**Miércoles, 26 de febrero de 2014**

P7_TA(2014)0149

# Interoperabilidad del sistema ferroviario ***I

**Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 26 de febrero de 2014, sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (refundición) (COM(2013)0030 — C7-0027/2013 — 2013/0015(COD))**

**(Procedimiento legislativo ordinario — refundición)**

(2017/C 285/54)

*El Parlamento Europeo,*

— Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2013)0030),

— Vistos el artículo 294, apartado 2, y los artículos 91, apartado 1, 170 y 171 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C7-0027/2013),

— Vistos el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

— Vistos los dictámenes motivados presentados por el *Seimas* de la República de Lituania y por el Parlamento sueco, de conformidad con lo dispuesto en el Protocolo nº 2 sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, en los que se afirma que el proyecto de acto legislativo no respeta el principio de subsidiariedad,

— Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de 11 de julio de 2013 ([1]),

— Visto el dictamen del Comité de las Regiones, de 7 de octubre de 2013 ([2]),

— Visto el Acuerdo interinstitucional de 28 de noviembre de 2001, para un recurso más estructurado a la técnica de la refundición de los actos jurídicos ([3]),

— Vista la carta dirigida por la Comisión de Asuntos Jurídicos a la Comisión de Transportes y Turismo el 16 de diciembre de 2013, de conformidad con el artículo 87, apartado 3, del Reglamento,

— Vistos los artículos 87 y 55 del Reglamento,

— Vistos el informe de la Comisión de Transportes y Turismo y la opinión de la Comisión de Desarrollo Regional (A7-0033/2014),

A. Considerando que, según el grupo consultivo de los Servicios Jurídicos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión, la propuesta de que se trata no contiene ninguna modificación de fondo aparte de las señaladas como tales en la propuesta, y que, en lo que se refiere a la codificación de las disposiciones inalteradas de los textos existentes, la propuesta contiene una codificación pura y simple de las mismas, sin ninguna modificación de sus aspectos sustantivos;

1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación, teniendo en cuenta las recomendaciones del grupo consultivo de los Servicios Jurídicos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión;

2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si se propone modificar sustancialmente su propuesta o sustituirla por otro texto;

3. Encarga a su Presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

---

([1]) DO C 327 de 12.11.2013, p. 122.
([2]) DO C 356 de 5.12.2013, p. 92.
([3]) DO C 77 de 28.3.2002, p. 1.

**Miércoles, 26 de febrero de 2014**

**P7_TC1-COD(2013)0015**

**Posición del Parlamento Europeo aprobada en primera lectura el 26 de febrero de 2014 con vistas a la adopción de la Directiva2014/…/UE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (versión refundida)**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 91, apartado 1 y sus artículos 170 y 171,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

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

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

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

Considerando lo siguiente:

(1) La Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([4]), ha sido modificada en diversas ocasiones y de forma sustancial. Habida cuenta de que es preciso introducir nuevas modificaciones, conviene en aras de una mayor claridad, proceder a la refundición de dicha Directiva.

(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 ***y de la consecución del objetivo de cohesión territorial***, conviene, en particular, favorecer la interconexión y la interoperabilidad de las redes ferroviarias nacionales, así como el acceso a dichas redes, ***también de los pasajeros con discapacidad,*** realizando las acciones que puedan resultar necesarias en el ámbito de la armonización de las normas técnicas. **[Enm. 1]**

(3) La consecución de la interoperabilidad del sistema ferroviario de la Unión Europea debe llevar a la determinación de un nivel óptimo de armonización técnica y a hacer posible la facilitación, mejora y desarrollo de los servicios de transporte ~~internacional~~ por ferrocarril en la Unión y con terceros países, así como la creación progresiva de un mercado interno de los equipos y los servicios destinados a la construcción, renovación, rehabilitación y explotación del sistema ferroviario de la Unión. **[Enm. 2]**

(4) La explotación de trenes en servicio comercial a lo largo de la red ferroviaria requiere, en particular, una coherencia absoluta entre las características de la infraestructura y de los vehículos, pero también una interconexión eficaz de los sistemas de información y comunicación ***y expedición de billetes*** 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. **[Enm. 3]**

(5) El marco normativo ferroviario debe asignar unas responsabilidades claras a la hora de garantizar el cumplimiento de las normas ***sociales,*** de seguridad, salud y protección de los consumidores que se aplican a las redes ferroviarias. **[Enm. 4]**

(6) Entre las normativas nacionales, los reglamentos internos y las especificaciones técnicas aplicables a los sistemas, subsistemas y componentes ferroviarios existen diferencias importantes debido a que integran técnicas particulares de las industrias nacionales y que prescriben dimensiones y dispositivos particulares, así como características especiales. Esta situación dificulta, en especial, la circulación de los trenes en buenas condiciones por toda la Unión ***y el aprovechamiento de las ventajas de la armonización y las economías de escala en el mercado único***. **[Enm. 5]**

---

([1]) DO C 327 de 12.11.2013, p. 122.
([2]) DO C 356 de 5.12.2013, p. 92.
([3]) Posición del Parlamento Europeo de 26 de febrero de 2014.
([4]) 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 (DO L 191 de 18.7.2008, p. 1).

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

(8) Conviene definir, en consecuencia, para toda la Unión unos requisitos relativos a la interoperabilidad ferroviaria que se apliquen a su sistema ferroviario.

(9) La elaboración de las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) en el ámbito de la alta velocidad ha puesto de manifiesto la necesidad de aclarar la relación entre los requisitos esenciales y las ETI, por un lado, y las normas europeas y demás documentos de carácter normativo, por otro. En particular, es necesario establecer una diferencia inequívoca entre las normas o las partes de las normas que deben hacerse obligatorias para lograr el objetivo de la presente Directiva, por una parte, y, por otra, las «normas armonizadas» que se han desarrollado de conformidad con el Reglamento (UE) nº 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]). Cuando sea estrictamente necesario, las ETI podrán hacer referencia explícita a normas o especificaciones europeas, que se harán obligatorias desde la entrada en vigor de las ETI.

(10) Con el fin de aumentar verdaderamente la competitividad del sector ferroviario de la Unión sin falsear las condiciones de competencia entre los principales agentes del sistema, la elaboración de las ETI debe inspirarse en los principios de apertura, consenso y transparencia, recogidos en el anexo II del Reglamento (UE) nº 1025/2012.

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

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

(13) Al desarrollar nuevas ETI, el objetivo debe ser siempre garantizar la compatibilidad con el sistema 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 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 si el subsistema existente necesita una nueva decisión de autorización de entrada en servicio, así como los plazos correspondientes.

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

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

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

---

([1]) Reglamento (UE) nº 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, sobre normalización europea y por el que se modifican las Directivas 89/686/CEE y 93/15/CEE del Consejo y las Directivas 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE y 2009/105/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y se deroga la Decisión 87/95/CEE del Consejo y la Decisión nº 1673/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 316 de 14.11.2012, p. 12).

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

(18) Las especificaciones funcionales y técnicas que han de cumplir los subsistemas y sus interfaces pueden variar en función del uso de los subsistemas, por ejemplo según las categorías de líneas y vehículos.

(19) Al objeto de garantizar la ejecución progresiva de la interoperabilidad ferroviaria en toda la Unión y de reducir gradualmente la diversidad de los sistemas heredados, las ETI deberán especificar las disposiciones que deban aplicarse en caso de renovación o rehabilitación de subsistemas existentes, y podrán especificar plazos para la realización del conjunto de objetivos.

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

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

(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.

(23) Habida cuenta de la extensión y de la complejidad del sistema ferroviario, es necesario descomponerlo en los siguientes subsistemas por razones prácticas: infraestructuras, control-mando y señalización en las vías, control-mando y señalización a bordo, energía, material rodante, explotación y gestión del tráfico, mantenimiento y aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros y de mercancías. Para cada uno de dichos subsistemas hay que precisar 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 otros subsistemas (principalmente del subsistema control-mando y señalización a bordo). ***Aunque el sistema se divide en varios elementos, la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (denominada en lo sucesivo «la Agencia») mantendrá una visión global del sistema, a fin de garantizar la seguridad y la interoperabilidad.*** **[Enm. 6]**

(24) La Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, de la que es parte la Unión, establece la accesibilidad como uno de sus principios generales, y exige que los Estados que son parte en ella adopten medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad en igualdad de condiciones con las demás, por ejemplo desarrollando, promulgando y supervisando la aplicación de disposiciones mínimas y de directrices en materia de accesibilidad. La accesibilidad ***de las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida*** constituye, por lo tanto, un factor fundamental de la interoperabilidad del sistema ferroviario***, de conformidad con la legislación de la Unión sobre pasajeros con movilidad reducida***. **[Enm. 7]**

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

(26) Las ETI tienen asimismo repercusiones en las condiciones en que los usuarios utilizan el modo ferroviario y, por consiguiente, es preciso consultar a estos últimos acerca de los aspectos que les afectan***, incluidas las organizaciones de personas con discapacidad***. **[Enm. 8]**

(27) Debe permitirse al Estado miembro interesado dejar sin aplicación determinadas ETI en un número restringido de situaciones, que deberán justificarse debidamente. Estas situaciones, y los procedimientos que deban seguirse en caso de no aplicación de la ETI, deberán estar claramente definidas.

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

(29) Para dar cumplimiento a las disposiciones pertinentes relativas a los procedimientos de adjudicación de contratos en el sector ferroviario, y, en particular, a la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([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 normas que sirva de referencia a dichas especificaciones técnicas.

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

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

(32) Los procedimientos de evaluación de la conformidad o de la idoneidad para el uso de los componentes deben basarse en la utilización de los módulos objeto de la Decisión 2010/713/UE de la Comisión ([2]). 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.

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

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

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

(36) Los subsistemas que constituyen el sistema ferroviario han de someterse a un procedimiento de verificación, que permitiría a las entidades responsables de la entrada en servicio asegurarse de que, en las fases de proyecto, construcción y entrada en servicio, el resultado sea acorde con las disposiciones reglamentarias, técnicas y operativas aplicables. Ello permitiría también a los fabricantes estar seguros de que gozan de igualdad de trato en todos los Estados miembros.

(37) Una vez puesto en servicio un subsistema, conviene asegurarse de que su explotación y mantenimiento garantizan que conserva su conformidad con los requisitos esenciales aplicables. La responsabilidad del cumplimiento de esos requisitos incumbe, en sus respectivos subsistemas, al administrador de infraestructuras o a la empresa ferroviaria, de conformidad con la Directiva …/…/UE del Parlamento Europeo y del Consejo [Directiva de seguridad ferroviaria] ([3]).

---

([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).

([2]) Decisión 2010/713/UE de la Comisión, de 9 de noviembre de 2010, sobre los módulos para los procedimientos de evaluación de la conformidad, idoneidad para el uso y verificación CE que deben utilizarse en las especificaciones técnicas de interoperabilidad adoptadas en virtud de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 319 de 4.12.2010, p. 1).

([3]) Directiva …/…/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de … (DO L …).

(38) El procedimiento de entrada en servicio de vehículos e instalaciones fijas debe precisarse teniendo en cuenta las responsabilidades de los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias.

(39) Por otro lado, para facilitar la entrada en servicio de vehículos y reducir las cargas administrativas, debe implantarse el concepto de autorización de puesta en el mercado de vehículos válida en toda la Unión como condición previa para que las empresas ferroviarias puedan disponer la entrada en servicio de un vehículo. Este concepto está más en consonancia con la Decisión nº 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]).

***(39 bis) A fin de crear el espacio ferroviario único europeo, reducir los costes y la duración de los procedimientos de autorización y mejorar la seguridad ferroviaria, los procedimientos de autorización deben racionalizarse y armonizarse a nivel de la Unión. Esto exige distribuir claramente las tareas y responsabilidades entre la Agencia y las autoridades nacionales de seguridad durante el período transitorio.***

***La Agencia debe utilizar la valiosa pericia, los conocimientos locales y la experiencia de las autoridades nacionales de seguridad. Debe delegar tareas y responsabilidades específicas en las autoridades nacionales de seguridad sobre la base de los acuerdos contractuales a que se refiere el artículo 22 bis, pero debe tomar la decisión definitiva en todos los procedimientos de autorización.*** **[Enm. 9]**

(40) Para garantizar la rastreabilidad de los vehículos y su historia, las referencias de las autorizaciones ~~de puesta en el mercado de vehículos~~ deben registrarse junto a los demás datos. [Enm. 10]

(41) Las ETI deben especificar los procedimientos para comprobar la compatibilidad entre los vehículos y la red antes de ~~la entrega de las autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos y antes de la decisión de entrada en servicio~~ ***iniciar una nueva explotación***. **[Enm. 11]**

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

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

(44) La acreditación transparente, a la que se refiere el Reglamento (CE) nº 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]), es necesaria para garantizar el nivel necesario de confianza en los certificados de conformidad y debe considerarse, por las autoridades públicas nacionales en toda la UE, como el medio preferente de demostrar la competencia técnica de los organismos notificados y, *mutatis mutandis*, de los organismos designados al objeto de comprobar la conformidad con las normas nacionales. No obstante, las autoridades nacionales pueden estimar que cuentan con los medios adecuados para llevar a cabo esta evaluación por sí solas. En tales casos, con el fin de garantizar el nivel adecuado de credibilidad de evaluaciones llevadas a cabo por otras autoridades nacionales, deben aportar a la Comisión y a los demás Estados miembros las pruebas documentales necesarias de que los organismos de evaluación de la conformidad evaluados cumplen con los requisitos reglamentarios pertinentes.

(45) La presente Directiva debe limitarse a establecer los requisitos de interoperabilidad de los componentes y subsistemas de interoperabilidad. Con el fin de facilitar la conformidad con tales requisitos es necesario dar por supuesta la conformidad de los componentes y subsistemas de interoperabilidad cuando se ajusten a normas armonizadas adoptadas, a efectos de precisar las especificaciones técnicas de tales requisitos, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento (UE) nº 1025/2012.

(46) Las ETI deben revisarse a intervalos regulares. Cuando se descubra la existencia de deficiencias en las ETI, se debería pedir que emita un dictamen que, en determinadas circunstancias, podría publicarse, y todas las partes interesadas (incluidos la industria y los organismos notificados) podrían usarlo como un medio aceptable de comprobación de la conformidad hasta que se revise la ETI pertinente.

---

([1]) Decisión nº 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre un marco común para la comercialización de los productos, y por la que se deroga la Decisión 93/465/CEE del Consejo (DO L 218 de 13.8.2008, p. 82).

([2]) Reglamento (CE) nº 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

**Miércoles, 26 de febrero de 2014**

***(46 bis) Las medidas reguladoras deberían complementarse con iniciativas destinadas a ofrecer apoyo financiero a las tecnologías innovadoras e interoperables del sector ferroviario, como por ejemplo el proyecto Shif2Rail.*** **[Enm. 12]**

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

(48) Para modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se deberían otorgar a la Comisión poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea respecto a la adaptación al progreso técnico del anexo II en lo relativo a la división del sistema ferroviario en subsistemas y a la descripción de estos últimos, y al contenido de las ETI y sus modificaciones, incluidas las destinadas a subsanar sus propias deficiencias***, al alcance y al contenido de la declaración de conformidad «CE» y a la idoneidad del uso de componentes de interoperabilidad, a los procedimientos de verificación de los subsistemas, incluidos los principios generales, el contenido, el procedimiento y los documentos relativos al procedimiento de verificación «CE» y al procedimiento de verificación de normas nacionales***. Es particularmente importante que la Comisión lleve a cabo las oportunas consultas durante su trabajo preparatorio, inclusive a nivel de expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión simultánea, oportuna y apropiada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo. **[Enm. 13]**

(49) Para poder subsanar las deficiencias detectadas en las ETI, la Comisión debe adoptar actos delegados que las modifiquen recurriendo al procedimiento de urgencia.

(50) Deben otorgarse a la Comisión competencias de ejecución al objeto de garantizar la aplicación del artículo 6, apartado 1, de la presente Directiva en lo relativo al mandato de la Agencia de elaborar ETI y modificaciones a las mismas y de hacer las recomendaciones pertinentes a la Comisión.

(51) Con el fin de garantizar una aplicación uniforme de la presente Directiva, deberían otorgarse a la Comisión competencias de ejecución en relación con los siguientes aspectos: el contenido del expediente que debe acompañar la solicitud de no aplicación de una o más ETI o de partes de las mismas, las características, formato y forma de transmisión del citado expediente; el ~~alcance y contenido~~ ***formato y las características*** de la ***información contenida en la*** declaración «CE» de conformidad e idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad~~, su formato y las características de la información en ella contenida~~; la clasificación en grupos de las normas nacionales notificadas al objeto de facilitar los controles de compatibilidad entre los equipos fijos y los móviles; ~~los procedimientos de verificación de los subsistemas, incluidos los principios generales, el contenido, el procedimiento y los documentos relativos al procedimiento de verificación «CE» y al procedimiento de verificación de normas nacionales;~~ las plantillas de la declaración «CE» de verificación y de la declaración de verificación de normas nacionales, y las plantillas de los documentos del expediente técnico que debe acompañar la declaración de verificación; las especificaciones comunes relativas al contenido, el formato de los datos, la arquitectura funcional y técnica, el modo de funcionamiento y las normas para la consignación de los datos y consulta del registro de infraestructura. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) nº 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]). **[Enm. 14]**

(52) De conformidad con la Declaración política común de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos, de 28 de septiembre de 2011, los Estados miembros se han comprometido a adjuntar a la notificación de sus medidas de incorporación al Derecho nacional, en aquellos casos en que esté justificado, uno o varios documentos que expliquen la relación entre los elementos de una directiva y las partes correspondientes de los instrumentos nacionales de incorporación al Derecho nacional. Por lo que se refiere a la presente Directiva, el legislador considera que la transmisión de tales documentos está justificada.

([1]) Reglamento (UE) nº 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

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

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

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. La presente Directiva establece las condiciones que deben cumplirse para lograr, en la Unión Europea la interoperabilidad del sistema ferroviario de modo compatible con las disposiciones de la Directiva …/…/UE [Directiva de seguridad ferroviaria]. 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. ***La consecución de este objetivo exige necesariamente definir un nivel óptimo de armonización técnica que permita contribuir a la realización progresiva del mercado interior en el ámbito de los equipos y servicios de construcción, renovación, rehabilitación y funcionamiento del sistema ferroviario en la Unión.*** **[Enm. 15]**

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

3. ~~Los siguientes sistemas quedan excluidos~~ ***Los Estados miembros podrán excluir*** del ámbito de aplicación de ***las medidas de aplicación*** de la presente Directiva: **[Enm. 16]**

a) los metros, tranvías***, trenes-tranvía*** y sistemas ferroviarios ligeros; **[Enm. 17]**

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.

***b bis) la infraestructura ferroviaria de propiedad privada y los vehículos que circulen solamente por la misma para uso exclusivo de su dueño para sus propias operaciones de carga;*** *[Enm. 19]*

***b ter) la infraestructura y los vehículos reservados a un uso estrictamente local, histórico o turístico.*** *[Enm. 20]*

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

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

~~(b) la infraestructura y los vehículos reservados a un uso estrictamente local, histórico o turístico.~~ **[Enm. 21]**

Artículo 2

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

1) «sistema ferroviario de la Unión»: los elementos ***de los sistemas ferroviarios convencionales y de alta velocidad*** recogidos en el anexo I***, puntos 1 y 2***; **[Enm. 22]**

**Miércoles, 26 de febrero de 2014**

2) «interoperabilidad»: la capacidad del sistema ferroviario para permitir la circulación segura e ininterrumpida de trenes que cumplen las prestaciones requeridas para estas líneas. ***Esta capacidad depende del conjunto de condiciones reglamentarias, técnicas y operativas que deben cumplirse para satisfacer los requisitos esenciales;*** **[Enm. 23]**

3) «vehículo»: un vehículo ~~ferroviario idóneo~~***ferroviario apto*** para circular con ~~sus propias~~ ruedas por líneas ferroviarias, con o sin ~~tracción y con composición fija o variable~~ ***tracción***. Un vehículo está compuesto por uno o más subsistemas estructurales ~~y funcionales~~; **[Enm. 24]**

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

5) «subsistemas»: las partes estructurales o funcionales del sistema ferroviario, tal como se indica en el anexo II.

***5 bis) «subsistema móvil», un subsistema de material rodante, un subsistema de señalización y control-mando a bordo, o el vehículo cuando está integrado por un subsistema;*** **[Enm. 25]**

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

7) «requisitos esenciales»: el conjunto de condiciones descritas en el anexo III que deben satisfacer el sistema ferroviario~~transeuropeo~~, los subsistemas y los componentes de interoperabilidad, incluidas las interfaces; **[Enm. 26 no afecta a todas las versiones lingüísticas]**

8) «especificación europea»: una especificación técnica común, una homologación técnica europea tal como se define en el anexo XXI de la Directiva 2004/17/CE o una norma europea definida en el artículo 2, apartado 1, letra b) del Reglamento (UE) nº 1025/2012;

9) «especificación técnica de interoperabilidad» («ETI»): una especificación adoptada con arreglo a la presente Directiva de la que es objeto cada subsistema o parte de subsistema, con vistas a satisfacer los requisitos esenciales y garantizar la interoperabilidad del sistema ferroviario;

***9 bis) «organismo de evaluación de conformidad», organismo notificado o designado como competente para actividades de evaluación de conformidad, lo que abarca por ejemplo la calibración, la comprobación, la certificación y la inspección. Un organismo de evaluación de conformidad se considerará como «organismo notificado» tras la comunicación de su existencia por parte de un Estado miembro. Un organismo de evaluación de conformidad se considerará como «organismo designado» tras su designación por parte de un Estado miembro.*** **[Enm. 27]**

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

11) «caso específico»: toda parte del sistema ferroviario que requiera disposiciones particulares en las ETI, temporales o definitivas, por exigencias geográficas, topográficas, de entorno urbano o de coherencia con el sistema existente, en especial los casos de las líneas y redes ferroviarias aisladas del resto de la red de la Unión Europea, el gálibo, el ancho de vía o el espacio entre las vías, así como de los vehículos destinados a un uso estrictamente local, regional o histórico y de los vehículos procedentes de terceros países o con destino a los mismos;

12) «rehabilitación»: los trabajos ***importantes*** de modificación de un subsistema o de una parte del mismo que conlleven un cambio en el expediente técnico que acompaña la declaración «CE» de verificación, si existe tal expediente, y que mejoren el rendimiento global del subsistema***. Cuando se realicen trabajos de modificación de un subsistema o vehículo, la ETI deberá especificar si los trabajos en cuestión deben o no deben considerarse sustanciales y, en caso afirmativo, las razones para ello***; **[Enm. 28]**

13) «renovación»: los trabajos ***importantes*** de sustitución de un subsistema o de una parte del mismo que no afecten al rendimiento global del subsistema***. Cuando se realicen trabajos de sustitución de un subsistema o vehículo, la ETI deberá especificar si los trabajos en cuestión deben o no deben considerarse sustanciales y, en caso afirmativo, las razones para ello***; **[Enm. 29]**

14) «sistema ferroviario existente»: el conjunto constituido por las infraestructuras ferroviarias que comprende las líneas e instalaciones fijas de la red ferroviaria existente y los vehículos de todas las categorías y orígenes que recorran dichas infraestructuras;

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

16) «entrada en servicio»: el conjunto de operaciones por las que un subsistema o un vehículo pasa a estar en servicio operativo;

17) «entidad contratante»: toda entidad pública o privada que encargue el proyecto y/o la construcción o la renovación o rehabilitación de un subsistema. Dicha entidad puede ser una empresa ferroviaria, un administrador de infraestructuras o un poseedor, o bien ***una entidad encargada del mantenimiento o*** un concesionario encargado de la puesta en servicio de un proyecto; **[Enm. 30]**

18) «poseedor»: la persona o entidad que explote un vehículo, como medio de transporte, bien sea su propietario o tenga derecho a utilizar el mismo y esté registrada en el registro ~~nacional~~ de vehículos a que se ~~refiere el artículo~~ ***refieren los artículos*** 43 ***y 43 bis***; **[Enm. 31]**

***18 bis) «propietario»: la persona o entidad que sea propietaria de un vehículo y esté registrada en los registros de vehículos a que se refieren los artículos 43 y 43 bis;*** **[Enm. 32]**

19) «proyecto en avanzado estado de desarrollo»: todo proyecto cuya fase de planificación/construcción esté tan adelantada que una modificación del pliego de condiciones técnicas podría comprometer la viabilidad del proyecto tal como fue planeado.

20) «norma armonizada»: una norma europea tal como se define en el artículo 2, apartado 1, letra c), del Reglamento (UE) nº 1025/2012;

21) «autoridad nacional responsable de la seguridad»: la «autoridad responsable de la seguridad» definida en el artículo 3 de la Directiva …/…/UE [Directiva de seguridad ferroviaria];

22) «tipo»: un tipo de vehículo por el que se definan las características básicas de diseño de un vehículo cubierto por un certificado de examen de tipo o de diseño descrito en el módulo de verificación pertinente;

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

24) «entidad encargada del mantenimiento», una entidad encargada del mantenimiento, entendido de conformidad con el artículo 3 de la Directiva …/…/UE [Directiva de seguridad ferroviaria];

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

26) «normas nacionales»: ~~toda norma vinculante en materia~~ ***todas las normas vinculantes notificadas por un Estado miembro que contengan requisitos*** de seguridad ~~ferroviaria o requisitos~~ ***o*** técnicos~~, impuesta a nivel de~~ ***ferroviarios establecidos por un*** Estado miembro y ~~aplicable a las empresas ferroviarias, independientemente~~ ***aplicables a los agentes*** del ***sistema ferroviario, con independencia del*** organismo que ~~la hubiera promulgado~~ ***las emita***; **[Enm. 33]**

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

***27 bis) «ámbito de utilización»: red o redes de la Unión dentro tanto de uno como de varios Estados miembros en que un vehículo es técnicamente compatible con arreglo a su expediente técnico;*** **[Enm. 34]**

***27 ter) «red ferroviaria separada»: red ferroviaria de un Estado miembro, o parte de la misma, con un ancho de vía de 1 520 mm que está separada geográfica o técnicamente de la red ferroviaria europea con un ancho de vía nominal estándar (1 435 mm, denominado en lo sucesivo «ancho de vía estándar») y bien integrada en la red ferroviaria de 1 520 mm de ancho de vía junto con terceros países pero aislada de la red estándar de la Unión;*** **[Enm. 35]**

28) «medio aceptable de comprobación de la conformidad»: dictámenes no vinculantes emitidos por la Agencia al objeto de determinar maneras de comprobar la conformidad con los requisitos esenciales***, a fin de compensar de forma temporal las deficiencias de una ETI hasta su modificación***; **[Enm. 36]**

**Miércoles, 26 de febrero de 2014**

***28 bis) «medios nacionales aceptables de comprobación de la conformidad»: el respeto de otros medios de comprobación de la conformidad adoptados por un Estado miembro otorgará una presunción de conformidad con la parte correspondiente de las normas nacionales. Esos medios nacionales aceptables de aprobación deberán notificarse a la Agencia;*** **[Enm. 37]**

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

30) «fabricante»: persona física o jurídica que fabrica un componente de interoperabilidad o un subsistema o que lo manda diseñar o fabricar y lo comercializa con su nombre o marca comercial;

31) «representante autorizado»: ~~una~~ ***toda*** persona física o jurídica establecida en la Unión que ~~ha~~ ***haya*** recibido un mandato por escrito de un fabricante ***o una entidad contratante*** para ~~que desarrolle~~ ***actuar*** en su nombre ~~unas~~ ***en relación con determinadas*** tareas ~~específicas~~; **[Enm. 38]**

32) «pliego de condiciones técnicas»: un documento que prescribe los requisitos técnicos que debe cumplir un producto, ***subsistema,*** proceso o servicio; **[Enm. 39]**

33) «acreditación»: el acto a que se refiere el Reglamento (CE) nº 765/2008;

34) «organismo nacional de acreditación»: el organismo a que se refiere el Reglamento (CE) nº 765/2008;

35) «evaluación de la conformidad»: el proceso por el que se demuestra que se han cumplido los requisitos especificados para un producto, proceso, servicio, sistema, persona u organismo;

36) «organismo de evaluación de la conformidad»: un organismo que desarrolla actividades de evaluación de la conformidad, tales como calibrados, pruebas, certificaciones e inspecciones;

37) «persona ~~discapacitada y~~ ***con discapacidad o*** persona con movilidad reducida»: persona con un impedimento físico, mental, intelectual o sensorial de carácter permanente o temporal que, en presencia de determinados obstáculos, puede limitar la utilización plena y efectiva de los medios de transporte en igualdad con otros viajeros, o cuya movilidad en relación con dicha utilización se ha reducido por razones de edad ***y requiere, en consecuencia, servicios especiales;*** **[Enm. 40]**

38) «administrador de infraestructuras»: el administrador de infraestructuras entendido de conformidad con el artículo 3 de la Directiva …/…/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]) [por la que establece el espacio ferroviario europeo único];

39) «empresa ferroviaria»: empresa ferroviaria entendida de conformidad con el artículo 3 de la Directiva …/…/UE [por la que establece el espacio ferroviario europeo único], así como cualquier otra empresa pública o privada cuya actividad sea transportar mercancías o viajeros por ferrocarril, entendiéndose que la empresa debe proveer la tracción; quedan incluidas aquí las empresas que únicamente proveen tracción.

Artículo 3

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 Unión, no entrarán en contradicción con los requisitos esenciales.

***2 bis. Nadie podrá ser discriminado, ya sea directa o indirectamente, sobre la base de la discapacidad. Para asegurar que todos los ciudadanos de la Unión se beneficien de las ventajas resultantes de la creación de un espacio sin barreras internas, los Estados miembros deben velar por que el sistema ferroviario sea accesible.*** **[Enm. 41]**

([1]) Directiva …/…/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de … [por la que establece el espacio ferroviario europeo único] (DO L …).

CAPÍTULO II

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE INTEROPERABILIDAD

Artículo 4

Contenido de las ETI Especificaciones técnicas de interoperabilidad

1. Cada uno de los subsistemas determinados en el anexo II será objeto de una ETI. Si fuera necesario, un subsistema podrá ser objeto de varias ETI y una ETI podrá abarcar varios subsistemas.

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

3. Los subsistemas ***fijos*** serán conformes con las ETI vigentes en el momento de ~~su entrada en servicio, su renovación o su rehabilitación,~~ de ***la primera designación*** de ***un organismo notificado y a más tardar en el momento de la concesión de los permisos de construcción; Los vehículos serán conformes con las ETI y deberán cumplir las normas nacionales vigentes en el momento de la primera designación de un organismo notificado. Dicha*** conformidad ~~con la presente Directiva; esta conformidad deberá~~ ***y cumplimiento deberán*** mantenerse de forma permanente durante el uso de cada subsistema. **[Enm. 42]**

4. 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;

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. ***Esto incluirá asimismo la identificación de las piezas de recambio ferroviarias que deban normalizarse con arreglo al artículo 41 del Reglamento (UE) nº …/… del Parlamento Europeo y del Consejo*** ([1]). ***Cada ETI comprenderá la lista de piezas de recambio que deban normalizarse, incluidas las piezas existentes***; **[Enm. 43]**

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

f) indicará la estrategia de aplicación de la ETI; en concreto, precisará las etapas que deben franquearse para pasar de forma gradual de la situación existente a la final, en que se habrá generalizado el cumplimiento de la ETI, y fijará plazos para la realización de tales etapas~~, si fuera necesario~~. ***El calendario que fije las etapas estará vinculado a una evaluación que analice los costes y beneficios estimados de su puesta en práctica y las repercusiones previstas en los operadores y agentes económicos afectados***; **[Enm. 44]**

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.

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

([1]) ***Reglamento (UE) nº …/… del Parlamento Europeo y del Consejo de … relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 881/2004 (DO L …).***

i) indicará los parámetros que ~~la empresa ferroviaria deba comprobar y los procedimientos que vayan a aplicarse para comprobar tales parámetros después de la entrega de la autorización de puesta en el mercado de un vehículo y antes de la decisión de entrada en servicio~~ ***deben comprobarse*** al objeto de garantizar la compatibilidad entre los vehículos y las rutas en las que van a funcionar; **[Enm. 45]**

***i bis) indicará los parámetros concretos que deben comprobarse y proporcionará las descripciones para la renovación, mejora o sustitución de las piezas de recambio o componentes de interoperabilidad que deban tratarse en relación con el artículo 21, apartado 3;*** *[Enm. 46]*

5. 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 gradual de la interoperabilidad del sistema ferroviario en la secuencia temporal considerada.

6. Las ETI preservarán de manera apropiada la coherencia del sistema ferroviario existente en cada Estado miembro. Con este objetivo, cada ETI podrá prever casos específicos, tanto en materia de redes como de vehículos, atendiendo, en particular, 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 contemplados en el apartado 4, letras c) a g).

7. 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.

8. 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.

9. 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, fácilmente accesibles y de dominio público.

Artículo 5

Elaboración, adopción y revisión de las ETI

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

***1 bis. 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.*** **[Enm. 47]**

2. Cada proyecto de ETI se elaborará en las fases que se presentan a continuación.

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

b) 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 ***y se tendrán debidamente en cuenta los requisitos de la Directiva .../…/UE*** [***Directiva de seguridad ferroviaria***]***. Los Estados miembros participarán en dicha evaluación proporcionando, cuando proceda, los datos necesarios***. **[Enm. 48]**

3. Con objeto de tener en cuenta la evolución tecnológica o las exigencias sociales, la agencia elaborará ETI o modificaciones de las mismas con arreglo al mandato citado en el apartado 1 y de conformidad con los artículos 4 y 15 del Reglamento (UE) nº …/… [Reglamento de la Agencia], así como los principios de apertura, consenso y transparencia, recogidos en el anexo II del Reglamento (UE) nº 1025/2012.

4. ~~Durante los~~ ***El Comité a que se refiere el artículo 48 será informado regularmente de los*** trabajos de elaboración de las ETI***. Durante esos 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. **[Enm. 49]**

5. 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.

6. 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.

7. De acuerdo con el artículo 6 del Reglamento (UE) nº …/… [Reglamento de la Agencia], la Agencia elaborará y actualizará regularmente la lista de las asociaciones y organizaciones de usuarios que deberán consultarse, la cual cual ***incluirá obligatoriamente asociaciones y organismos representativos de todos los Estados miembros y*** podrá ser objeto de revisión o actualización cuando lo solicite un Estado miembro o a iniciativa de la Comisión. **[Enm. 50]**

8. En la elaboración, adopción y revisión de las ETI se tendrá en cuenta la opinión de los interlocutores sociales ***representativos de todos los Estados miembros,*** con respecto a las condiciones mencionadas en el ~~artículo 4, apartado 4, letra g~~ ***artículo 4, apartado 3, letra g***)***, así como en toda otra ETI que afecte de manera directa o indirecta al personal implicado***. Con esta finalidad, la Agencia consultará a los interlocutores sociales antes de someter a la Comisión recomendaciones sobre las ETI o sus modificaciones. 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 ([1]). Los interlocutores sociales dispondrán de un plazo de tres meses para manifestar su parecer. **[Enm. 51]**

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.

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

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

Artículo 6

Deficiencias de las ETI

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

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

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

***3 bis. Un miembro de la red de organismos representativos podrá actuar como solicitante para recabar opiniones sobre las deficiencias de las ETI a través de la Comisión. El solicitante será informado de la decisión adoptada. La Comisión deberá facilitar una declaración sobre las razones de cualquier denegación.*** **[Enm. 52]**

([1]) 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 (DO L 225 de 12.8.1998, p. 27).

Artículo 7

Casos de no aplicación de las ETI

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

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

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

c) con respecto a todo proyecto de renovación, ampliación o rehabilitación de un subsistema existente o de una parte del mismo, cuando la aplicación de dichas ETI comprometa ***gravemente*** la viabilidad económica del proyecto. **[Enm. 53]**

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

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

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

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

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

CAPÍTULO III

COMPONENTES DE INTEROPERABILIDAD

Artículo 8

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 ***de conformidad con el área de uso definida en el punto 27 bis) del artículo 2*** y sean instalados y mantenidos adecuadamente. **[Enm. 54]**

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

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

***Un Estado miembro no podrá prohibir, restringir o dificultar la entrada en servicio de componentes de interoperabilidad que hayan sido reconocidos para un ámbito para el que están destinados si dicho ámbito se encuentra dentro de su territorio.*** **[Enm. 55]**

~~Mediante actos de ejecución,~~ La Comisión ~~establecerá~~ ***estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con*** el ***artículo 45 relativo al*** alcance y contenido de la declaración «CE» de conformidad e idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad~~, su formato y las características de la información en ella contenida. Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 48, apartado 3~~. **[Enm. 56]**

***2 bis. Mediante actos de ejecución, la Comisión establecerá el formato y las características de la información contenida en la declaración «CE» de conformidad e idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad; Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 48, apartado 3.*** **[Enm. 57]**

Artículo 9

Conformidad o idoneidad para el uso

1. Los Estados miembros y la Agencia considerarán que son interoperables y se ajustan a los requisitos esenciales los componentes de interoperabilidad cubiertos por la declaración «CE» de conformidad o idoneidad para el uso.

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

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

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

5. Las ETI podrán establecer un período transitorio para los productos ferroviarios identificados por estas ETI como componentes de interoperabilidad que ya estén en el mercado en el momento de la entrada en vigor de las ETI. Dichos componentes deberán cumplir los requisitos establecidos en el artículo 8, apartado 1.

Artículo 10

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

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

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

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

5. Con el fin de evitar que se pongan en el mercado componentes de interoperabilidad que no se ajustan a los requisitos esenciales, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 11:

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

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 11.

Artículo 11

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, para retirarlo del mercado o para recuperarlo. Dicho Estado miembro informará inmediatamente a la Comisión y a los otros Estados miembros de las medidas adoptadas e indicará las razones de su decisión, precisando, en particular, si la no conformidad se deriva de:

a) el incumplimiento de los requisitos esenciales;

b) una aplicación incorrecta de las especificaciones europeas en caso de que se invoque la aplicación de dichas especificaciones;

c) una insuficiencia de las especificaciones europeas.

2. La ***Agencia, actuando por mandato de la*** Comisión ~~consultará cuanto antes a~~***, iniciará sin demora el proceso de consultas con*** las partes implicadas***, y en cualquier caso en un plazo máximo de veinte días***. ~~Si~~ Tras dicha consulta ~~comprueba que~~ la ***Agencia determinará si la*** medida está justificada***. La Agencia*** informará de ello inmediatamente ***a la Comisión y*** al Estado miembro que tomó la iniciativa~~. Si tras dicha consulta la Comisión considera que la medida no está justificada, informará de ello inmediatamente al Estado miembro que tomó la iniciativa~~ ***al respecto***, así como al fabricante o a su mandatario establecido en la Unión. **[Enm. 58]**

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 cualquier persona que 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.~~ **[Enm. 59]**

CAPÍTULO IV

SUBSISTEMAS

Artículo 12

Libre circulación de subsistemas

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

a) ya sea en el marco del procedimiento de expedición de la declaración «CE» de verificación,

b) o en otros Estados miembros, antes o después de la entrada en vigor de la presente Directiva, con el fin de comprobar el cumplimiento de requisitos idénticos en condiciones idénticas de funcionamiento.

Artículo 13

Conformidad con las ETI y con las normas nacionales

1. Los Estados miembros y la Agencia considerarán interoperables y conformes con los requisitos esenciales pertinentes, los subsistemas de carácter estructural constitutivos del sistema ferroviario que estén provistos***, según proceda,*** de la declaración «CE» de verificación ***establecida por referencia a las ETI de conformidad con el artículo 15, o de la declaración de verificación establecida por referencia a las normas nacionales notificadas de conformidad con el artículo 15 bis, o de ambas***. **[Enm. 60]**

~~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 y las normas nacionales notificadas de acuerdo con el apartado 3.~~ **[Enm. 61]**

***2 bis. La decisión de conceder un permiso se basará en las ETI correspondientes y en las normas nacionales notificadas aplicables en el momento de la solicitud.*** **[Enm. 62]**

3. Los Estados miembros elaborarán, respecto de cada subsistema, una lista de las normas nacionales vigentes para la aplicación de los requisitos esenciales ***o de los medios nacionales aceptables de conformación de la conformidad*** en los siguientes casos: **[Enm. 63]**

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

b) cuando se haya notificado la no aplicación de una o más ETI, o de partes de las mismas, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7,

c) cuando el caso específico precise la aplicación de normas técnicas no recogidas en la ETI pertinente,

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

***d bis) en caso de redes y vehículos no cubiertos por las ETI;*** *[Enm. 64]*

***d ter) por motivos de seguridad específicos de uno o varios Estados miembros, a condición de que se demuestren, y sin perjuicio de las prerrogativas de la Agencia.*** *[Enm. 65]*

4. Los Estados miembros designarán los organismos encargados de efectuar, en el caso de dichas normas técnicas, la declaración «CE» de verificación contemplada en el artículo 15.

Artículo 14

Normas nacionales

1. Los Estados miembros notificarán a la Comisión ***y a la Agencia*** la lista de normas nacionales a que se refiere el artículo 13, apartado 3, ~~bien~~ ***en los casos siguientes***: **[Enm. 66]**

a) cada vez que se modifique la lista de normas, ~~o~~ **[Enm. 67]**

b) cuando se presente, de conformidad con el artículo 7, una solicitud de no aplicación de la ETI, ~~o~~ **[Enm. 68]**

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

***c bis) cuando la o las normas nacionales todavía no se hayan notificado en la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.*** *[Enm. 69]*

***1 bis. En el plazo máximo de un mes a contar desde la entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros notificarán a la Comisión cualquier norma nacional vigente que no haya sido notificada antes de dicha entrada en vigor.*** **[Enm. 70]**

2. Los Estados miembros notificarán ~~a la Agencia y la Comisión~~ el texto completo de las normas nacionales existentes a través de las herramientas informáticas apropiadas y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 23 del Reglamento (UE) nº …/… [Reglamento de la Agencia]. **[Enm. 71]**

**Miércoles, 26 de febrero de 2014**

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

a) cuando una ETI no cumpla enteramente los requisitos esenciales;

b) como medida preventiva de carácter urgente, en particular después de un accidente.

4. Si un Estado miembro se propone implantar una nueva norma nacional, ~~notificará~~ ***presentará*** su borrador a la Agencia y a la Comisión ***al menos tres meses antes de la entrada en vigor prevista para la nueva norma para que lo examinen, indicando la razón de su introducción, de conformidad con el artículo 21 del Reglamento (UE) nº …/… [Reglamento de la Agencia]*** a través de las herramientas informáticas apropiadas y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 23 del Reglamento (UE) nº …/… [Reglamento de la Agencia]. **[Enm. 72]**

***4 bis. Cuando notifiquen una norma nacional, nueva o no, los Estados miembros aportarán pruebas de la necesidad de la misma para el cumplimiento de algún requisito esencial no cubierto por la ETI pertinente. Los Estados miembros no estarán autorizados a notificar ninguna norma nacional sin demostrar la necesidad de la misma.***

***La Agencia dispondrá de dos meses para examinar el proyecto de norma y formular una recomendación a la Comisión. La Comisión deberá aprobar o rechazar el proyecto de norma. Tan solo en caso de medidas preventivas urgentes los Estados miembros podrán adoptar y aplicar una nueva norma inmediatamente, teniendo esa norma una validez de dos meses. Cuando una norma de este tipo afecte a varios Estados miembros, la Comisión, en cooperación con la Agencia y las autoridades nacionales de seguridad, se ocupará de armonizar la norma a escala de la Unión.*** **[Enm. 73]**

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

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

7. Las normas nacionales notificadas con arreglo al presente artículo no deberán ajustarse al procedimiento de notificación establecido en la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]).

8. Mediante actos de ejecución la Comisión establecerá la clasificación en grupos de las normas nacionales notificadas al objeto de facilitar los controles de compatibilidad entre los equipos fijos y los móviles; tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 48, apartado 3. ***La Agencia clasificará, con arreglo a dichos actos de ejecución, las normas nacionales notificadas de acuerdo con lo dispuesto en el presente artículo, y publicará el correspondiente registro. Dicho registro recogerá asimismo todos los medios nacionales aceptables de comprobación de conformidad.*** **[Enm. 74]**

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

9. La Agencia examinará los proyectos de normas nacionales y las normas nacionales vigentes de acuerdo con los procedimientos establecidos en los artículos 21 y 22 del Reglamento (UE) nº …/… [Reglamento de la Agencia].

Artículo 15

Procedimiento para establecer la declaración «CE» de verificación

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

2. La función del organismo de evaluación de la conformidad notificado encargado de la verificación «CE» de un subsistema comenzará en la fase de proyecto y abarcará todo el período de construcción hasta la fase de recepción, antes de la entrada en servicio del subsistema. ~~Podrá englobar~~ ***Englobará***, asimismo, la verificación de las interfaces del subsistema en cuestión con respecto al sistema en que se integre, basándose en los datos disponibles en la ETI de que se trate y en los registros previstos en los artículos 44 y 45. **[Enm. 75]**

([1]) 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 reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información (DO L 204 de 21.7.1998, p. 37).

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

4. Toda ~~modificación del expediente técnico citado en el apartado 3 que tenga una incidencia en las verificaciones efectuadas acarrea~~ ***rehabilitación conllevará*** la necesidad de realizar una nueva declaración «CE» de verificación. **[Enm. 76]**

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

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

~~7. Mediante actos de ejecución, la Comisión establecerá:~~

(a) ~~los procedimientos de verificación de los subsistemas, incluidos los principios generales, el contenido, el procedimiento y los documentos relativos al procedimiento de verificación «CE» y al procedimiento de verificación de normas nacionales;~~

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

~~Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 48, apartado 3.~~ **[Enm. 78]**

***7 bis. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 46 a fin de establecer procedimientos de verificación para subsistemas, incluidos los principios generales, el contenido, procedimiento y documentación relativos al procedimiento de verificación «CE», y el procedimiento de verificación en el caso de normas nacionales.*** **[Enm. 79]**

***7 ter. Mediante actos de ejecución, la Comisión establecerá las plantillas de la declaración «CE» de verificación y de la declaración de verificación de normas nacionales, y las plantillas de los documentos que contendrá el expediente técnico que debe acompañar la declaración de verificación.***

***Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 48, apartado 3.*** **[Enm. 80]**

***Artículo 15 bis***

***Procedimiento para establecer la declaración de verificación en el caso de normas nacionales***

***Los procedimientos para establecer la declaración «CE» de verificación a que se refiere el artículo 15 serán también de aplicación, cuando proceda, a las declaraciones respecto de normas nacionales.***

***Los Estados miembros designarán los organismos competentes para efectuar el procedimiento de verificación respecto de las normas nacionales, de conformidad con lo dispuesto en el capítulo VI.*** **[Enm. 77]**

Artículo 16

Incumplimiento de requisitos esenciales por parte de los subsistemas

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

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

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

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

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

Artículo 17

Presunción de conformidad

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

CAPÍTULO V

PUESTA EN EL MERCADO Y PUESTA EN SERVICIO

Artículo 18

Puesta en servicio de instalaciones fijas

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

2. Cada autoridad nacional de seguridad autorizará la entrada en servicio de los subsistemas de energía e infraestructura ***y los subsistemas de control-mando y señalización en las vías distintos del ERTMS***que se implanten o exploten en el territorio de su Estado miembro. ***Las autoridades nacionales de seguridad tendrán en cuenta el dictamen de la Agencia cuando estén implicados corredores o secciones transfronterizos de la RTE-T.***

***La Agencia autorizará infraestructuras con un único administrador de infraestructuras.*** **[Enm. 81]**

La Agencia ~~adoptará las decisiones de concesión de autorizaciones de entrada en servicio de los subsistemas de control-mando y señalización en las vías situados o explotados en toda~~ ***autorizará el ERTMS en estrecha cooperación con las autoridades nacionales de seguridad. Antes de*** la ***autorización del ERTMS por la Agencia, la autoridad nacional de seguridad será competente para verificar la compatibilidad operativa con las redes nacionales. La Agencia asegurará la aplicación uniforme del ERTMS en*** la Unión. **[Enm. 82]**

***En el caso del ERTMS, la Agencia consultará a la autoridad nacional de seguridad implicada en el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud completa con vistas a garantizar un desarrollo coherente del ERTMS en la Unión. La autoridad nacional de seguridad emitirá un dictamen dirigido a la Agencia sobre la compatibilidad técnica y operativa de los subsistemas con los vehículos destinados a utilizar esa parte relevante de la red en un plazo de dos meses. La Agencia tendrá en cuenta, en la medida de lo posible, ese dictamen antes de expedir una autorización, y en caso de desacuerdo, informará a la autoridad nacional de seguridad y expondrá los motivos del desacuerdo. El presente artículo se entenderá sin perjuicio de las obligaciones de la Agencia en su calidad de autoridad de sistemas dimanantes del capítulo 6 del Reglamento (UE) nº …/…[Reglamento de la Agencia].***

***Cuando la Agencia no esté de acuerdo con una evaluación negativa realizada por una autoridad nacional de seguridad, informará de ello a esa autoridad y expondrá los motivos del desacuerdo. La Agencia y la autoridad nacional responsable de la seguridad cooperarán con vistas a alcanzar una evaluación mutuamente aceptable. Cuando sea necesario, tal y como lo hayan decidido la Agencia y la autoridad nacional de seguridad, en este proceso también participará el solicitante. Si no se puede alcanzar una evaluación aceptable para todas las partes en el plazo de un mes a partir del momento en que la Agencia haya comunicado a la autoridad nacional de seguridad su desacuerdo, la Agencia tomará su decisión definitiva, a no ser que la autoridad nacional de seguridad haya remitido el asunto, para su arbitraje, a la sala de recurso creada en virtud del artículo 51 del Reglamento (UE) nº …/…[Reglamento de la Agencia]. La sala de recurso decidirá si confirma el proyecto de decisión de la Agencia en el plazo de un mes a partir de la petición de la autoridad nacional de seguridad.***

***Toda decisión que deniegue la solicitud de autorización de puesta en servicio de instalaciones fijas deberá estar debidamente motivada por la Agencia. El solicitante podrá, en el plazo de un mes a partir de la recepción de la decisión negativa, presentar una solicitud de revisión de la decisión de la Agencia. Dicha solicitud deberá ir acompañada de una declaración motivada. La Agencia dispondrá entonces de un plazo de dos meses a partir de la fecha de recepción de la petición de reconsideración de su decisión para confirmar o revocar esta. Si se confirma la decisión negativa de la Agencia, el solicitante podrá interponer un recurso ante la sala de recurso establecida de conformidad con el artículo 51 del Reglamento (UE) nº …/… (Reglamento de la Agencia).*** **[Enm. 83]**

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

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

(a) la declaración «CE» de verificación;

(b) la compatibilidad técnica de estos subsistemas con el sistema en que se integran, comprobada a partir de las ETI, las normas nacionales y los registros pertinentes;

(c) la integración segura de dichos subsistemas, establecida sobre la base de las ETI, normas nacionales, registros, y los métodos comunes contemplados en el artículo 6 de la Directiva …/…/UE [Directiva de seguridad ferroviaria].

***c bis) la declaración de verificación en el caso de normas nacionales.*** *[Enm. 84]*

***En el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud del solicitante, la Agencia o la autoridad nacional de seguridad, dependiendo de quién sea la autoridad competente, comunicará a este que el expediente está completo o recabará la información suplementaria pertinente, para lo cual fijará un plazo razonable para la entrega de esa información.*** **[Enm. 85]**

4. En caso de renovación o rehabilitación de subsistemas existentes, el solicitante enviará un expediente con la descripción del proyecto a la autoridad nacional de seguridad (en el caso de los subsistemas de energía e infraestructura~~) o a la Agencia (en el~~ ***y*** de los subsistemas de control-mando y señalización en las vías ***distintos del ERTMS*****) *o a la Agencia (en el caso del ERTMS y de las infraestructuras transfronterizas con un único administrador de infraestructuras***). La autoridad nacional de seguridad o la Agencia examinarán dicho expediente y decidirán, de acuerdo con los criterios que figuran en el apartado 5, si se necesita una nueva autorización de entrada en servicio. La autoridad nacional de seguridad y la Agencia tomarán su decisión en un plazo predeterminado razonable y, en cualquier caso, en el plazo de ~~cuatro~~ meses a partir de la recepción de toda la información pertinente. **[Enm. 86]**

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

(a) cuando el nivel global de seguridad del subsistema de que se trate pueda verse afectado por las obras previstas, o

(b) cuando así lo exijan las ETI aplicables, o

(c) cuando así lo exijan los planes nacionales de ejecución instaurados por los Estados miembros.

Artículo 19

Puesta en el mercado de subsistemas móviles

1. ~~El subsistema de material rodante y el de control-mando y señalización a bordo~~ ***Los subsistemas móviles*** solo podrán ponerse en el mercado a instancias del solicitante si son concebidos, construidos e instalados de modo que se cumplan los requisitos esenciales recogidos en el anexo III. **[Enm. 87]**

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

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

Artículo 20

Autorización de puesta en el mercado de vehículos

1. Solo podrá procederse a la puesta en el mercado de un vehículo después de obtener ~~la~~ ***una*** autorización de ~~puesta en el mercado de~~ vehículos, emitida ~~por la Agencia~~ de acuerdo con lo dispuesto en el ~~apartado 5~~el ***presente artículo***. **[Enm. 88]**

**Miércoles, 26 de febrero de 2014**

***En las autorizaciones de vehículos deberán figurar:***

***a) la zona de uso;***

***b) los valores de los parámetros mencionados en las ETI y, cuando proceda, en las normas nacionales que sean pertinentes para comprobar la compatibilidad técnica entre el vehículo y la zona de uso;***

***c) la conformidad del vehículo con las ETI y las normas nacionales pertinentes relativas a los parámetros mencionados en la letra b);***

***d) las condiciones de utilización del vehículo y cualesquiera otras restricciones.*** *[Enm. 89]*

2. La ~~Agencia adoptará decisiones por las que se conceden autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos. Estas autorizaciones certifican los valores de los parámetros pertinentes para comprobar la compatibilidad entre el vehículo y las instalaciones fijas según lo dispuesto en las ETI. La autorización de puesta en el mercado de vehículos facilita además información~~ ***autorización del vehículo se emitirá*** sobre la ~~conformidad~~ ***base de un expediente*** del vehículo ~~con las ETI y los conjuntos de normas nacionales pertinentes, en relación con dichos parámetros.~~ ***o tipo de vehículo, elaborado por el solicitante y que incluirá las pruebas documentales siguientes:***

***— en relación con los subsistemas móviles que componen el vehículo:***

***a) la declaración adecuada de verificación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19;***

***b) la compatibilidad técnica en el vehículo;***

***c) la integración segura en el vehículo;***

***— en relación con el vehículo:***

***la compatibilidad técnica del vehículo con las redes en la zona de uso.*** **[Enm. 90]**

***La compatibilidad técnica se determinará a partir de las ETI pertinentes y, cuando proceda, las normas y registros nacionales. Cuando sea necesario realizar ensayos para obtener pruebas documentales de la compatibilidad técnica, las autoridades nacionales de seguridad implicadas podrán conceder al solicitante autorizaciones temporales para que utilice el vehículo con vistas a llevar a cabo verificaciones prácticas en la red. El administrador de infraestructuras, en consulta con el solicitante, se esforzará por garantizar que todos los ensayos puedan realizarse en el plazo de un mes tras la recepción de la solicitud del solicitante. En su caso, la autoridad nacional de seguridad tomará medidas para garantizar que puedan realizarse los ensayos.***

***La integración segura de los subsistemas en el vehículo, establecida sobre la base de las ETI pertinentes, los métodos comunes de seguridad contemplados en el artículo 6 de la Directiva …/…/UE [Directiva de seguridad ferroviaria] y, en su caso, las normas nacionales.*** **[Enm. 91]**

3. La ***Agencia concederá una*** autorización de ~~puesta~~ ***vehículo tras haber examinado los elementos del expediente a que se refiere el apartado 2*** en ***un plazo predeterminado razonable y, en cualquier caso, en*** el ~~mercado de vehículos podrá imponer condiciones~~ ***plazo de cuatro meses a partir de la recepción de toda la información pertinente del solicitante. La Agencia comunicará al solicitante si el expediente está completo o no en el plazo de un mes desde la recepción de la información. Toda decisión negativa*** sobre ~~el uso del vehículo u otras restricciones~~ ***una solicitud deberá estar debidamente motivada***.

***Las autorizaciones se reconocerán en todos los Estados miembros.***

***La Agencia asumirá toda la responsabilidad de las autorizaciones que emita.*** **[Enm. 92]**

***3 bis. Durante el periodo transitorio a que se refiere el artículo 50 bis, el solicitante podrá elegir entre presentar su solicitud de autorización de vehículo a la Agencia o a la autoridad nacional de seguridad competente.*** **[Enm. 94]**

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

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

~~(b) la compatibilidad técnica de los subsistemas contemplados en la letra a) en el vehículo, comprobada a partir de las ETI, las normas nacionales y los registros pertinentes;~~

~~(c) la integración segura de los subsistemas contemplados en la letra a) en el vehículo, establecida sobre la base de las ETI, normas nacionales, registros, y los métodos comunes contemplados en el artículo 6 de la Directiva …/… [relativa a la seguridad del sistema ferroviario de la Unión].~~ **[Enm. 93]**

5. ***Cada decisión de rechazo de*** la ~~Agencia adoptará las decisiones a que se refiere el apartado 2 en un plazo predeterminado razonable y~~ ***autorización de un vehículo deberá estar debidamente motivada. El solicitante podrá***, en ~~cualquier caso, en~~ el plazo de ~~cuatro meses~~ ***un mes*** a partir de la recepción de ~~toda la información pertinente. Estas autorizaciones serán válidas en todos los Estados miembros~~ ***la decisión negativa, pedir a la Agencia o a la autoridad nacional de seguridad, en su caso, que reconsidere su decisión. La Agencia o la autoridad nacional de seguridad dispondrán de un plazo de dos meses a partir de la fecha de recepción de la petición de reconsideración de su decisión para confirmar o revocar esta.*** **[Enm. 95]**

***Si se confirma la decisión negativa de la Agencia, el solicitante podrá interponer un recurso ante la sala de recurso designada de conformidad con el artículo 51 del Reglamento (UE) nº …/… [Reglamento de la Agencia].*** **[Enm. 96]**

***Si se confirma la decisión negativa de la autoridad nacional de seguridad, el solicitante podrá interponer un recurso ante el órgano de apelación designado por el Estado miembro competente de conformidad con el artículo 17, apartado 3, de la Directiva …/… [Directiva de seguridad ferroviaria]. Los Estados miembros podrán designar el organismo regulador previsto en el artículo 56 de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo*** [1] ***a efectos de ese procedimiento de recurso.*** **[Enm. 97]**

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

6. La Agencia podrá ~~emitir autorizaciones de puesta~~ ***modificar o revocar la autorización de un vehículo si este deja de cumplir las condiciones conforme a las cuales se emitió, justificando las razones de esta decisión. La Agencia actualizará inmediatamente el registro europeo definido*** en el ~~mercado de vehículos aplicables a series de vehículos. Estas autorizaciones serán válidas en todos los Estados miembros~~ ***artículo 43 bis***.

***Si una autoridad nacional de seguridad descubre que un vehículo autorizado no cumple los requisitos esenciales, informará inmediatamente a la Agencia y a todas las demás autoridades nacionales de seguridad pertinentes. La Agencia decidirá las medidas necesarias en el plazo de un mes. Cuando se precisen medidas preventivas urgentes, la Agencia podrá restringir o suspender de inmediato la autorización antes de adoptar su decisión.*** **[Enm. 98]**

7. ***La Comisión estará facultada para adoptar, ante de que hayan transcurrido seis meses desde la fecha de adopción de la presente Directiva, actos delegados de conformidad con*** el ~~solicitante podrá presentar un recurso ante la sala de recurso designada con arreglo al artículo 51 del Reglamento (UE) nº …/… [por el que se instituye la Agencia Ferroviaria Europea], contra decisiones adoptadas por la Agencia o por no haber actuado esta en el plazo de tiempo fijado en el apartado 5.~~ ***artículo 46 en lo referente a las normas detalladas sobre el procedimiento de autorización que incluyan:***

***a) información pormenorizada que describa y explique los requisitos necesarios para la autorización de los vehículos y la documentación exigida;***

***b) disposiciones procedimentales relativas al proceso de autorización, como el contenido y los plazos de cada fase del proceso;***

***c) criterios de evaluación de los expedientes de los solicitantes.*** *[Enm. 99]*

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

(a) será necesaria una nueva declaración «CE» de verificación, como dispone el artículo 15, apartado 4, y

---

([1]) Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

(b) será necesaria una nueva autorización de ~~puesta en el mercado de~~ vehículos si se efectúa algún cambio ***importante*** en los valores de los parámetros incluidos en la autorización ya obtenida. **[Enm. 100]**

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

~~Dicha indicación podrá añadirse también, a petición del solicitante original o de otro, una vez se haya emitido la autorización de puesta en mercado pertinente.~~ **[Enm. 101]**

***9 bis. La autorización de los vehículos explotados o destinados a ser explotados en una infraestructura ferroviaria de redes ferroviarias separadas podrá ser concedida asimismo por las autoridades nacionales de seguridad de los Estados miembros en que se encuentre esa red. En tales casos, el solicitante podrá elegir entre presentar su solicitud ante la Agencia o ante las autoridades nacionales de seguridad de los Estados miembros correspondientes.***

***Durante el periodo transitorio a que se refiere el artículo 50 bis, las autoridades nacionales de seguridad de los Estados miembros en que se encuentra la red ferroviaria separada podrán establecer procedimientos comunes de autorización de vehículos y velar por el reconocimiento mutuo de las autorizaciones de vehículos que emitan. En caso de decisiones divergentes de las autoridades nacionales de seguridad y cuando no se logre adoptar una decisión mutuamente aceptable, la Agencia tomará una decisión al respecto con arreglo al artículo 16 del Reglamento (UE) nº …/…[Reglamento de la Agenciaa].***

***Si al final del periodo transitorio a que se refiere el artículo 50 bis, dichas autoridades nacionales de seguridad no han previsto mecanismos de procedimientos comunes de autorización y reconocimiento mutuo de autorizaciones de vehículos, las autorizaciones a que se refiere el presente artículo sólo serán concedidas por la Agencia.***

***Si se han establecido mecanismos de procedimientos comunes de autorización y reconocimiento mutuo de autorizaciones de vehículos, las autoridades nacionales de seguridad de los Estados miembros que tienen redes ferroviarias separadas podrán seguir expidiendo autorizaciones de vehículos y el solicitante podrá elegir entre presentar su solicitud ante la Agencia o ante las autoridades nacionales de seguridad competentes de los Estados miembros después de finalizado el período transitorio a que se refiere el artículo 50 bis.***

***Diez años tras la entrada en vigor de la presente Directiva, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre los progresos realizados hacia la interoperabilidad de la red ferroviaria separada y presentará, en su caso, la propuesta legislativa adecuada.*** **[Enm. 102]**

***Artículo 20 bis***

***Registro de los vehículos autorizados***

***El vehículo será registrado a petición del poseedor antes de su utilización inicial después de haberse expedido una autorización para ello de conformidad con el artículo 20.***

***Cuando la autorización haya sido concedida por la Agencia, el vehículo se inscribirá en el registro europeo de conformidad con el artículo 43 bis.***

***Cuando el ámbito de utilización del vehículo esté restringido al territorio de un Estado miembro y la autorización haya sido otorgada por una autoridad nacional de seguridad, este se inscribirá en el registro nacional de vehículos de dicho Estado miembro de conformidad con el artículo 43.*** **[Enm. 103]**

Artículo 21

~~Entrada en servicio~~ ***Utilización*** de vehículos **[Enm. 104]**

1. ~~Las empresas ferroviarias procederán a la entrada en servicio~~ ***La empresa ferroviaria antes*** de ***explotar*** un vehículo ~~únicamente después de comprobar, en consultas con el administrador de infraestructuras, la compatibilidad técnica entre el vehículo y la ruta, así como la integración segura del vehículo~~ en el ***ámbito de utilización señalado en la autorización del vehículo, se asegurará, mediante su*** sistema ~~en el que va a funcionar, establecida sobre la base de las ETI, normas nacionales, registros, y los métodos comunes contemplados en el artículo 6 de la Directiva~~ ***de gestión de seguridad, de que:*** **[Enm. 105]**

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

***a) el vehículo ha sido autorizado de conformidad con el*** artículo 20 ***y está debidamente registrado***. **[Enm. 106]**

***a bis) la compatibilidad técnica entre el vehículo y la ruta sobre la base del registro de infraestructuras, las ETI pertinentes y cualquier otra información relevante que deba facilitar el administrador de infraestructuras de forma gratuita y en un plazo razonable cuando el registro de infraestructura no exista o esté incompleto; y de que*** *[Enm. 107]*

***a ter) el vehículo queda integrado en la composición del tren en el que se vaya a explotar, sobre la base de los sistemas de gestión de seguridad mencionados en el artículo 9 de la Directiva sobre seguridad ferroviaria y la ETI relativa a funcionamiento y gestión del tráfico.*** *[Enm. 108]*

***1 bis. Para ayudar a las empresas ferroviarias a comprobar la compatibilidad técnica y la integración segura entre el vehículo y la ruta o las rutas, el administrador de infraestructuras facilitará a las empresas ferroviarias, a petición de estas, información adicional sobre las características de la ruta o las rutas.*** **[Enm. 109]**

2. Las empresas ferroviarias comunicarán las decisiones que adopten respecto a la ~~puesta en el mercado~~ ***explotación*** de vehículos a la Agencia, al administrador de infraestructuras y a la autoridad nacional de seguridad correspondiente. Estas decisiones se ~~registrarán en los registros nacionales~~ ***consignarán en el registro nacional*** de vehículos a que se refiere el artículo 43 ***y en el registro europeo a que se refiere el artículo 43 bis***. **[Enm. 110]**

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

~~(a) cuando el nivel global de seguridad del subsistema de que se trate pueda verse afectado por las obras previstas, o~~

~~(b) cuando así lo exijan las ETI aplicables.~~**[Enm. 111]**

Artículo 22

~~Autorización de puesta en el mercado~~ ***Autorización*** de ***los*** tipos de vehículos **[Enm. 112]**

1. La Agencia ~~podrá conceder autorizaciones de puesta~~***, o las autoridades nacionales de seguridad durante el período transitorio mencionado*** en el ~~mercado~~ ***artículo 50 bis, podrán conceder autorizaciones*** de tipos de vehículos. **[Enm. 113]**

La Agencia ~~informará~~ ***y las autoridades nacionales de seguridad informarán*** detalladamente acerca de cómo se han de obtener las autorizaciones de ~~puesta en el mercado de~~ tipos de vehículos. Se proporcionará gratuitamente a quienes lo soliciten un documento orientativo que exponga y precise los requisitos y los documentos que deben reunirse para ***obtener*** la ~~obtención de las autorizaciones de puesta en el mercado de tipos de vehículos~~ ***autorización***. Las autoridades nacionales de seguridad cooperarán con la Agencia en la difusión de esta información. **[Enm. 114]**

2. No obstante, si la Agencia ~~emite~~ ***o las autoridades nacionales de seguridad emiten*** una autorización de ~~puesta en el mercado de vehículos, deberá~~ ***vehículo, deberán emitir*** al mismo tiempo ~~emitir~~ la autorización ~~de puesta en el mercado~~ del tipo de vehículo correspondiente. **[Enm. 115]**

3. Un vehículo que esté conforme con un tipo de vehículo para el que ya se ha emitido una autorización ~~de puesta en el mercado del tipo de vehículo correspondiente~~ obtendrá, sin necesidad de más controles, una autorización de ~~puesta en el mercado~~ ***vehículo*** sobre la base de una declaración de conformidad con dicho tipo de vehículo presentada por el solicitante. **[Enm. 116]**

4. En caso de modificación de disposiciones pertinentes de las ETI o de normas nacionales que hubieran servido de base para la ~~emisión~~ ***expedición*** de una autorización de ~~puesta en el mercado de~~ un tipo de vehículo, la ETI o la norma nacional deberá determinar si la autorización ~~ya concedida~~ de ~~puesta en el mercado de~~ ese tipo de vehículo ***ya concedida*** sigue vigente o ~~necesita~~ ***debe*** renovarse. Si la autorización necesita renovarse, las comprobaciones efectuadas por la Agencia solo podrán afectar a las normas modificadas. La renovación de la autorización ***del tipo*** de ~~puesta en el mercado de un~~ vehículo no afectará a las autorizaciones de ~~puesta en el mercado de~~ vehículos ya concedidas sobre la base de anteriores autorizaciones de ~~puesta en el mercado de dicho~~ tipo de vehículos. **[Enm. 117]**

5. El modelo de declaración de conformidad se establecerá de acuerdo con la Decisión 2010/713/UE.

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

7. Las autorizaciones de puesta en el mercado de tipos de vehículo se registrarán en el Registro europeo de autorizaciones de puesta en el mercado de tipos de vehículo, tal como se indica en el artículo 44.

***Artículo 22 bis***

***Cooperación entre la Agencia y las autoridades nacionales de seguridad***

***A efectos de los apartados 18, 20 y 22, la Agencia celebrará acuerdos de cooperación con las autoridades nacionales de seguridad de acuerdo con el artículo 69 del Reglamento (UE) nº …/… [Reglamento de la Agencia].***

***Dichos acuerdos podrán ser específicos o acuerdos marco y en ellos podrán ser parte una o más autoridades nacionales de seguridad. Contendrán una descripción detallada de las tareas y condiciones de lo que se haya de entregar, los plazos aplicables a su entrega y la asignación de las tasas abonadas por el solicitantes.***

***Podrán incluir asimismo acuerdos de cooperación específicos en el caso de redes que requieran conocimientos especializados concretos por motivos geográficos, el despliegue de un ERTMS avanzado o un ancho de vía distinto, o por razones históricas, con vistas a reducir la carga administrativa y los costes que debe asumir el solicitante. Estos acuerdos entrarán en vigor antes de que la Agencia esté facultada para recibir solicitudes de acuerdo con la presente Directiva y, en cualquier caso, en un plazo de seis meses a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.***

***Se otorgarán a la Comisión poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 46 en relación con dichos acuerdos de cooperación. Esos actos delegados se adoptarán como muy tarde en el plazo de seis meses desde la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.***

***Cinco años después de la celebración del primer acuerdo de cooperación, y con cadencia trienal a continuación, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe de evaluación de los acuerdos de cooperación celebrados por la Agencia.*** **[Enm. 118]**

CAPÍTULO VI

NOTIFICACIÓN DE LOS ORGANISMOS DE EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD

Artículo 23

Notificación

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

Artículo 24

Autoridades notificantes

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

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

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

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

Artículo 25

Requisitos relativos a las autoridades notificantes

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

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

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

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

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

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

Artículo 26

Obligación de información sobre las autoridades notificantes

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

La Comisión hará pública esta información.

Artículo 27

Requisitos relativos a los organismos de evaluación de la conformidad notificados

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

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

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

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

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

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

c) de los procedimientos oportunos para llevar a cabo sus actividades teniendo debidamente en cuenta el tamaño de las empresas, el sector en el que operan, su estructura, el grado de complejidad de la tecnología del producto en cuestión y el carácter masivo o en serie del proceso de producción.

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

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

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

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

7. El organismo de evaluación de la conformidad participará en las actividades del grupo de trabajo *ad hoc* del ERTMS, mencionado en el artículo 25 del Reglamento (UE) nº …/… [Reglamento de la Agencia], o se asegurará de que su personal de evaluación esté informado al respecto. Seguirá las directrices surgidas de los trabajos de dicho grupo. Si considerara improcedente o imposible su aplicación, presentará sus observaciones al grupo de trabajo *ad hoc* del ERTMS para su debate, con el fin de avanzar en la mejora de las directrices.

Artículo 28

Imparcialidad de los organismos de evaluación de la conformidad

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 29

Personal de los organismos de evaluación de la conformidad

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

a) una buena formación técnica y profesional para realizar todas las actividades de evaluación de la conformidad para las que ha sido notificado***, así como formación en asuntos de accesibilidad***; **[Enm. 119]**

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

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

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

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

Artículo 30

Presunción de conformidad de un organismo de evaluación de la conformidad

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

Artículo 31

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

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

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

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

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

Artículo 32

Organismos internos acreditados

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

2. El organismo interno acreditado cumplirá los requisitos siguientes:

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

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

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

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

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

Artículo 33

Solicitud de notificación

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

2. Dicha solicitud irá acompañada de una descripción de las actividades de evaluación de la conformidad, del módulo o módulos de evaluación de la conformidad y producto o productos para los cuales el organismo se considere competente, así como de un certificado de acreditación, si lo hay, expedido por un organismo nacional de acreditación, en el que se declare que el organismo de evaluación de la conformidad cumple los requisitos establecidos en los artículos 27 a 29.

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

Artículo 34

Procedimiento de notificación

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

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

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

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

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

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

Artículo 35

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

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

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

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

La Comisión velará por que esta lista se mantenga actualizada.

Artículo 36

Cambios en la notificación

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

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

Artículo 37

Cuestionamiento de la competencia de organismos notificados

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

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

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

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

Artículo 38

Obligaciones operativas de los organismos notificados

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

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

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

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

4. Si en el transcurso del seguimiento de la conformidad consecutivo a la expedición del certificado, un organismo de evaluación de la conformidad notificado constata que un producto ya no se ajusta a la ETI aplicable o a las normas armonizadas o especificaciones técnicas correspondientes, instará al fabricante a adoptar las medidas correctoras adecuadas y, si es necesario, suspenderá o retirará su certificado.

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

Artículo 39

Obligación de información sobre los organismos notificados

1. Los organismos notificados informarán a la autoridad notificante:

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

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

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

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

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

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

Artículo 40

Intercambio de experiencias

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

Artículo 41

Coordinación de los organismos notificados

La Comisión se asegurará de que se instaura y se gestiona convenientemente una adecuada coordinación y cooperación entre los organismos notificados con arreglo a la presente Directiva en forma de grupo sectorial de organismos notificados. La Agencia prestará su apoyo a las actividades de los organismos notificados como dispone el artículo 20 del Reglamento (UE) nº …/… [Reglamento de la Agencia].

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

CAPÍTULO VII

REGISTROS

Artículo 42

Sistema de numeración de vehículos

1. Cualquier vehículo puesto en servicio en el sistema ferroviario de la Unión llevará un número de vehículo europeo (NVE) ~~asignado por la autoridad nacional de seguridad competente en el territorio en cuestión antes de la primera entrada en servicio del vehículo~~ ***asignado por la Agencia en la fecha*** de ***expedición de*** la ***autorización***. **[Enm. 120]**

2. La empresa ferroviaria que explote un determinado vehículo se asegurará de que vaya marcado con el NVE a él asignado ***y será responsable de la correcta matriculación del vehículo***. **[Enm. 121]**

3. El NVE se especifica en la Decisión 2007/756/CE de la Comisión ([1]).

4. Se asignará el NVE a los vehículos solamente una vez, a menos que se especifique lo contrario en la Decisión 2007/756/CE.

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

Artículo 43

Registros nacionales de vehículos

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

a) deberá respetar las especificaciones comunes contempladas en el apartado 2;

b) será mantenido actualizado por un organismo independiente de cualquier empresa ferroviaria;

c) será ~~accesible a las autoridades nacionales responsables de la seguridad y a los organismos de investigación designados en el marco de los artículos 16 y 21 de la Directiva …/… relativa a la seguridad del sistema ferroviario de la Unión]; asimismo, deberán tener acceso, en respuesta a una solicitud fundada, los organismos reguladores designados en los artículos 55 y 56 de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012 , por la que se establece un espacio ferroviario europeo único ([2]), 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~~ ***público***. **[Enm. 122]**

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

***2 bis. Para cada vehículo, el registro contendrá, como mínimo, los siguientes datos:***

***a) el NVE;***

***b) referencias de la declaración de verificación y de la entidad que la ha expedido;***

([1]) Decisión 2007/756/CE de la Comisión de 9 de noviembre de 2007 por la que se adopta una especificación común para el registro nacional de vehículos previsto en el artículo 14, apartados 4 y 5, de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE (DO L 305 de 23.11.2007, p. 30).

~~([2]) DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.~~

***c) identificación del propietario y el poseedor del vehículo;***

***d) restricciones que afecten al modo de explotación del vehículo;***

***e) entidad encargada del mantenimiento.*** *[Enm. 123]*

3. El registrador declarará inmediatamente cualquier modificación de los datos introducidos en el registro nacional de vehículos, la destrucción de un vehículo o su decisión de dejar de registrar un vehículo a la autoridad nacional de seguridad del Estado miembro en el ~~que hubiera entrado en servicio~~ ***que se explotó*** el vehículo. **[Enm. 124]**

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. **[Enm. 125]**

5. Cuando se trate de vehículos que circulen por primera vez en un tercer país y que hayan sido posteriormente ~~puestos en servicio en~~ ***explotados*** un Estado miembro, este Estado miembro garantizará que los datos del vehículo puedan recuperarse por medio del registro nacional de vehículos ~~o de las disposiciones de un acuerdo internacional~~. **[Enm. 126]**

***5 bis. Los registros nacionales de vehículos se incorporarán al registro europeo de vehículos después de concluido el período transitorio a que se refiere el artículo 50 bis, excepto en los casos previstos en el artículo 20, apartado 9 bis, con arreglo a las condiciones previstas en ese artículo Mediante actos de ejecución, la Comisión determinará el documento-tipo. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen al que se refiere el artículo 48, apartado 3.*** **[Enm. 127]**

***Artículo 43 bis***

***Registro europeo de vehículos***

***1. La Agencia mantendrá un registro de vehículos puestos en servicio en la Unión. Este registro reunirá los criterios siguientes:***

***a) cumplirá las especificaciones comunes mencionadas en el apartado 2;***

***b) será mantenido actualizado por la Agencia;***

***c) será público.***

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

***3. El registrador declarará inmediatamente a la Agencia cualquier modificación de los datos introducidos en el registro europeo de vehículos, la destrucción de un vehículo o su decisión de dejar de registrar un vehículo.***

***4. Para cada vehículo, el registro contendrá, como mínimo, los siguientes datos:***

***a) el NVE;***

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

***c) referencias del registro europeo de tipos de vehículos autorizados mencionadas en el artículo 44;***

***d) identificación del propietario y el poseedor del vehículo;***

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

***f) entidad encargada del mantenimiento.***

***Siempre que la Agencia expida, renueve, modifique, suspenda o revoque una autorización de vehículo, actualizará el registro sin demora.***

***5. Cuando se trate de vehículos utilizados por primera vez en un tercer país y que hayan sido posteriormente utilizados en un Estado miembro, este Estado miembro garantizará que los datos del vehículo, incluidos al menos datos sobre el poseedor del vehículo, la entidad encargada de su mantenimiento y las restricciones en materia de utilización del vehículo, puedan obtenerse por medio del registro europeo de vehículos o de las disposiciones de un acuerdo internacional.*** *[Enm. 128]*

Artículo 44

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

1. La Agencia creará y llevará un registro de autorizaciones de puesta en el mercado de tipos de vehículos emitidas con arreglo al artículo 22. Dicho registro cumplirá los siguientes criterios:

a) será público y accesible electrónicamente;

b) cumplirá las especificaciones comunes mencionadas en el apartado 3;

~~c) estará conectado con todos los registros nacionales de vehículos.~~ **[Enm. 129]**

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

***2 bis. Dicho registro incluirá como mínimo los siguientes detalles para cada tipo de vehículo:***

***a) las características técnicas del tipo de vehículo según se definen en la respectiva ETI;***

***b) el nombre del fabricante;***

***c) las fechas y referencias de las sucesivas autorizaciones para dicho tipo de vehículo, incluida cualquier restricción o retirada;***

***d) aspectos de diseño destinados a personas con movilidad reducida o con discapacidades;***

***e) identificación del propietario y el poseedor del vehículo.***

***Siempre que la Agencia expida, renueve, modifique, suspenda o revoque una autorización de puesta en servicio de un tipo de vehículo, actualizará el registro sin demora.*** **[Enm. 130]**

Artículo 45

Registro de la infraestructura

1. Cada Estado miembro ~~publicará~~ ***garantizará la publicación de*** un registro de la infraestructura indicando los valores de los parámetros de red de cada subsistema o parte de subsistema pertinente. **[Enm. 131]**

2. Los valores de los parámetros recogidos en el registro de la infraestructura se utilizará en combinación con los recogidos en la autorización de puesta en el mercado de vehículos para comprobar la compatibilidad técnica entre vehículo y red.

3. El registro de la infraestructura podrá establecer condiciones para el uso de instalaciones fijas y otras restricciones***, incluidas las restricciones temporales que se apliquen durante más de seis meses***. **[Enm. 132]**

4. Cada Estado miembro ~~actualizará~~ ***velará por que se actualice*** el registro de la infraestructura de acuerdo con la Decisión de Ejecución 2011/633/UE de la Comisión ([1]). **[Enm. 133]**

([1]) Decisión de Ejecución 2011/633/UE de la Comisión de 15 de septiembre de 2011 sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria (DO L 256 de 1.10.2011, p. 1).

5. Al registro de la infraestructura ~~podrán asociarse~~ ***se asociarán*** otros registros, tales como el de accesibilidad ***para las personas con movilidad reducida o con discapacidades***. **[Enm. 134]**

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

## CAPÍTULO VIII

## DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES

### Artículo 46

### Ejercicio de la delegación

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

2. La facultad de adoptar actos delegados a que se refiere el artículo 4, apartado 2, ~~y~~ el artículo 5, apartado ***10, el artículo 8, apartado 2, el artículo 15, apartado 7 bis, el artículo 20, apartado 7 y el artículo 22 bis, apartado 4,*** se otorga a la Comisión por un periodo ~~indeterminado~~ ***de cinco años*** a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente ~~Directiva~~ ***Directiva]***.

***La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el periodo de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por periodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga al menos tres meses antes del final de cada periodo.*** **[Enm. 135]**

3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 4, apartado 2, el artículo 5, apartado ***10, artículo 8, apartado 2, artículo 15, apartado 7 bis, artículo 20, apartado 7 y artículo 22 bis, apartado 4,*** podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto el día siguiente al de la publicación de la decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

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

5. Los actos delegados adoptados con arreglo al artículo 4, apartado 2, artículo 5, apartado ***10***, ***artículo 8, apartado 2, artículo 15, apartado 7 bis, artículo 20, apartado 7 y artículo 22 bis, apartado 4,***entrarán en vigor siempre y cuando ni el Parlamento Europeo ni el Consejo hayan formulado objeciones en un plazo de dos meses a partir de que les haya sido notificado el acto en cuestión o que, antes de que expire dicho plazo, ambas instituciones comuniquen a la Comisión que no tienen la intención de oponerse al mismo. Este plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

### Artículo 47

### Procedimiento de urgencia

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

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

Artículo 48

Procedimiento de Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité creado en virtud del artículo 21 de la Directiva 96/48/CE del Consejo ([1]). Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) nº 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 4 del Reglamento (UE) nº 182/2011.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) nº 182/2011.

4. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 8 del Reglamento (UE) nº 182/2011.

Artículo 49

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 6, 11 y 16, 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 49 bis***

***Sanciones***

***La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 46, a fin de establecer un régimen de sanciones por incumplimiento de los plazos previstos en el presente Reglamento para la adopción de decisiones por parte de la Agencia. Establecerá asimismo un régimen de indemnizaciones para los supuestos en que la sala de recurso prevista en el Reglamento (UE) nº …/… [Reglamento de la Agencia] falle a favor de un destinatario de una decisión de la Agencia. Las sanciones y el régimen de indemnización deberán ser efectivos, proporcionados, no discriminatorios y disuasorios.*** **[Enm. 136]**

Artículo 50

Informes e información

1. Cada tres años, y por primera vez tres años después de la publicación de la presente Directiva, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los progresos logrados con vistas a la interoperabilidad del sistema ferroviario. Este informe incluirá asimismo un análisis de los casos contemplados en el artículo 79 y de la aplicación del capítulo V. ***En función de las conclusiones del informe, la Comisión propondrá mejoras y medidas para reforzar el papel de la Agencia en la aplicación de la interoperabilidad.*** **[Enm. 137]**

***1 bis. Dos años después de la publicación de la presente Directiva, y tras haber consultado a las distintas partes interesadas, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo acerca del funcionamiento de la Agencia y de sus avances en el desempeño de sus nuevas competencias.*** **[Enm. 138]**

2. La Agencia elaborará y actualizará periódicamente un instrumento capaz de proporcionar, a petición de un Estado miembro***, el Parlamento Europeo*** o de la Comisión, un panorama del grado de interoperabilidad del sistema ferroviario. Ese instrumento se servirá de la información existente en los registros previstos en el capítulo VII. **[Enm. 139]**

([1]) Directiva 96/48/CE del Consejo de 23 de julio de 1996 relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad (DO L 235 de 17.9.1996, p. 6).

***Artículo 50 bis***

***Régimen transitorio***

***Sin perjuicio del artículo 20, apartado 9 bis, a partir de cuatro años desde la entrada en vigor de la presente Directiva, la Agencia concederá las autorizaciones de vehículos a que se refieren los artículos 20 y 22. Durante ese periodo transitorio, las autorizaciones de vehículos podrán ser concedidas por la Agencia o la autoridad nacional de seguridad, a elección del solicitante.***

***La Agencia poseerá la capacidad organizativa y la pericia suficientes para desempeñar todas sus funciones de conformidad con los artículos 18, 20 y 22 a más tardar cuatro años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.***

***Para cumplir su cometido la Agencia podrá celebrar acuerdos de cooperación con las autoridades nacionales de seguridad de conformidad con el artículo 22 bis.*** **[Enm. 140]**

Artículo 51

Régimen transitorio para la entrada en servicio de vehículos

1. Los Estados miembros podrán seguir aplicando las disposiciones del capítulo V de la Directiva 2008/57/CE hasta ~~[dos años~~***[un año*** después de la fecha de entrada en vigor]. **[Enm. 141]**

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

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

Artículo 52

Otras disposiciones transitorias

Los anexos IV, V, VI, VII y IX de la Directiva 2008/57/CE se aplicarán hasta la fecha de entrada en vigor de los actos ***delegados a que se refieren el artículo 8, apartado 2, y el artículo 15, apartado 7 bis, y*** de ***los actos de*** ejecución a que se ~~refiere~~ ***refieren*** el ~~artículo 8, apartado 2, el~~ artículo 14, apartado 8, el artículo 15, apartado 7 y el artículo 7, apartado 3, de la presente Directiva. **[Enm. 142]**

Artículo 53

Recomendaciones y dictámenes de la Agencia

La Agencia emitirá recomendaciones y opiniones de conformidad con el artículo 15 del Reglamento (UE) nº …/… [Reglamento de la Agencia] a efectos de la aplicación de la presente Directiva. Estas recomendaciones y opiniones servirán de base para cualquier medida de la Unión que se adopte con arreglo a la presente Directiva.

Artículo 54

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 7, apartados 1 a 4, el artículo 11, apartado 1, el artículo 13, el artículo 14, apartados 1 a 7, el artículo 15, apartados 1 a 6, los artículos 17 a 21, el artículo 22, apartados 3 a 7, los artículos 23 a 36, el artículo 37, apartado 2, el artículo 38, el artículo 39, los artículos 41 a 43, el artículo 45, apartados 1 a 5, el artículo 51 y los anexos I a III a más tardar [en el plazo de ~~dos años~~ ***un año*** a partir de la entrada en vigor]. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas medidas así como un cuadro de correspondencias entre las mismas y la presente Directiva. Los cuadros de correspondencias son necesarios para que todas las partes interesadas puedan identificar claramente las disposiciones aplicables a nivel nacional para la aplicación de la presente Directiva. **[Enm. 143]**

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

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

3. La República de Chipre y la República de Malta quedarán exentas de las obligaciones de transposición y aplicación del artículo 13, el artículo 14, apartados 1 a 7, el artículo 15, apartado 1 a 6, los artículos 17 a 21, el artículo 42, el artículo 43, el artículo 45, apartados 1 a 5 y el artículo 51 de 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 artículos a los que hace referencia el anterior subapartado en el plazo de un año a partir de la recepción de la solicitud.

Artículo 55

Derogación

Queda derogada la Directiva 2008/57/CE, modificada por las Directivas citadas en el anexo IV, parte A, con efectos a partir [~~dos años~~ ***un año*** después de la entrada en vigor], sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros relativas a las fechas de incorporación al Derecho interno de dichas Directivas, recogidas en el anexo IV, parte B. **[Enm. 144]**

Las referencias a la directiva derogada se entenderán hechas a la presente Directiva con arreglo al cuadro de correspondencias que figura en el anexo V.

Artículo 56

Entrada en vigor

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

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

Artículo 57

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en .., el

| | |
|---|---|
| *Por el Parlamento Europeo* | *Por el Consejo* |
| *El Presidente* | *El Presidente* |

**Miércoles, 26 de febrero de 2014**

ANEXO I

Elementos del sistema ferroviario de la Unión

1. Red

A efectos de la presente Directiva, la red de la Unión incluirá ***la red de alta velocidad, definida en las letras a), b) y c), y la red convencional, definida en las letras d) a i) siguientes***:

***a)*** las líneas especialmente construidas para la alta velocidad, equipadas para velocidades por lo general iguales o superiores a 250 km/h, ***pudiendo al mismo tiempo, en las circunstancias adecuadas, alcanzar velocidades superiores a 300 km/h***

***b)*** las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad, equipadas para velocidades del orden de 200 km/h,

***c)*** las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad, de carácter específico debido a dificultades topográficas, de relieve o de entorno urbano, cuya velocidad deberá ajustarse caso por caso. Esta categoría incluye las líneas de interconexión entre las redes de alta velocidad y convencionales, los tramos de estación, el acceso a las terminales, almacenes, etc., que son recorridos a velocidad convencional por material rodante de «alta velocidad.

***d)*** líneas convencionales previstas para el transporte de viajeros,

***e)*** líneas convencionales previstas para el tráfico mixto (viajeros y mercancías),

***f)*** líneas convencionales dedicadas al tráfico de mercancías

***g)*** nudos de viajeros,

***h)*** nudos de transporte de mercancías, incluidas las terminales intermodales,

***i)*** las vías de enlace entre los elementos anteriormente citados.**[Enm. 145]**

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

2. Vehículos

A efectos de la presente Directiva, los vehículos de la Unión englobará todos los vehículos aptos para circular por la totalidad o parte de la red de la Unión, incluidos:

— las locomotoras y el material rodante utilizado en el transporte de viajeros, incluidas las unidades motrices térmicas o eléctricas, los trenes automotores térmicos o eléctricos, los coches de viajeros;

— ***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;***

— ***Vehículos concebidos para circular a una velocidad del orden de 200 km/h en líneas de alta velocidad o en las líneas especialmente construidas o especialmente acondicionadas para la alta velocidad 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.*** **[Enm. 146]**

— los vagones de mercancías, incluidos los vehículos diseñados para ***toda la red y los vehículos diseñados para*** el transporte de camiones; **[Enm. 147]**

— vehículos especiales, tales como máquinas de vías.

Cada una de estas categorías podrá subdividirse en:

— vehículos para uso internacional,

— vehículos para uso interior.

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

ANEXO II

SUBSISTEMAS

1. Lista de subsistemas

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

a) ámbitos de naturaleza estructural:

— infraestructura,

— energía,

— control-mando y señalización en tierra,

— control-mando y señalización a bordo,

— material rodante;

b) ámbitos de naturaleza funcional:

— explotación y gestión del tráfico,

— mantenimiento,

— aplicaciones telemáticas para servicios de viajeros y de transporte de mercancías.

2. Descripción de los subsistemas

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

2.1. Infraestructura

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

2.2. Energía

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

2.3. Control-mando y señalización en tierra

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

2.4. Control-mando y señalización a bordo

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

2.5. Explotación y gestión del tráfico

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

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

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 facilidades destinadas a personas con movilidad reducida o con discapacidades), los dispositivos de seguridad pasivos o activos, los dispositivos necesarios para la salud de los viajeros y del personal de tren.

2.8. Mantenimiento

Los procedimientos, los equipos asociados, las instalaciones logísticas de mantenimiento y las reservas que permiten realizar las operaciones de mantenimiento correctivo y preventivo de carácter preceptivo previstas para asegurar la interoperabilidad del sistema ferroviario y garantizar las prestaciones necesarias.

**Miércoles, 26 de febrero de 2014**

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 de la Unión vigente.

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

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

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

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

2. Requisitos específicos de cada subsistema

2.1. Infraestructura

2.1.1. Seguridad

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

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

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

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

2.2. Energía

2.2.1. Seguridad

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

2.2.2. Protección del medio ambiente

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

2.2.3. Compatibilidad técnica

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

— permitir que los trenes desarrollen las prestaciones especificadas,

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

2.3. Control-mando y señalización

2.3.1. Seguridad

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

2.3.2. Compatibilidad técnica

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

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

**Miércoles, 26 de febrero de 2014**

2.4. Material rodante

2.4.1. Seguridad

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

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

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

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

Deben existir dispositivos que, en caso de peligro, permitan a los viajeros advertir al conductor y al personal del tren y ponerse en contacto con el mismo. **[Enm. 148 No afecta a la versión española.]**

***La subida y la bajada de los trenes han de poder hacerse con seguridad. El mecanismo de cierre y apertura de*** las puertas de acceso***, la amplitud del hueco del andén y la expedición del tren*** deben ~~estar dotadas de un sistema de cierre y apertura que garantice~~ ***garantizar*** la seguridad de los viajeros. ***Los trenes han de estar diseñados de manera que ningún viajero pueda quedar suspendido de ellos.*** **[Enm. 149]**

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~~ ***y el conductor puedan*** dirigir mensajes a los viajeros. **[Enm. 150]**

***Las normativas locales pertinentes deberán comunicarse a los viajeros de forma completa y comprensible tanto en las estaciones como en los trenes (áreas restringidas, vías de acceso y salida, normas de conducta, posibilidades para personas con movilidad reducida, significado de la señalización, zonas peligrosas, etc.).*** **[Enm. 151]**

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 ***y topográficas***. **[Enm. 152]**

2.4.4. Control

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

2.5. Mantenimiento

2.5.1. Salud y seguridad

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

2.5.2. Protección del medio ambiente

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

2.5.3. Compatibilidad técnica

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

2.6. Explotación y gestión del tráfico

2.6.1. Seguridad

La coherencia de las normas de explotación de las redes, así como la cualificación de los conductores***, del servicio técnico de los vagones, de los agentes de circulación*** 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. ***Debe velarse por un alto nivel de formación en toda la Unión mediante cualificaciones avanzadas.*** **[Enm. 153]**

2.6.2. Fiabilidad, disponibilidad

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

2.6.3. Compatibilidad técnica

La coherencia de las normas de explotación de las redes, así como la cualificación de los conductores, del personal de tren y de los encargados de la gestión de la circulación, deben garantizar la eficacia de la explotación en el sistema ferroviario convencional, teniendo en cuenta los diferentes requisitos de los servicios nacionales y transfronterizos.

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

2.7.1. Compatibilidad técnica

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

Para estas aplicaciones telemáticas se garantizará:

— que las bases de datos, los programas informáticos y los protocolos de comunicación de datos se desarrollen de forma que aseguren al máximo posible los intercambios de datos tanto entre aplicaciones diferentes como entre operadores distintos, con exclusión de los datos comerciales confidenciales,

— un acceso fácil a la información por parte de los usuarios.

2.7.2. Fiabilidad, disponibilidad

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

2.7.3. Salud

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

2.7.4. Seguridad

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

ANEXO IV

PARTE A

Directivas derogadas

con la lista de sus sucesivas modificaciones

(a las que se hace referencia en el artículo 55)

| | |
|---|---|
| Directiva 2008/57/CE | (DO L 191 de 18.7.2008, p. 1) |
| Directiva 2009/131/CE | (DO L 273 de 17.10.2009, p. 12) |
| Directiva 2011/18/UE | (DO L 57 de 2.3.2011, p. 21) |

PARTE B

Plazos de incorporación al ordenamiento jurídico nacional

(conforme al artículo 55)

| Directiva | Fecha límite de transposición |
|---|---|
| 2008/57/CE | 19 de julio de 2010 |
| 2009/131/CE | 19 de julio de 2010 |
| 2011/18/UE | 31 de diciembre de 2011 |

**Miércoles, 26 de febrero de 2014**

ANEXO V

TABLA DE CORRESPONDENCIAS

| Directiva 2008/57/CE | Presente Directiva |
|---|---|
| Artículo 1 | Artículo 1 |
| Artículo 2, letras a) a z) | Artículo 2, apartados 1 a 24 |
| ——— | Artículo 2, apartados 25 a 41 |
| Artículo 3 | ——— |
| Artículo 4 | Artículo 3 |
| Artículo 5, apartados 1 a 3, letra g) | Artículo 4, apartados 1 a 3, letra g) |
| ——— | Artículo 4, apartado 3, letras h) e i) |
| Artículo 5, apartados 4 a 8 | Artículo 4, apartados 4 a 8 |
| Artículo 6 | Artículo 5 |
| Artículo 7 | Artículo 6 |
| Artículo 8 | ——— |
| Artículo 9 | Artículo 7 |
| Artículo 10 | Artículo 8 |
| Artículo 11 | Artículo 9 |
| Artículo 12 | ——— |
| Artículo 13 | Artículo 10 |
| Artículo 14 | Artículo 11 |
| Artículo 15, apartado 1 | Artículo 18, apartado 3 y artículo 19, apartado 2 |
| Artículo 15, apartados 2 y 3 | ——— |
| Artículo 16 | Artículo 12 |
| Artículo 17 | Artículos 13 y 14 |
| Artículo 18 | Artículo 15 |
| Artículo 19 | Artículo 16 |
| ——— | Artículo 17 |

| Directiva 2008/57/CE | Presente Directiva |
|---|---|
| ——— | Artículo 18 (excepto 18.3) |
| ——— | Artículos 19 y 20 |
| Artículo 20 | ——— |
| Artículo 21 | Artículo 21 |
| Artículos 22 a 25 | —— |
| Artículo 26 | Artículo 22 |
| Artículo 27 | Artículo 14, apartado 8 |
| Artículo 28 y anexo VIII | Artículos 23 a 41 |
| Artículo 29 | Artículo 48 |
| Artículos 30 y 31 | ——— |
| Artículo 32 | Artículo 42 |
| Artículo 33 | Artículo 43 |
| Artículo 34 | Artículo 44 |
| Artículo 35 | Artículo 45 |
| Artículo 36 | ——— |
| ——— | Artículos 46 y 47 |
| Artículo 37 | Artículo 49 |
| Artículo 38 | Artículo 54 |
| Artículo 39 | Artículo 50 |
| ——— | Artículos 51 y 52 |
| ——— | Artículo 53 |
| Artículo 40 | Artículo 55 |
| Artículo 41 | Artículo 56 |
| Artículo 42 | Artículo 57 |
| Anexos I a III | Anexos I a III |
| Anexo IV | Artículo 8, apartado 2 |
| Anexos V y VI | Artículo 15, apartado 7 |

| Directiva 2008/57/CE | Presente Directiva |
|---|---|
| Anexo VII | Artículo 14, apartado 8 |
| Anexo VIII | Artículos 27, 28 y 29 |
| Anexo IX | Artículo 7, apartado 3 |
| Anexo X | Anexo IV |
| Anexo XI | Anexo V |