14, apartado 8
Anexo VIII	Artículos 27, 28 y 29
Anexo IX	Artículo 7, apartado 3
Anexo X	Anexo IV
Anexo XI	Anexo V