Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

►**B** **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 Comunidad

(Texto refundido)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 191 de 18.7.2008, p. 1)

Modificada por:

		Diario Oficial		
		n°	página	fecha
►**M1**	Directiva 2009/131/CE de la Comisión de 16 de octubre de 2009	L 273	12	17.10.2009
►**M2**	Directiva 2011/18/UE de la Comisión de 1 de marzo de 2011	L 57	21	2.3.2011
►**M3**	Directiva 2013/9/UE de la Comisión de 11 de marzo de 2013	L 68	55	12.3.2013
►**M4**	Directiva 2014/38/UE de la Comisión de 10 de marzo de 2014	L 70	20	11.3.2014

▼B

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 Comunidad

(Texto refundido)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, sus artículos 71 y 156,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ([1]),

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ([2]),

Considerando lo siguiente:

(1) La Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad ([3]), 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 convencional ([4]), fueron modificadas sustancialmente por la Directiva 2004/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([5]). 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.

(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.

([1]) DO C 256 de 27.10.2007, p. 39.
([2]) Posición del Parlamento Europeo de 11 de diciembre de 2007 y Decisión del Consejo de 14 de mayo de 2008.
([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 cuya última modificación la constituye 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).

▼B

(3) 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.

(4) 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.

(5) 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.

(6) Compete a los Estados miembros 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.

(7) Entre las normativas nacionales, así como entre los reglamentos internos y las especificaciones técnicas que aplican los ferrocarriles, 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.

(8) 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. Para desarrollar su competitividad a escala mundial, estas industrias deben disponer de un mercado europeo abierto y regido por la competencia.

(9) Conviene definir, en consecuencia, para toda la Comunidad unos requisitos esenciales que se apliquen a su sistema ferroviario.

▼B

(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.

(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 comunitarios ([1]), 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 ferroviarias ([2]), 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 seguridad ([3]), 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.

(12) 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 obligatorias para lograr el objetivo de la presente Directiva, por una parte, y, por otra, las normas «armonizadas» que son fruto de la aplicación del nuevo enfoque en materia de armonización técnica y normalización.

(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.

([1]) DO L 75 de 15.3.2001, p. 1.
([2]) DO L 75 de 15.3.2001, p. 26.
([3]) DO L 75 de 15.3.2001, p. 29. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2007/58/CE (DO L 315 de 3.12.2007, p. 44).

▼B

(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.

(15) Una ETI establece todas las disposiciones a las que debe ajustarse un componente de interoperabilidad, así como el procedimiento que debe seguirse para evaluar su conformidad. Además, es necesario precisar que todo componente debe 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.

(16) 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 el subsistema existente así como los plazos correspondientes.

(17) Por razones de seguridad, es preciso instar a los Estados miembros a que asignen un código de identificación a todo vehículo que entre en servicio, que debe quedar posteriormente incluido en un registro de matriculación nacional. Los registros deben estar abiertos a consulta por parte de todos los Estados miembros y de determinados agentes económicos comunitarios y han de respetar un formato coherente de presentación de datos. Por esa razón, los registros deben ser objeto de especificaciones funcionales y técnicas comunes.

(18) 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 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 20 de la Directiva 96/48/CE y de la Directiva 2001/16/CE.

▼B

(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.

(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 transporte ([1]), 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.

(21) Teniendo en cuenta el enfoque progresivo para liminar 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.

(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.

([1]) DO L 228 de 9.9.1996, p. 1. Decisión modificada en último lugar por el Reglamento (CE) nº 1791/2006 del Consejo (DO L 363 de 20.12.2006, p. 1).

▼B

(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.

(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.

(25) La Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios ([1]), 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.

(26) 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, energía, material rodante, explotación y gestión del tráfico, mantenimiento y aplicaciones telemáticas para los servicios de 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 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 y la parte a bordo del subsistema energía).

([1]) DO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2007/58/CE.

▼B

(27) 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.

(28) 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.

(29) Debe permitirse al Estado miembro interesado dejar sin aplicación determinadas ETI en 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.

(30) 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.

(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.

(32) 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 ([1]), 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 especificaciones europeas que sirva de referencia a dichas especificaciones técnicas.

(33) La Comunidad 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. Por consiguiente, los organismos europeos de normalización deben seguir cooperando con los organismos internacionales de normalización.

([1]) 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).

▼B

(34) 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 y a los que debe responder el sistema ferroviario.

(35) 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 ([1]). 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.

(36) La conformidad de los componentes no solo está vinculada a su libre circulación por el mercado comunitario, 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.

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

(38) 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.

(39) Los subsistemas que constituyen el sistema ferroviario han de someterse a un procedimiento de verificación, que debe permitir a las autoridades competentes que autorizan 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 también a los fabricantes estar seguros de que gozan de igualdad de trato en todos los países. En consecuencia, se debe establecer uno o varios módulos que definan los principios y las condiciones de la verificación «CE» de los subsistemas.

(40) 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 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 comunitarios (Directiva de seguridad ferroviaria) ([2]). 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.

([1]) 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).

([2]) DO L 164 de 30.4.2004, p. 44. Versión corregida en el DO L 220 de 21.6.2004, p. 16.

▼B

(41) Por lo que respecta a los vehículos, el procedimiento de entrada en servicio debe precisarse teniendo en cuenta 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, para facilitar la entrada en servicio y reducir las cargas administrativas, 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»).

(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.

(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.

▼B

(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.

(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.

(46) 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 coordinar sus decisiones lo más estrechamente posible, especialmente si no existe especificación europea.

(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.

(48) Las ETI se revisarán a intervalos regulares. Cuando se descubra la existencia de errores 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.

(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.

▼B

(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 Comisión ([1]).

(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.

(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.

(53) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, la interoperabilidad del sistema ferroviario a escala comunitaria, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, 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, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

(54) De conformidad con el punto 34 del Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor», 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 ([2]).

(55) 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.

(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.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

([1]) 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).
([2]) DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

▼B

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. La presente Directiva tiende a establecer las condiciones que deben cumplirse para lograr, en el territorio comunitario, la interoperabilidad del sistema ferroviario de modo compatible con las disposiciones de la Directiva 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 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 de la presente Directiva:

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;

c) la infraestructura ferroviaria de propiedad privada y los vehículos utilizados exclusivamente en dicha infraestructura que su propietario utilice exclusivamente para sus propias operaciones de transporte de mercancías;

d) 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.

▼B

Artículo 2

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

a) «sistema ferroviario transeuropeo»: los sistemas ferroviarios transeuropeos convencionales y de alta velocidad descritos en el anexo I, puntos 1 y 2, respectivamente;

b) «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;

c) «vehículo»: un vehículo ferroviario que circula con sus propias ruedas por líneas ferroviarias, con o sin tracción. Un vehículo está compuesto por uno o más subsistemas estructurales y funcionales o por partes de dichos subsistemas;

d) «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;

e) «subsistemas»: 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;

f) «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. El concepto de «componente» engloba no solo objetos materiales, sino también inmateriales, como los programas informáticos;

g) «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;

h) «especificación europea»: una especificación técnica común, una homologación técnica europea o una norma nacional que incorpore una norma europea, tal como se definen en el anexo XXI de la Directiva 2004/17/CE;

i) «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;

j) «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;

▼B

k) «parámetros fundamentales»: toda condición reglamentaria, técnica u operativa importante desde el punto de vista de la interoperabilidad y especificada en las ETI pertinentes;

l) «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, 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;

m) «rehabilitación»: los trabajos importantes de modificación de un subsistema o de una parte de subsistema que mejoren el rendimiento global de este;

n) «renovación»: los trabajos importantes de sustitución de un subsistema o de una parte de un subsistema que no afecten al rendimiento global del subsistema;

o) «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;

p) «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;

q) «entrada en servicio»: el conjunto de operaciones por las que un subsistema o un vehículo pasa a estar en estado de funcionamiento nominal;

r) «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 el concesionario encargado de la puesta en servicio de un proyecto;

s) «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 33;

t) «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 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;

▼B

u) «norma armonizada»: toda norma europea 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 información ([1]), 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;

v) «autoridad nacional responsable de la seguridad»: la «autoridad responsable de la seguridad» definida en el artículo 3, letra g), de la Directiva 2004/49/CE;

w) «tipo»: un tipo de vehículo por el que se definan las características básicas de diseño del vehículo abarcado por un certificado de examen de tipo único descrito en el módulo B de la Decisión 93/465/CEE;

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

y) «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) ([2]);

z) «entidad encargada del mantenimiento», una entidad encargada del mantenimiento de un vehículo y registrada como tal en el registro nacional de vehículos.

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.

([1]) 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).
([2]) DO L 164 de 30.4.2004, p. 1; versión corregida en el DO L 220 de 21.6.2004, p. 3.

▼B

Artículo 4

Requisitos esenciales

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

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, no deberán ser contradictorias con los requisitos esenciales.

CAPÍTULO II

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE INTEROPERABILIDAD

Artículo 5

Contenido de las ETI

1. Cada uno de los subsistemas 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.

2. 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.

3. En la medida de lo necesario para lograr el objetivo contemplado en el artículo 1, cada ETI:

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);

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;

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;

▼B

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 93/465/CEE;

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;

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.

4. 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 de la interoperabilidad del sistema ferroviario.

5. 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; 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 en el apartado 3, letras c) a g).

6. 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.

7. 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.

8. 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.

▼B

Artículo 6

Adopción, revisión y publicación de las ETI

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.

3. Cada proyecto de ETI se elaborará en dos fases.

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.

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.

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.

▼B

5. El Comité contemplado en el artículo 29 será informado regularmente de los trabajos de elaboración de las ETI. Durante 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.

6. 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.

7. 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.

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 que deberán consultarse, la cual podrá ser objeto de revisión o actualización cuando lo solicite un Estado miembro o a iniciativa de la Comisión.

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 5, apartado 3, letra g).

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 europea ([1]). 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.

([1]) 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).

▼B

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 7

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.

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.

▼B

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.

Artículo 9

Excepciones

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;

▼B

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.

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

CAPÍTULO III

COMPONENTES DE INTEROPERABILIDAD

Artículo 10

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.

▼B

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.

Artículo 11

Conformidad o idoneidad para el uso

1. Los Estados miembros considerarán los componentes de interoperabilidad 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.

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 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 10, 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.

▼B

Artículo 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, deberá aplicar las disposiciones previstas en las ETI respectivas.

2. La evaluación de la conformidad o de la idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad será tramitada por el organismo notificado ante el cual el fabricante, o su mandatario establecido en la Comunidad, hayan presentado la solicitud de dicha evaluación.

3. Si los componentes de interoperabilidad son objeto de otras Directivas comunitarias 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 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. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 14:

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 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;

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 14.

Artículo 14

Incumplimiento de requisitos esenciales por parte de los componentes de interoperabilidad

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. Dicho Estado miembro informará inmediatamente a la Comisión de las medidas adoptadas e indicará las razones de su decisión, precisando, en particular, si la no conformidad se deriva de:

a) el incumplimiento de los requisitos esenciales;

▼B

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.

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. 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 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.

▼B

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 16

Libre circulación de subsistemas

Sin perjuicio de lo dispuesto en el 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:

— ya sea en el marco del procedimiento de expedición de la declaración «CE» de verificación, cuyos elementos se recogen en el anexo V,

— 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 17

Conformidad con las ETI y con las normas nacionales

1. Los Estados miembros 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.

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.

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

— no exista una ETI pertinente, o

— se haya notificado una excepción con arreglo a lo dispuesto en el artículo 9, o

— el caso específico precise la aplicación de normas técnicas no recogidas en la ETI pertinente.

▼B

Dicha lista se notificará según el caso:

— 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

— cuando se notifique la excepción, o

— tras la publicación de la ETI de que se trate.

Cuando así lo hagan, también designarán los organismos encargados de efectuar, en el caso de dichas normas técnicas, el procedimiento de verificación contemplado en el artículo 18.

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

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 a 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 18

Procedimiento para establecer la declaración «CE» de verificación

1. Para expedir la declaración «CE» de verificación, el solicitante invitará al organismo 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 Comunicad.

2. La función del organismo 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. 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 34 y 35.

▼B

3. El organismo notificado será responsable de la elaboración del expediente técnico que debe acompañar la declaración «CE» de verificación. Dicho expediente técnico deberá contener 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 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.

4. El organismo notificado podrá expedir verificaciones de declaración intermedias para cubrir determinadas fases del procedimiento de verificación o partes del subsistema. En ese caso, será de aplicación el procedimiento indicado en el anexo VI.

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

Artículo 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 7.

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.

▼B

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

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.

▼B

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.

▼B

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.

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.

▼B

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 apartado 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-mando 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, se esforzará 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.

▼B

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

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

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.

Artículo 26

Autorización de tipos de vehículos

1. Los Estados miembros podrán conceder autorizaciones de tipos de vehículos.

2. No obstante, si los Estados miembros autorizan un determinado vehículo, deberán al mismo tiempo autorizar el tipo de dicho vehículo.

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.

4. La Comisión adoptará el modelo de declaración de conformidad 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.

5. 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.

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.

7. La autorización de un tipo se registrará en el Registro europeo de tipos de vehículos autorizados, tal como se indica en el artículo 34. Dicho registro especificará el Estado o Estados miembros en que se haya autorizado el tipo de que se trate.

▼B

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

ORGANISMOS NOTIFICADOS

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.

▼B

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.

CAPÍTULO VII

COMITÉ Y PROGRAMA DE TRABAJO

Artículo 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»).

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 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 los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

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. En caso necesario, la Comisión adoptará una recomendación de aplicación con arreglo al procedimiento consultivo mencionado en el artículo 29, apartado 2.

▼B

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.

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.

▼B

CAPÍTULO VIII

REGISTROS DE RED Y VEHÍCULOS

Artículo 32

Sistema de numeración de vehículos

1. Cualquier vehículo puesto en servicio en el sistema ferroviario comunitario llevará un número de vehículo europeo (NVE) asignado cuando se conceda la primera autorización de entrada en servicio.

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

3. El NVE se especificará en la ETI relativa al funcionamiento y la gestión del tráfico.

4. Se asignará el NVE a los vehículos solamente una vez, a menos que se especifique lo contrario en la ETI relativa al funcionamiento y la gestión del tráfico.

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, los Estados miembros podrán aceptar los vehículos identificados claramente con arreglo a un modo distinto de codificación.

Artículo 33

Registros nacionales de vehículos

1. Cada Estado miembro mantendrá un registro de vehículos autorizados 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;

c) será accesible a las autoridades responsables de la seguridad y a los organismos de investigación designados en el marco de los artículos 16 y 21 de la Directiva 2004/49/CE; asimismo, deberán tener acceso, en respuesta a una solicitud fundada, los organismos reguladores designados 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.

2. Las especificaciones comunes del registro se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación mencionado en el artículo 29, apartado 3, sobre la base de un proyecto de especificaciones elaborado 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. 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;

▼B

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.

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 del Estado miembro en el que se autorizó el vehículo.

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 autorizados en un Estado miembro para circular en su territorio, este Estado miembro garantizará que los datos enumerados en el apartado 2, letras d) a f), puedan recuperarse por medio del registro nacional de vehículos. Los datos contemplados en el apartado 2, letra f), podrán sustituirse por datos críticos de seguridad relativos al programa de mantenimiento.

Artículo 34

Registro europeo de tipos de vehículos autorizados

1. La Agencia creará y llevará un registro de los tipos de vehículos 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 4;

c) estará conectado con todos los registros nacionales de vehículos.

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.

▼B

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 35

Registro de la infraestructura

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.

▼B

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.

CAPÍTULO X

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 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 7, 12, 14 y 19, 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 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, así como en los anexos I a IX a más tardar el 19 de julio de 2010. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas medidas.

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. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia. 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.

2. La República de Chipre y la República de Malta quedarán exentas de las obligaciones de transposición y aplicación de los capítulos IV, V, VII y VIII de la presente Directiva mientras no dispongan de un sistema ferroviario en sus respectivos territorios.

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 a los que hace referencia el anterior subapartado en el plazo de un año a partir de la recepción de la solicitud.

▼B

Artículo 39

Informes e información

1. Cada tres años, y por primera vez 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 9.

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.

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

Artículo 40

Derogación

Quedan derogadas las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, con efectos a partir 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.

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

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

Artículo 41

Entrada en vigor

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

Artículo 42

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

▼B

ANEXO I

ÁMBITO DE APLICACIÓN

1. **Sistema ferroviario transeuropeo convencional**

1.1. *Redes*

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 podrá dividirse en las categorías siguientes:

— líneas previstas para el transporte de viajeros,

— líneas previstas para el tráfico mixto (viajeros y mercancías),

— líneas 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.

1.2. *Vehículos*

El sistema ferroviario convencional transeuropeo englobará todos los vehículos aptos para circular por la totalidad o parte de la red ferroviaria transeuropea convencional, incluidos:

— 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.

2. **Sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad**

2.1. *Redes*

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.

▼B

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.

▼B

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.

▼M2

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.), 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.

▼**M2**

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 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), 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.

▼B

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 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.

▼M4

1.4.4. El diseño y la explotación del sistema ferroviario no debe dar lugar a la generación de un nivel de ruido inadmisible:

— en las zonas cercanas a infraestructuras ferroviarias, según se define en el artículo 3 de la Directiva 2012/34/UE, y

— en la cabina del conductor.

▼B

1.4.5. La explotación del sistema ferroviario no debe provocar en el suelo un nivel de vibraciones inadmisible 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.

▼M3

1.6. *Accesibilidad*

1.6.1. Los subsistemas «infraestructura» y «material rodante» deben ser accesibles a las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida, a fin de garantizar su acceso en igualdad de condiciones con los demás mediante la prevención o eliminación de barreras y demás medidas pertinentes. Ello incluirá el proyecto, la construcción, la renovación, la rehabilitación, el mantenimiento y la explotación de los elementos pertinentes de los subsistemas a los que tiene acceso el público.

1.6.2. Los subsistemas «explotación» y «aplicaciones telemáticas al servicio de los pasajeros» deben ofrecer la funcionalidad necesaria exigida para facilitar el acceso a las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida en igualdad de condiciones con los demás mediante la prevención o eliminación de barreras y demás medidas pertinentes.

▼B

2. **Requisitos específicos de cada subsistema**

2.1. *Infraestructuras*

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.

▼M3

2.1.2. Accesibilidad

2.1.2.1. Las infraestructuras a las que tiene acceso el público deben ser accesibles a las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida, de conformidad con el apartado 1.6.

▼B

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.

▼B

Deben existir dispositivos que, en caso de peligro, permitan a los 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.

▼M3

2.4.5. Accesibilidad

2.4.5.1. La parte del subsistema «material rodante» a la que tiene acceso el público debe ser accesible a las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida, de conformidad con el apartado 1.6.

▼B

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.

▼B

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.

▼M3

2.6.4. Accesibilidad

2.6.4.1. Deben adoptarse las medidas oportunas para garantizar que las normas de explotación ofrezcan la funcionalidad necesaria exigida para asegurar la accesibilidad de las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida.

▼B

2.7. *Aplicaciones telemáticas al servicio de los 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.

▼B

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.

▼M3

2.7.5. Accesibilidad

2.7.5.1. Deben adoptarse las medidas oportunas para garantizar que el subsistema de aplicaciones telemáticas al servicio de los pasajeros ofrezca la funcionalidad necesaria exigida para asegurar la accesibilidad de las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida.

▼B

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:

— 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,

▼B

— 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.

▼M2

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.

▼M2

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.

2.2.2. *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.

▼M2

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) nº 352/2009 de la Comisión ([1]), 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.

([1]) DO L 108 de 22.4.2009, p. 4.

▼M2

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. 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.

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.

▼M2

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.

▼B

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

▼M1

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).

▼M1

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.

▼B

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).

▼B

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.

▼B

ANEXO IX

EXPEDIENTE DE PRESENTACIÓN DE UNA EXCEPCIÓN

Cuando 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.

▼B

ANEXO X

PARTE A

Directivas derogadas

(a las que se hace referencia en el artículo 40)

Directiva 96/48/CE	
Directiva 2001/16/CE	
Directiva 2004/49/CE	Solamente el artículo 14

PARTE B

Plazos de incorporación al ordenamiento jurídico nacional

(conforme al artículo 40)

Directiva	Fecha límite de transposición
96/48/CE	9 de abril de 1999
2001/16/CE	20 de abril de 2003
2004/49/CE	30 de abril de 2006

▼B

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) a b) y e) a m)
—	—	Artículo 2, letras c) 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
—	—	Artículo 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

▼B

Directiva 96/48/CE	Directiva 2001/16/CE	Presente Directiva
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 21 *bis,* apartado 1	Artículo 22	Artículo 30, apartado 2
Artículo 21, apartado 4	Artículo 21, apartado 4	Artículo 30, apartado 4
Artículo 21 *bis,* 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
—	—	Anexos IX a XI