



Sumario

III *Actos preparatorios*

CONSEJO

2016/C 057/01	Posición (UE) n° 2/2016 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea ⁽¹⁾ Adoptada por el Consejo el 10 de diciembre de 2015	1
2016/C 057/02	Declaración de la Comisión sobre los documentos explicativos	59
2016/C 057/03	Proyecto de exposición de motivos del Consejo: Posición (UE) n° 2/2016 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea	60
2016/C 057/04	Posición (UE) n° 3/2016 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la seguridad ferroviaria ⁽¹⁾ Adoptada por el Consejo el 10 de diciembre de 2015	64
2016/C 057/05	Declaración de la Comisión sobre los documentos explicativos	113
2016/C 057/06	Exposición de motivos del Consejo: Posición (UE) n° 3/2016 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la seguridad ferroviaria	114

III

(Actos preparatorios)

CONSEJO

POSICIÓN (UE) N^o 2/2016 DEL CONSEJO EN PRIMERA LECTURA

con vistas a la adopción de la Directiva 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)

Adoptada por el Consejo el 10 de diciembre de 2015

(2016/C 057/01)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 91, 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 varias ocasiones y de forma sustancial. Dado que es preciso introducir nuevas modificaciones, conviene, en aras de la claridad, proceder a la refundición de dicha Directiva.
- (2) Para permitir a los ciudadanos de la Unión, a los agentes económicos y a las autoridades competentes beneficiarse plenamente de las ventajas derivadas de la creación de un espacio ferroviario europeo único, conviene, en particular, mejorar la interconexión y la interoperabilidad de las redes ferroviarias nacionales, así como el acceso a dichas redes, y realizar las acciones que puedan resultar necesarias en el ámbito de la armonización de las normas técnicas como se establece en el artículo 171 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).
- (3) La consecución de la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión 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.
- (4) A fin de contribuir a la realización del espacio ferroviario europeo único, reducir los costes y la duración de los procedimientos de autorización y mejorar la seguridad ferroviaria, conviene racionalizar y armonizar los procedimientos de autorización a escala de la Unión.

⁽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 (no publicada aún en el Diario Oficial) y posición del Consejo en primera lectura de 10 de diciembre de 2015 (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽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).

- (5) Los metros, tranvías y otros sistemas de ferrocarriles ligeros de muchos Estados miembros están sujetos a requisitos técnicos. Normalmente, estos sistemas de transporte público local no están sujetos a la concesión de licencias dentro de la Unión. Con frecuencia, los tranvías y los sistemas de ferrocarriles ligeros están sujetos asimismo a la legislación de carreteras debido al uso de infraestructuras comunes. Por tales motivos, estos sistemas locales no necesitan ser interoperables y, por consiguiente, deben excluirse del ámbito de aplicación de la presente Directiva. Ello no impide a los Estados miembros aplicar las disposiciones de la presente Directiva a los sistemas ferroviarios locales de forma voluntaria si lo consideran apropiado.
- (6) El tren tranvía es un concepto de transporte público que permite un funcionamiento combinado de una infraestructura de tren ligero y una infraestructura ferroviaria convencional. Los Estados miembros deben poder excluir del ámbito de aplicación de las medidas de ejecución de la presente Directiva aquellos vehículos empleados principalmente en infraestructuras de tren ligero pero equipados con algunos componentes de ferrocarril convencional necesarios para permitir el tránsito por una sección restringida y limitada de la infraestructura ferroviaria convencional, únicamente a efectos de conectividad. En caso de que los trenes-tranvía utilicen las infraestructuras ferroviarias, debe garantizarse el cumplimiento de todos los requisitos esenciales y el nivel de seguridad previsto en las líneas de que se trate. En los casos transfronterizos, las autoridades competentes deben cooperar.
- (7) La explotación de trenes en servicio comercial a lo largo de la red ferroviaria requiere, en particular, una compatibilidad absoluta entre las características de la infraestructura y de los vehículos, pero también una interconexión eficaz de los sistemas de información y comunicación de los distintos administradores de infraestructura y las empresas ferroviarias. De esta compatibilidad e interconexión dependen el nivel de prestaciones, la seguridad, la calidad de los servicios y su coste, al igual que, en particular, la interoperabilidad del sistema ferroviario de la Unión.
- (8) El marco normativo ferroviario en el plano de la Unión y de los Estados miembros debe asignar unas funciones y responsabilidades claras a la hora de garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad, salud y protección de los consumidores que se aplican a las redes ferroviarias. La presente Directiva no debe tener como consecuencia la reducción del nivel de seguridad ni el incremento de los costes en el sistema ferroviario de la Unión. Para ello, la Agencia Ferroviaria Europea de la Unión Europea (en lo sucesivo, «la Agencia») establecida mediante el Reglamento (UE) .../... del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ (*) y las autoridades nacionales de seguridad deben asumir la responsabilidad plena de las autorizaciones que expidan.
- (9) 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 establecen dimensiones y dispositivos particulares, así como características especiales. Esa situación puede impedir que los trenes circulen sin obstáculos por toda la Unión.
- (10) Para desarrollar su competitividad a escala mundial, las industrias ferroviarias de la Unión deben disponer de un mercado abierto y competitivo.
- (11) Conviene definir, en consecuencia, para toda la Unión unos requisitos relativos a la interoperabilidad ferroviaria que se apliquen a su sistema ferroviario.
- (12) La elaboración de las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) 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) n° 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾. 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.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) .../... 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) n° 881/2004 (DO L ...).

(*) Reglamento que figura en el documento 2013/0014 (COD) (DO C 56 de 12.2.2016, p. 1).

⁽²⁾ Reglamento (UE) n° 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, sobre la normalización europea, 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 por el que se deroga la Decisión 87/95/CEE del Consejo y la Decisión n° 1673/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 316 de 14.11.2012, p. 12).

- (13) Con el fin de aumentar verdaderamente la competitividad del sector ferroviario de la Unión sin falsear las condiciones de competencia entre los principales agentes de su sistema ferroviario, la elaboración de las ETI y de las recomendaciones de la Agencia relacionadas con dichas ETI deben inspirarse en los principios de apertura, consenso y transparencia recogidos en el anexo II del Reglamento (UE) n° 1025/2012.
- (14) La calidad del transporte ferroviario de la Unión requiere, entre otras cosas, una absoluta compatibilidad entre las características de la red (en sentido amplio, es decir, las partes fijas de todos los subsistemas afectados) y las características de los vehículos (incluidos los componentes de a bordo de todos los subsistemas afectados). De esta compatibilidad dependen los niveles de las prestaciones, de la seguridad y de la calidad de servicio, y su coste.
- (15) Las ETI tienen consecuencias directas o potenciales sobre el personal implicado en la manipulación y el mantenimiento del subsistema. Por consiguiente, al elaborar las ETI, la Agencia debe consultar, cuando proceda, a los agentes sociales.
- (16) Una ETI debe establecer todas las condiciones a las que ha de ajustarse un componente de interoperabilidad, así como el procedimiento que debe seguirse para evaluar su conformidad. Además, es necesario precisar que todo componente debe ser objeto del procedimiento de evaluación de la conformidad y de idoneidad para el uso indicado en las ETI e ir acompañado del certificado correspondiente que incluya o bien la evaluación de la conformidad de un componente de interoperabilidad, considerado aisladamente, con las especificaciones técnicas a las que debe ajustarse, o bien la evaluación de la idoneidad para el uso de un componente de interoperabilidad, considerado en su entorno ferroviario con respecto a las especificaciones técnicas.
- (17) Al elaborar nuevas ETI, el objetivo debe ser siempre garantizar la compatibilidad con los subsistemas existentes. Ello contribuirá a promover la competitividad del transporte ferroviario y evitar costes adicionales innecesarios derivados de la exigencia de mejora o renovación de los subsistemas existentes para garantizar la compatibilidad con versiones anteriores. En los casos excepcionales en los que no sea posible garantizar la compatibilidad, las ETI deben tener la posibilidad de crear el marco necesario para decidir si el subsistema existente necesita una nueva decisión de autorización de entrada en servicio o de puesta en el mercado, así como los plazos correspondientes.
- (18) Si determinados aspectos técnicos correspondientes a los requisitos esenciales no pueden ser tratados de manera explícita en una ETI, deben señalarse claramente los aspectos pendientes de resolución como puntos pendientes en un anexo a la misma. Para estos puntos pendientes, así como para casos particulares, y en pro de la observancia de los sistemas existentes, han de ser de aplicación las normas nacionales, que puedan ser aprobadas en un Estado miembro por una autoridad nacional, regional o local competente. Para evitar verificaciones redundantes y cargas administrativas innecesarias, las normas nacionales deben clasificarse a efectos de comprobar las equivalencias entre las normas nacionales de los distintos Estados miembros que cubren los mismos ámbitos.
- (19) 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 cerrados 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 designados a que se refiere la presente Directiva.
- (20) La presente Directiva debe aplicarse a todo el sistema ferroviario de la Unión y el ámbito de aplicación de las ETI se debe ampliar a los vehículos y redes no incluidos en el sistema ferroviario transeuropeo. Debe simplificarse, por consiguiente, el anexo I de la Directiva 2008/57/CE.
- (21) Las especificaciones funcionales y técnicas que han de cumplir los subsistemas y sus interfaces pueden variar en función del uso de los subsistemas en cuestión, por ejemplo según las categorías de líneas y vehículos, en especial para garantizar la coherencia entre los sistemas ferroviarios de alta velocidad y los convencionales.
- (22) Con 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 deben especificar las disposiciones que deban aplicarse en caso de renovación o rehabilitación de subsistemas existentes y podrán incluir propuestas para la realización escalonada del sistema objetivo. No obstante, para que el sector ferroviario siga siendo competitivo y se eviten los costes innecesarios, la entrada en vigor de ETI nuevas o modificadas no debe dar lugar a una adaptación inmediata de los vehículos y la infraestructura a estas nuevas especificaciones.
- (23) Las ETI deben indicar en qué momento la rehabilitación y renovación de la infraestructura y los vehículos requiere una nueva autorización. En todos los casos, para la rehabilitación y renovación de la infraestructura, el solicitante debe presentar, a través de la ventanilla única a que se refiere el Reglamento (UE) .../... (*), un expediente a la autoridad nacional de seguridad para que esta pueda decidir si se requiere una nueva autorización sobre la base de los criterios indicados en la presente Directiva. Cuando se trate de la rehabilitación y renovación de vehículos que ya

(*) Reglamento que figura en el documento 2013/0014 (COD).

posean una autorización de puesta en el mercado, el solicitante debe poder decidir si es necesario solicitar una nueva autorización a la autoridad nacional de seguridad o a la Agencia basándose en los criterios indicados en la presente Directiva.

- (24) Teniendo en cuenta el enfoque progresivo para eliminar obstáculos a la interoperabilidad del sistema ferroviario de la Unión 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.
- (25) 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, el volumen de normas nacionales debe reducirse progresivamente. Deberán establecerse diferencias entre las normas nacionales estrictamente relacionadas con sistemas existentes y aquellas necesarias para cubrir puntos pendientes en las ETI. Las normas del segundo tipo deben eliminarse progresivamente a medida que se solventan puntos pendientes de las ETI.
- (26) Las normas nacionales deben redactarse y publicarse de manera tal que cualquier posible usuario de una red nacional pueda comprenderlas. Este tipo de normas a menudo hace referencia a otros documentos, como normas nacionales, normas europeas, normas internacionales u otras especificaciones técnicas que podrían estar protegidas en parte o en su totalidad por derechos de propiedad intelectual. Por consiguiente, la obligación de publicación no debe aplicarse a los documentos a que hace referencia directa o indirectamente la norma nacional.
- (27) La adopción de un enfoque progresivo satisface el objetivo de interoperabilidad del sistema ferroviario de la Unión, caracterizado por un patrimonio antiguo de infraestructuras y vehículos nacionales cuya adaptación o renovación requieren importantes inversiones, y debe prestarse una especial atención a mantener la competitividad del ferrocarril respecto a otros modos de transporte.
- (28) Habida cuenta de la extensión y de la complejidad del sistema ferroviario de la Unión, por razones prácticas es necesario descomponerlo en los subsistemas siguientes: 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 debe mantener una visión global del sistema a fin de promover la interoperabilidad y la seguridad.
- (29) 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 partes en ella adopten medidas pertinentes a fin de 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. Por consiguiente, la accesibilidad de las personas con discapacidad y de las personas con movilidad reducida es un requisito esencial para la interoperabilidad del sistema ferroviario de la Unión.
- (30) Nadie debe ser discriminado, ya sea directa o indirectamente, por razón de discapacidad. A fin de garantizar que todos los ciudadanos de la Unión puedan disfrutar de los beneficios que se derivan de la creación de un espacio ferroviario europeo único, los Estados miembros deben promover un sistema ferroviario accesible a todos.
- (31) La aplicación de las disposiciones sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Unión no debe dar lugar a costes no justificados ni socavar el mantenimiento de la interoperabilidad de las redes ferroviarias existentes.
- (32) Las ETI tienen asimismo repercusiones en las condiciones en que los usuarios utilizan el transporte ferroviario y, por consiguiente, es preciso consultar a estos últimos acerca de los aspectos que les afectan, incluidas, cuando proceda, las organizaciones de personas con discapacidades.
- (33) Debe permitirse al Estado miembro interesado dejar sin aplicación determinadas ETI en un número restringido de situaciones, que deben justificarse debidamente. Esas situaciones y los procedimientos que deban seguirse en caso de no aplicación de una determinada ETI deben estar claramente definidos.
- (34) La elaboración de las ETI y su aplicación al sistema ferroviario de la Unión no debe obstaculizar la innovación tecnológica, y esta, a su vez, debe ir dirigida a un mayor rendimiento desde el punto de vista económico.

- (35) A fin de cumplir las disposiciones pertinentes relativas a los procedimientos de adjudicación de contratos en el sector ferroviario, y, en particular, a las establecidas en la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, las entidades contratantes han de incluir especificaciones técnicas en la documentación general o en los pliegos de condiciones de cada contrato. A tales efectos, es necesario elaborar un conjunto de normas que sirva de referencia a dichas especificaciones técnicas.
- (36) La Unión tiene interés en que exista 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 organismos internacionales de normalización.
- (37) La entidad contratante que encargue el proyecto, la construcción o la renovación o rehabilitación de un subsistema puede ser una empresa ferroviaria, un administrador de infraestructuras, una entidad encargada del mantenimiento, un poseedor o un concesionario encargado de la puesta en servicio de un proyecto. Las entidades contratantes deben definir las especificaciones adicionales necesarias para completar las especificaciones europeas o las demás normas. Esas especificaciones deben cumplir los requisitos esenciales, armonizados en el ámbito de la Unión y a los que debe responder el sistema ferroviario de la Unión.
- (38) Los procedimientos de evaluación de la conformidad o de la idoneidad para el uso de los componentes deben basarse en la utilización de 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 presente Directiva. 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.
- (39) 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 el marcado «CE» en los componentes sujetos a 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.
- (40) El fabricante tiene, sin embargo, la obligación de colocar en ciertos componentes el marcado «CE» que certifique su conformidad con otras disposiciones del Derecho de la Unión relativas a los mismos.
- (41) 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.
- (42) Los subsistemas que constituyen el sistema ferroviario de la Unión han de someterse a un procedimiento de verificación. Este debe permitir a las entidades responsables de la entrada en servicio o la comercialización asegurarse de que, en las fases de proyecto, construcción y entrada en servicio, el resultado sea acorde con las disposiciones reglamentarias, técnicas y operativas aplicables. Ello debe permitir también a los fabricantes estar seguros de que gozan de igualdad de trato en todos los Estados miembros.
- (43) Una vez puesto en servicio o puesto en el mercado un subsistema, conviene asegurarse de que su explotación y mantenimiento garantizan que conserva su conformidad con los requisitos esenciales aplicables. De conformidad con la Directiva (UE) .../... del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ (*), la responsabilidad del cumplimiento de esos requisitos incumbe, en lo tocante a sus respectivos subsistemas, al administrador de infraestructuras, a la empresa ferroviaria o a la entidad encargada del mantenimiento, cada cual en la parte que le corresponde.
- (44) Cuando durante el funcionamiento se ponga de manifiesto que un vehículo o un tipo de vehículo no cumple uno de los requisitos esenciales aplicables, las empresas ferroviarias tomarán las medidas correctivas necesarias para que el vehículo sea conforme. Además, si esta disconformidad provoca un riesgo grave para la seguridad, debe permitirse a las autoridades nacionales de seguridad encargadas de supervisar la circulación del vehículo tomar las medidas temporales de seguridad necesarias, incluso restringir o suspender inmediatamente el funcionamiento. Si las medidas correctivas resultaran insuficientes y se mantuviera el riesgo grave para la seguridad provocado por la disconformidad, las autoridades nacionales de seguridad o la Agencia estarán autorizadas para revocar o modificar la autorización. Cabe entender un riesgo grave para la seguridad en este contexto como un incumplimiento grave de

⁽¹⁾ Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 243).

⁽²⁾ Directiva (UE) .../... del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., sobre la seguridad ferroviaria (OJ L...).

(*) Directiva que figura en el documento 2013/0016 (COD) (véase la página 64 del presente Diario Oficial).

obligaciones legales o requisitos de seguridad, que por sí mismo o en una serie de acontecimientos resultantes pueda causar un accidente o un accidente grave. El proceso de revocación debe apoyarse en un intercambio adecuado de información entre la Agencia y las autoridades nacionales de seguridad, que incluirá la utilización de registros.

- (45) Procede precisar las funciones y responsabilidades respectivas de todas las partes que intervienen en los procedimientos de puesta en el mercado y de utilización de los vehículos, así como de entrada en servicio de instalaciones fijas.
- (46) Si procede, la Agencia y las autoridades nacionales de seguridad deben cooperar y poner en común sus competencias a efectos de la expedición de autorizaciones teniendo debidamente en cuenta la seguridad. Para ello, procede establecer acuerdos de cooperación entre la Agencia y las autoridades nacionales de seguridad.
- (47) A fin de garantizar que el equipo relativo al Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo (ERTMS) cumple las correspondientes especificaciones vigentes y para prevenir que requisitos adicionales en relación con el ERTMS perjudiquen su interoperabilidad, la Agencia debe actuar como «autoridad del sistema ERTMS». Para ello, la Agencia debe encargarse de evaluar las soluciones técnicas previstas antes de toda convocatoria o publicación de una licitación relacionada con equipos ERTMS en vía, a fin de comprobar si dichas soluciones técnicas cumplen las ETI correspondientes y son plenamente interoperables.

Debe evitarse cualquier solapamiento entre esta evaluación a cargo de la Agencia y las tareas de los organismos notificados en el procedimiento de verificación. Por ello, el solicitante debe comunicar a la Agencia si el procedimiento de verificación llevado a cabo por el organismo notificado ya ha comenzado o si ya está disponible algún certificado de conformidad. El solicitante debe tener la posibilidad de elegir entre solicitar dicha evaluación a la Agencia, ya sea para cada proyecto ERTMS concreto o para una combinación de proyectos, una línea, un conjunto de líneas o una red.

- (48) La entrada en vigor de la presente Directiva no debe implicar un retraso en el despliegue de los proyectos ERTMS cuyo proceso de licitación o contratación ya haya finalizado.
- (49) Con objeto de facilitar la puesta en el mercado de vehículos y reducir las cargas administrativas, debe implantarse el concepto de autorización de puesta en el mercado de vehículos válida para toda la Unión. Aunque las autorizaciones de puesta en el mercado permiten llevar a cabo transacciones comerciales relativas a vehículos en cualquier lugar del mercado de la Unión, el vehículo solo podrá utilizarse en el área de uso para la que se le haya concedido la autorización. En este contexto, cualquier ampliación del área debe ser objeto de una autorización actualizada. Es necesario que los vehículos que ya hayan sido autorizados en virtud de directivas anteriores reciban también una autorización de puesta en el mercado, en caso de que vayan a utilizarse en redes no incluidas en su autorización.
- (50) Cuando el área de uso esté limitada a una o varias redes que se encuentren únicamente en un Estado miembro, el solicitante debe poder optar entre presentar la solicitud de autorización de un vehículo, a través de la ventanilla única a que se refiere el Reglamento (UE) .../... (*), a la autoridad nacional de seguridad de dicho Estado miembro o a la Agencia. La elección del solicitante debe ser vinculante hasta que se tramite o finalice la solicitud.
- (51) El solicitante debe disponer de un procedimiento de recurso adecuado frente a una decisión de la Agencia o de las autoridades nacionales de seguridad, o frente a su inacción. Además, deben establecerse disposiciones claras de procedimiento y de resolución de controversias para hacer frente a las situaciones de desacuerdo entre la Agencia y las autoridades nacionales de seguridad sobre la expedición de autorizaciones de vehículos.
- (52) Las medidas específicas, incluidos los acuerdos de cooperación, deben tener en cuenta la situación geográfica e histórica específica de determinados Estados miembros, al tiempo que garantizan el correcto funcionamiento del mercado interior.
- (53) En caso de que la operación se limite a redes que requieran conocimientos y experiencia específicos por motivos geográficos o históricos, y de que dichas redes estén aisladas del resto del sistema ferroviario de la Unión, el solicitante debe poder llevar a cabo localmente los trámites necesarios, mediante la interacción con las autoridades nacionales de seguridad competentes. Con tal finalidad, a los efectos de reducir los costes y la carga administrativa, los acuerdos de cooperación que se celebren entre la Agencia y las autoridades nacionales de seguridad competentes deben poder prever la asignación de cometidos adecuada, sin perjuicio de que la Agencia asuma la responsabilidad última por lo que respecta a la expedición de la autorización.

(*) Reglamento que figura en el documento 2013/0014 (COD).

- (54) Las redes ferroviarias situadas en los Estados bálticos (Estonia, Letonia y Lituania) tienen un ancho de vía de 1 520 mm, que es el mismo que el de terceros países vecinos, pero distinto del de las principales redes ferroviarias de la Unión. Estas redes bálticas han heredado requisitos técnicos y operativos comunes que *de facto* garantizan la interoperabilidad entre ellas y, a este respecto, la autorización de vehículos expedida en uno de estos Estados miembros debería ser válida para las demás redes de este tipo. Para facilitar una asignación de recursos eficiente y proporcionada para la autorización de puesta en el mercado de vehículos o la autorización de tipos de vehículos y reducir las cargas económicas y administrativas de los solicitantes en estos casos, los acuerdos de cooperación específicos entre la Agencia y las autoridades nacionales de seguridad competentes deben incluir, siempre que sea necesario, la posibilidad de contratar tareas con dichas autoridades nacionales de seguridad.
- (55) Conviene que los Estados miembros que tengan una proporción importante de tráfico ferroviario con terceros países que utilicen el mismo ancho de vía que a su vez sea distinto del de la red ferroviaria principal dentro de la Unión puedan mantener procedimientos diferentes de autorización de vehículos para los vagones de mercancías y para los coches de viajeros de uso compartido con dichos terceros países.
- (56) Por razones de trazabilidad y de seguridad, las autoridades competentes de los Estados miembros deben atribuir a un vehículo un número de vehículo europeo cuando así lo solicite el poseedor del vehículo. La información del vehículo debe quedar posteriormente incluida en un registro de vehículos. Los registros de vehículos deben estar abiertos a consulta por parte de todos los Estados miembros y de determinados agentes económicos de la Unión. Los registros de vehículos han de respetar un formato compatible de presentación de datos. Por esa razón, los registros deben ser objeto de especificaciones funcionales y técnicas comunes. Para reducir la carga administrativa y los costes indebidos, la Comisión debe adoptar una especificación relativa a un registro europeo de vehículos que incorpore los registros nacionales de vehículos, con vistas a crear una herramienta común, permitiendo al mismo tiempo el mantenimiento de funciones adicionales que correspondan a las necesidades específicas de los Estados miembros.
- (57) Para garantizar la trazabilidad 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.
- (58) Deben establecerse procedimientos de control de la compatibilidad entre los vehículos y las rutas en las que se prevé utilizarlos después de la emisión de la autorización de puesta en el mercado del vehículo y antes de que un vehículo sea utilizado por una empresa ferroviaria en su zona de uso especificada en la autorización de puesta en el mercado del vehículo.
- (59) Los organismos notificados que se encargan de tramitar los procedimientos de evaluación de la conformidad o la idoneidad para el uso de los componentes, así como el procedimiento de verificación de los subsistemas, deben coordinar sus decisiones lo más estrechamente posible, especialmente si no existe especificación europea.
- (60) La acreditación transparente, a la que se refiere el Reglamento (CE) n° 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, que garantiza el nivel necesario de confianza en los certificados de conformidad, debe ser considerada por las autoridades públicas nacionales en toda la Unión 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 deben poder 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.
- (61) La presente Directiva debe limitarse a establecer los requisitos de interoperabilidad de los componentes y subsistemas de interoperabilidad. Con el fin de facilitar el cumplimiento de tales requisitos, es necesario dar una presunción de conformidad de los componentes de interoperabilidad y subsistemas cuando se ajusten a normas armonizadas, adoptadas de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento (UE) n° 1025/2012, a efectos de precisar las especificaciones técnicas detalladas de tales requisitos.
- (62) Las medidas adoptadas en virtud de la presente Directiva deben complementarse con iniciativas destinadas a ofrecer apoyo financiero a las tecnologías innovadoras e interoperables del sector ferroviario de la Unión.

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n° 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n° 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

- (63) Para completar elementos no esenciales de la presente Directiva, debe delegarse en la Comisión la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del TFUE en lo que se refiere a los objetivos específicos de cada ETI. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, incluso con 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.
- (64) Con el fin de garantizar la vigencia de condiciones uniformes de aplicación de la presente Directiva, deben otorgarse a la Comisión competencias de ejecución en lo relativo a: las ETI y las modificaciones de las ETI, incluidas las que se requieran para subsanar deficiencias de las ETI; la plantilla de la declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad y los documentos adjuntos; la información que debe incluirse en el expediente que debe acompañar a la solicitud de no aplicación de una o más ETI o de partes de las mismas; el formato y los métodos de transmisión de dicho expediente y, cuando proceda, la decisión de no aplicación de las ETI; la clasificación de las normas nacionales notificadas en diversos grupos con objeto de facilitar los controles de compatibilidad entre el equipo fijo y el móvil; los detalles del procedimiento de verificación «CE» y del procedimiento de verificación en el caso de normas nacionales y las plantillas para la declaración de verificación «CE» y las plantillas para los documentos del expediente técnico que debe acompañar la declaración de verificación, así como las plantillas de los certificados de verificación; los detalles prácticos a efectos de la autorización de vehículos; el modelo de declaración de conformidad con el tipo y, cuando corresponda, módulos *ad hoc* para la evaluación de la conformidad; los registros nacionales de vehículos, el registro europeo de vehículos y el registro de autorización de puesta en el mercado de tipos y las especificaciones comunes relacionadas con el contenido, el formato de los datos, la arquitectura técnica y funcional, el modo de funcionamiento y las normas para la consignación de datos y consulta del registro de la infraestructura. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y el Consejo ⁽¹⁾.
- (65) Las ETI deben revisarse a intervalos regulares. Cuando se descubra la existencia de deficiencias en las ETI, se deberá pedir a la Agencia que emita un dictamen que, en determinadas circunstancias, podría publicarse y todas las partes interesadas (incluidos la industria y los organismos notificados) podrían usarlo como un medio aceptable de comprobación de la conformidad hasta que se revise la ETI pertinente.
- (66) Los actos de ejecución por los que se creen nuevas ETI o se modifiquen las ETI ya existentes deben reflejar los objetivos específicos establecidos por la Comisión mediante actos delegados.
- (67) Se requieren determinadas medidas de organización a fin de preparar a la Agencia para desempeñar el papel más amplio que le compete con arreglo a la presente Directiva. Por consiguiente, habrá de preverse un período transitorio adecuado. Durante dicho período, la Comisión debe pasar revista a los avances de la Agencia en los preparativos de su función ampliada. Ulteriormente, la Agencia informará periódicamente de sus avances en la aplicación de la presente Directiva. Los informes deben evaluar, en particular, el proceso de autorización de vehículos, los casos en que no se apliquen las ETI y la utilización de los registros. La Comisión también informará de las medidas adoptadas en relación con la identificación y la trazabilidad de los componentes fundamentales para la seguridad.
- (68) Es necesario que los Estados miembros, las autoridades nacionales de seguridad y las partes interesadas dispongan de tiempo suficiente para prepararse con vistas a la aplicación de la presente Directiva.
- (69) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, la interoperabilidad del sistema ferroviario a escala de toda la Unión, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a sus dimensiones y efectos, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (70) La obligación de incorporar la presente Directiva al ordenamiento jurídico nacional debe limitarse a las disposiciones que constituyen una modificación de fondo con respecto a las disposiciones de la Directiva 2008/57/CE. La obligación de incorporar las disposiciones inalteradas se deriva de la Directiva 2008/57/CE.
- (71) La presente Directiva se ha de entender sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros relativas a los plazos de transposición al Derecho interno de las directivas enumeradas en el anexo V, parte B.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) n° 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).

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 la interoperabilidad del sistema ferroviario de la Unión de modo compatible con la Directiva (UE) .../... (*) con vistas a determinar un nivel óptimo de armonización técnica, hacer posible la facilitación, mejora y desarrollo de los servicios de transporte por ferrocarril en la Unión y con terceros países y contribuir a la consecución del espacio ferroviario europeo único y a la realización progresiva del mercado interior. 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 aplicables al personal que contribuye a su explotación y mantenimiento.
2. La presente Directiva contempla, para cada subsistema, las disposiciones relativas a los componentes de interoperabilidad, a las interfaces y a los procedimientos, así como a las condiciones de compatibilidad global del sistema ferroviario de la Unión requeridas para conseguir su interoperabilidad.
3. La presente Directiva no se aplicará a:
 - a) los metros;
 - b) los tranvías y los sistemas ferroviarios ligeros, así como a la infraestructura utilizada exclusivamente por esos vehículos;
 - c) las redes separadas funcionalmente del resto del sistema ferroviario de la Unión y que se destinen con carácter exclusivo a la explotación de servicios de viajeros locales, urbanos o suburbanos, así como las empresas que exploten exclusivamente dichas redes.
4. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de las medidas de aplicación de la presente Directiva:
 - a) la infraestructura ferroviaria de propiedad privada, incluidas las vías secundarias, utilizada por su propietario o por un operador para sus respectivas actividades de transporte de mercancías o para el transporte de personas sin fines comerciales, así como los vehículos utilizados exclusivamente en esa infraestructura;
 - b) la infraestructura y los vehículos reservados a un uso estrictamente local, histórico o turístico;
 - c) la infraestructura de los sistemas ferroviarios ligeros utilizada ocasionalmente por vehículos ferroviarios pesados en las condiciones de operación del sistema ferroviario ligero, cuando sea necesaria para la conectividad de esos vehículos únicamente, y
 - d) los vehículos utilizados principalmente en la infraestructura de los sistemas ferroviarios ligeros y que estén equipados con algunos componentes de los vehículos ferroviarios pesados que sean necesarios para permitir el tránsito por una sección restringida y limitada de la infraestructura ferroviaria pesada únicamente a efectos de conectividad.
5. En el caso de los trenes-tranvía que operan en el sistema ferroviario de la Unión, cuando no existan ETI aplicables a dicho trenes-tranvía, se aplicará lo siguiente:
 - a) los Estados miembros afectados velarán por que se adopten normas nacionales u otras medidas accesibles pertinentes a fin de garantizar que dichos trenes-tranvía cumplen los requisitos esenciales pertinentes;
 - b) los Estados miembros podrán adoptar normas nacionales a fin de especificar el procedimiento de autorización aplicable a estos trenes-tranvía. Las autoridades que expidan la autorización del vehículo consultarán a la autoridad nacional de seguridad competente a fin de asegurarse de que el funcionamiento mixto de trenes-tranvía y vehículos ferroviarios pesados cumple todos los requisitos esenciales, así como los objetivos comunes de seguridad (OCS) pertinentes;

(*) Directiva que figura en el documento 2013/0016 (COD).

- c) no obstante lo dispuesto en el artículo 21, en caso de funcionamiento transfronterizo, las autoridades competentes pertinentes cooperarán con vistas a la expedición de las autorizaciones de los vehículos.

El presente apartado no es aplicable a los vehículos excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva, de conformidad con los apartados 3 y 4.

Artículo 2

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- 1) «sistema ferroviario de la Unión»: los elementos recogidos en el anexo I;
- 2) «interoperabilidad»: la capacidad de un sistema ferroviario para permitir la circulación segura e ininterrumpida de trenes que cumplan las prestaciones requeridas;
- 3) «vehículo»: vehículo ferroviario apto para circular con ruedas por líneas ferroviarias, con o sin tracción. Un vehículo está compuesto por uno o más subsistemas estructurales y funcionales;
- 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 de la Unión;
- 5) «subsistemas»: las partes estructurales o funcionales del sistema ferroviario de la Unión, tal como se indica en el anexo II;
- 6) «subsistema móvil»: el subsistema de material rodante y el subsistema de control-mando y señalización a bordo;
- 7) «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;
- 8) «producto»: producto obtenido mediante un proceso de fabricación que incluya componentes de interoperabilidad y subsistemas;
- 9) «requisitos esenciales»: el conjunto de condiciones descritas en el anexo III que debe satisfacer el sistema ferroviario de la Unión, los subsistemas y los componentes de la interoperabilidad, interfaces incluidas;
- 10) «especificación europea»: especificación que pertenece a una de las siguientes categorías:
 - una especificación técnica común, tal y como se define en el anexo VIII de la Directiva 2014/25/UE,
 - un documento de idoneidad técnica europeo a que se refiere el artículo 60 de la Directiva 2014/25/CE, o
 - una norma europea, tal y como se define en el artículo 2, apartado 1, letra b), del Reglamento (UE) n° 1025/2012;
- 11) «especificación técnica de interoperabilidad» («ETI»): 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 de la Unión;
- 12) «parámetro fundamental»: toda condición reglamentaria, técnica u operativa importante desde el punto de vista de la interoperabilidad y especificada en las ETI pertinentes;
- 13) «caso específico»: toda parte del sistema ferroviario que requiera disposiciones particulares en las ETI, temporales o permanentes, por exigencias geográficas, topográficas, de entorno urbano o de compatibilidad 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;
- 14) «rehabilitación»: los trabajos de modificación sustancial de un subsistema o de una parte del mismo que conlleven un cambio en el expediente técnico que acompaña a la declaración «CE» de verificación, si existe tal expediente, y que mejoren el rendimiento global del subsistema;
- 15) «renovación»: los trabajos importantes de sustitución de un subsistema o de una parte del mismo que no afecten al rendimiento global del subsistema;
- 16) «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;

- 17) «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;
- 18) «tren-tranvía»: un vehículo diseñado para su uso combinado en infraestructuras de sistemas ferroviarios ligeros e infraestructuras de sistemas ferroviarios pesados;
- 19) «entrada en servicio»: el conjunto de operaciones por las que un subsistema pasa a estar en servicio operativo;
- 20) «entidad contratante»: toda entidad pública o privada que encargue el proyecto y/o la construcción o la renovación o rehabilitación de un subsistema;
- 21) «poseedor»: la persona física o jurídica que explote un vehículo como medio de transporte, bien sea su propietario o tenga derecho a utilizar el mismo, y que esté registrada en un registro de vehículos a que se refiere el artículo 47;
- 22) «solicitante»: persona física o jurídica que solicita una autorización, ya sea una empresa ferroviaria, un administrador de infraestructuras o bien otras personas físicas o jurídicas, como el fabricante, el propietario o el poseedor. A efectos del artículo 15, el «solicitante» hace referencia a una entidad contratante, un fabricante o sus representantes autorizados. A efectos del artículo 19, el «solicitante» hace referencia a una persona física o jurídica que solicite a la Agencia una decisión de aprobación de las soluciones técnicas previstas para los proyectos de equipos del ERTMS en vía;
- 23) «proyecto en avanzado estado de desarrollo»: todo proyecto cuya fase de planificación/construcción esté tan adelantada que una modificación del pliego de prescripciones técnicas podría comprometer la viabilidad del proyecto tal como fue planeado;
- 24) «norma armonizada»: una norma europea tal como se define en el artículo 2, apartado 1, letra c), del Reglamento (UE) n° 1025/2012;
- 25) «autoridad nacional de seguridad»: una autoridad de seguridad tal como se define en el artículo 3, punto 7, de la Directiva (UE) .../... (*);
- 26) «tipo»: un tipo de vehículo por el que se definan las características básicas de diseño de un vehículo comprendido en un certificado de examen de tipo o de diseño descrito en el módulo de verificación pertinente;
- 27) «serie»: un cierto número de vehículos idénticos de un tipo de diseño;
- 28) «entidad encargada del mantenimiento»: una entidad encargada del mantenimiento tal como se define en el artículo 3, punto 20, de la Directiva (UE) .../... (*);
- 29) «sistema ferroviario ligero»: un sistema de transporte ferroviario urbano o suburbano, con una resistencia a las colisiones de C-III o C-IV (de conformidad con EN 15227:2011) y una solidez máxima del vehículo de 800 kN (fuerza de compresión longitudinal en la zona de acoplamiento); los sistemas ferroviarios ligeros pueden disponer de carril propio o compartirlo con el resto del tráfico, y normalmente sus vehículos no son intercambiables con los del tráfico de viajeros o mercancías de larga distancia;
- 30) «normas nacionales»: todas las normas vinculantes adoptadas en un Estado miembro, independientemente del organismo que las haya promulgado, que contenga requisitos técnicos o sobre seguridad ferroviaria, distintos de los establecidos por las normas de la Unión o internacionales, que sean aplicables en dicho Estado miembro a las empresas ferroviarias, a los administradores de infraestructuras o a terceros;
- 31) «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;
- 32) «área de uso de un vehículo»: una o más redes dentro de un Estado miembro o de un grupo de Estados miembros en las que se prevé usar un vehículo;
- 33) «medio aceptable de conformidad»: dictámenes no vinculantes emitidos por la Agencia al objeto de determinar maneras de establecer la conformidad con los requisitos esenciales;
- 34) «medio nacional aceptable de conformidad»: dictámenes no vinculantes emitidos por Estados miembros al objeto de determinar maneras de establecer la conformidad con las normas nacionales;
- 35) «puesta en el mercado»: primera puesta a disposición en el mercado de la Unión, en estado de funcionamiento nominal, de un componente de interoperabilidad, de un subsistema o de un vehículo;

(*) Directiva que figura en el documento 2013/0016 (COD).

- 36) «fabricante»: persona física o jurídica que fabrica un producto en forma de componente de interoperabilidad, de subsistema o de vehículo, o que lo manda diseñar o fabricar y lo comercializa con su nombre o marca comercial;
- 37) «representante autorizado»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión que haya recibido un mandato por escrito de un fabricante o una entidad contratante para actuar en nombre de dicho fabricante o entidad contratante en relación con determinadas tareas;
- 38) «especificación técnica»: un documento que prescribe los requisitos técnicos que debe cumplir un producto, subsistema, proceso o servicio;
- 39) «acreditación»: el acto tal como se define en el artículo 2, punto 10, del Reglamento (CE) n° 765/2008;
- 40) «organismo nacional de acreditación»: el organismo tal como se define en el artículo 2, punto 11, del Reglamento (CE) n° 765/2008;
- 41) «evaluación de la conformidad»: el proceso por el que se demuestra que se han cumplido los requisitos especificados para un producto, proceso, servicio, subsistema, persona u organismo;
- 42) «organismo de evaluación de la conformidad»: un organismo al que se ha notificado o designado para que se encargue de actividades de evaluación de la conformidad, tales como calibrados, pruebas, certificaciones e inspecciones. Un organismo de evaluación de la conformidad se clasifica como «organismo notificado» a raíz de una notificación por un Estado miembro. Un organismo de evaluación de la conformidad se clasifica como «organismo designado» a raíz de una designación por un Estado miembro;
- 43) «persona con discapacidad y persona con movilidad reducida»: persona con un impedimento físico, mental, intelectual o sensorial de carácter permanente o temporal que, en presencia de determinados obstáculos, puede dificultar la utilización plena y efectiva por parte de dicha persona de los medios de transporte en condiciones de igualdad con respecto a otros viajeros, o cuya movilidad en relación con dicha utilización se ha reducido por razones de edad;
- 44) «administrador de infraestructuras»: el administrador de infraestructuras entendido de conformidad con el artículo 3, punto 2, de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾;
- 45) «empresa ferroviaria»: empresa ferroviaria tal y como se define en el artículo 3, punto 1, de la Directiva 2012/34/UE, así como cualquier otra empresa pública o privada cuya actividad sea transportar mercancías o viajeros por ferrocarril, entendiéndose que la empresa consiste en proveer la tracción; se incluyen en la definición las empresas que provean exclusivamente la tracción.

Artículo 3

Requisitos esenciales

1. El sistema ferroviario de la Unión, 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 60 de la Directiva 2014/25/UE 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.

CAPÍTULO II

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE INTEROPERABILIDAD

Artículo 4

Contenido de las ETI

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. Los subsistemas fijos serán conformes con las ETI y las normas nacionales vigentes en el momento de la solicitud de autorización para su entrada en servicio, de conformidad con la presente Directiva y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, letra f).

⁽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).

Los vehículos serán conformes con las ETI y las normas nacionales vigentes en el momento de la solicitud de autorización de puesta en el mercado, de conformidad con la presente Directiva y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, letra f).

La conformidad y el cumplimiento de los subsistemas fijos y de los vehículos deberán mantenerse de forma permanente mientras estén en uso.

3. En la medida de lo necesario para lograr los objetivos de esta Directiva contemplados en el artículo 1, cada ETI:
 - a) indicará el ámbito de aplicación que cubre (parte de la red o de los vehículos contemplados en el anexo I; subsistema o parte de subsistema contemplados en el anexo II);
 - b) precisará los requisitos esenciales para el subsistema de que se trate y sus interfaces con otros subsistemas;
 - c) definirá las especificaciones funcionales y técnicas que deben respetar el subsistema y sus interfaces respecto de otros subsistemas. Si es necesario, dichas especificaciones podrán diferir según el uso del subsistema, por ejemplo según las categorías de las líneas, nudos y/o vehículos previstos en el anexo I;
 - d) determinará los componentes de interoperabilidad y las interfaces que serán objeto de especificaciones europeas, incluidas las normas europeas, que son necesarias para lograr la interoperabilidad del sistema ferroviario de la Unión;
 - 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. Tales procedimientos se basarán en los módulos definidos en la Decisión 2010/713/UE de la Comisión ⁽¹⁾;
 - f) indicará la estrategia de aplicación de la ETI. En concreto, precisará las etapas que deben franquearse, teniendo en cuenta los costes y ventajas previsibles y las consecuencias previstas para las partes interesadas afectadas para pasar de forma gradual de la situación existente a la final, en que se habrá generalizado el cumplimiento de la ETI. Cuando sea necesario aplicar la ETI de manera coordinada, como a lo largo de un corredor o entre administradores de las infraestructuras y empresas ferroviarias, la estrategia podrá incluir propuestas para su realización por fases;
 - g) indicará, para el personal afectado, las condiciones de cualificación profesional y de salud 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 a los vehículos existentes, en particular en caso de rehabilitación o renovación, y, en tales casos, los trabajos de modificación que requieran una solicitud de nueva autorización;
 - i) indicará los parámetros de los vehículos y de los subsistemas fijos 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 primera utilización del vehículo al objeto de garantizar la compatibilidad entre los vehículos y las rutas en las que van a operar.
4. Cada ETI se desarrollará a partir del examen del subsistema existente, fijándose un subsistema objetivo alcanzable de forma progresiva y en un plazo razonable. De este modo, la adopción de las ETI y la observancia de las mismas permitirán el logro gradual de la interoperabilidad del sistema ferroviario de la Unión.
5. Las ETI preservarán de manera apropiada la compatibilidad del sistema ferroviario existente en cada Estado miembro. A tal fin, se podrán prever casos específicos para cada ETI, tanto para la red como para los 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 3, letras c) a g).

⁽¹⁾ 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).

6. Si determinados aspectos técnicos correspondientes a los requisitos esenciales no pueden ser tratados de manera explícita en una ETI, deberán señalarse claramente como puntos pendientes en un anexo a la misma.
7. Las ETI no serán obstáculo para que los Estados miembros adopten decisiones con respecto al uso de las infraestructuras para la circulación de vehículos que ellas mismas no prevean.
8. Las ETI podrán contener una referencia explícita, claramente identificada, a normas o especificaciones europeas o internacionales o a documentos técnicos publicados por la Agencia cuando ello sea estrictamente necesario para cumplir los objetivos de la presente Directiva. En tales casos, dichas normas, especificaciones (o las partes de las mismas de que se trate) o documentos técnicos deberán considerarse como anexos a la ETI en cuestión y pasarán a ser obligatorios a partir del momento en que la ETI sea aplicable. Si no existiesen tales normas, 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. A fin de establecer los objetivos específicos de cada ETI, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 50, relativos, en particular y cuando proceda, a:
 - a) el ámbito técnico y geográfico de las ETI;
 - b) los requisitos esenciales aplicables;
 - c) la lista de condiciones reglamentarias, técnicas y operativas que deben armonizarse a nivel de subsistemas y de interfaces entre los subsistemas y el nivel previsto de armonización;
 - d) los procedimientos ferroviarios específicos que van a evaluarse para determinar la conformidad e idoneidad para el uso de componentes de interoperabilidad;
 - e) los procedimientos ferroviarios específicos para evaluar la verificación «CE» de los subsistemas;
 - f) las categorías de personal implicadas en la explotación y mantenimiento de los subsistemas correspondientes y los objetivos generales para determinar los requisitos mínimos de cualificación profesional y las condiciones de salud y seguridad para dicho personal;
 - g) cualquier otro elemento necesario que haya de tenerse en cuenta para garantizar la interoperabilidad del sistema ferroviario de la Unión, de conformidad con el artículo 1, apartados 1 y 2, como la homologación de las ETI con las normas o especificaciones europeas e internacionales.

Cuando adopte estos actos delegados, la Comisión justificará la necesidad de una ETI nueva o modificada sustancialmente, incluida su repercusión en las normas y especificaciones técnicas existentes.

2. A fin de velar por la aplicación uniforme de los actos delegados mencionados en el apartado 1, la Comisión solicitará a la Agencia que elabore ETI y modificaciones a las mismas, y que formule las recomendaciones pertinentes a la Comisión.

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;
- b) la Agencia elaborará el proyecto de ETI tomando como base los parámetros fundamentales mencionados en la letra a). 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.

3. Cuando se elabore o revise cada ETI, incluidos los parámetros fundamentales, la Agencia tendrá en cuenta los costes y las ventajas previsible de todas las soluciones técnicas consideradas, así como las interfaces entre ellas, con miras a definir y aplicar las soluciones más ventajosas. 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) .../... (*). Los Estados miembros participarán en dicha evaluación facilitando, cuando proceda, los datos necesarios.
4. La Agencia elaborará ETI o modificaciones de las mismas de conformidad con los artículos 5 y 19 del Reglamento (UE) .../... (**), al tiempo que se cumplen los criterios de apertura, consenso y transparencia recogidos en el anexo II del Reglamento (UE) n° 1025/2012.
5. El Comité contemplado en el artículo 51 («el Comité») será informado periódicamente de los trabajos de elaboración de las ETI. Durante dichos trabajos, para cumplir con los actos delegados a los que hace referencia el apartado 1 del presente artículo, la Comisión podrá 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 que se estudien soluciones alternativas y que la evaluación de los costes y beneficios de dichas soluciones alternativas figuren en el informe anexo al proyecto de la ETI.
6. Cuando, por motivos de compatibilidad técnica, deban entrar en servicio simultáneamente distintos subsistemas, deberán coincidir las fechas de aplicación de las ETI pertinentes.
7. Cuando se elaboren, adopten o revisen las ETI, la Agencia 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.
8. De acuerdo con el artículo 7 del Reglamento (UE) .../... (**), la Comisión, con la asistencia del Comité, elaborará y actualizará periódicamente la lista de las asociaciones y organizaciones de pasajeros que deberán consultarse. Dicha lista podrá ser objeto de revisión o actualización cuando lo solicite un Estado miembro o a iniciativa de la Comisión.
9. Cuando se elaboren o revisen las ETI, la Agencia tendrá en cuenta la opinión de los interlocutores sociales con respecto a la cualificación profesional y a las condiciones de salud y seguridad en el trabajo mencionadas en el artículo 4, apartado 3, letra g). Para ello, 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⁾. Para manifestar su parecer, los interlocutores sociales dispondrán de un plazo de tres meses desde la consulta.
10. Cuando la 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.
11. La Comisión establecerá, mediante actos de ejecución, ETI para aplicar los objetivos específicos establecidos en los actos delegados mencionados en el apartado 1. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 51, apartado 3. Incluirán todos los elementos enumerados en el artículo 4, apartado 3, y cumplirán todos los requisitos establecidos en el artículo 4, apartados 4, 5, 6 y 8.

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 11. Si procede, la Comisión aplicará este procedimiento sin demora. Esas deficiencias incluirán casos que pudieran dar lugar a operaciones inseguras en un Estado miembro.
2. Mientras se produce la revisión de una ETI, la Comisión podrá recabar un dictamen de la Agencia. La Comisión analizará el dictamen de la Agencia e informará de sus conclusiones al Comité.

(*) Directiva que figura en el documento 2013/0016 (COD).

(**) Reglamento que figura en el documento 2013/0014 (COD).

(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).

3. A petición de la Comisión, el dictamen de la Agencia contemplado en el apartado 2 constituirá un medio aceptable de comprobación de la conformidad, por lo que podrá usarse en la evaluación de proyectos, a la espera de la adopción de la ETI revisada.

4. Cualquier miembro de la red de organismos representativos contemplados en el artículo 38, apartado 4, del Reglamento (UE) .../... (*) podrá advertir a la Comisión de posibles deficiencias de las ETI.

Artículo 7

Casos de no aplicación de ETI

1. Los Estados miembros podrán permitir al solicitante 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 las ETI correspondientes;
- 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 cuyo caso, la no aplicación de la ETI estará limitada al período anterior al restablecimiento de la red;
- c) con respecto a todo proyecto relativo a la renovación, ampliación o rehabilitación de un subsistema existente o parte del mismo, cuando la aplicación de las ETI en cuestión comprometa la viabilidad económica del proyecto y/o la compatibilidad del sistema ferroviario del Estado miembro afectado, por ejemplo en relación con el gálibo, el ancho de vía, la distancia entre ejes de vías o la tensión eléctrica;
- d) con respecto a vehículos procedentes de terceros países o con destino a terceros países con un ancho de vía diferente del de la red ferroviaria principal de la Unión;
- e) con respecto a un proyecto de nuevo subsistema o a un proyecto de renovación o rehabilitación de un subsistema existente en el Estado miembro afectado que se realice en su mismo territorio, cuando su propia red ferroviaria se halle en un enclave distinto o esté aislada por el mar o separada a raíz de condiciones geográficas especiales de la red ferroviaria del resto de la Unión.

2. En el caso mencionado en el apartado 1, letra a), el Estado miembro afectado remitirá a la Comisión, en el plazo de un año después de la entrada en vigor de la ETI correspondiente, la lista de proyectos que se estén llevando a cabo en su territorio y que, en opinión del Estado miembro de que se trate, se encuentren en una fase avanzada de desarrollo.

3. En todos los casos a que se hace referencia en el apartado 1, letras a) y b), el Estado miembro afectado comunicará a la Comisión su decisión de no aplicar una o varias ETI o partes de ellas.

4. En todos los casos mencionados en el apartado 1, letras a), c), d) y e), del presente artículo, el Estado miembro presentará a la Comisión una solicitud de no aplicación de las ETI, o partes de ellas, junto con un expediente en que figure la justificación de la solicitud, y especificará las disposiciones alternativas que se propone aplicar en lugar de las ETI. En el caso a que se refiere el apartado 1, letra e), del presente artículo, la Comisión analizará la solicitud y decidirá si la acepta o no sobre la base de la compleción y coherencia de la información recogida en el expediente. En los casos a que se refiere el apartado 1, letras c) y d), del presente artículo, la Comisión adoptará su decisión mediante actos de ejecución teniendo en cuenta ese análisis. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 51, apartado 3.

En los casos a que se refiere el artículo 21, apartado 6, párrafo tercero, el solicitante remitirá el expediente a la Agencia. La Agencia consultará con las autoridades de seguridad competentes y dará a la Comisión su dictamen definitivo.

5. La Comisión determinará, mediante un acto de ejecución, la información que se deberá incluir en el expediente a que se refiere el apartado 4, el formato requerido de dicho expediente y el método que se usará para su transmisión. Dicho acto de ejecución se adoptará con arreglo al procedimiento de examen al que se refiere el artículo 51, apartado 3.

6. 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 4.

7. 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.

(*) Reglamento que figura en el documento 2013/0014 (COD).

8. Los Estados miembros serán informados de los resultados del análisis y del procedimiento establecido en el apartado 4.

CAPÍTULO III

COMPONENTES DE INTEROPERABILIDAD

Artículo 8

Condiciones para la 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 la Unión de conformidad con los requisitos esenciales;
 - b) se utilicen en el ámbito para el que estén destinados y se instalen y mantengan adecuadamente.

El presente apartado no obstaculizará la puesta en el mercado de dichos componentes para otras aplicaciones.

2. Los Estados miembros no prohibirán, restringirán o dificultarán, 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 de la Unión cuando estos cumplan con lo dispuesto en la presente Directiva. En particular, no exigirán 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 previsto en el artículo 10.

Artículo 9

Conformidad o idoneidad para el uso

1. 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. En la declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso se certificará que los componentes de interoperabilidad han sido sometidos a los procedimientos establecidos en la ETI correspondiente destinados a evaluar la conformidad o la idoneidad para el uso.
2. Cuando la ETI así lo precise, la declaración «CE» se acompañará de:
 - a) un certificado, expedido por uno o varios organismos notificados, de la conformidad intrínseca de un componente de interoperabilidad, considerado aisladamente, con las especificaciones técnicas a las que debe ajustarse;
 - b) un certificado, expedido por uno o varios organismos notificados, de la idoneidad para el uso de un componente de interoperabilidad, considerado en su entorno ferroviario, en particular en caso de que se vean afectados requisitos funcionales.
3. La declaración «CE» estará fechada y firmada por el fabricante o su representante autorizado.
4. Mediante actos de ejecución, la Comisión establecerá la plantilla de la declaración «CE» de conformidad o idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad y la lista de documentos que la acompañen. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 51, apartado 3.
5. Las piezas de repuesto de los subsistemas que estén ya en servicio cuando la ETI correspondiente entre en vigor podrán ser instaladas en dichos subsistemas sin someterse al apartado 1.
6. 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 con 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 representante autorizado deberán aplicar las disposiciones previstas en las ETI respectivas.
2. Cuando la ETI correspondiente lo requiera, la evaluación de la conformidad o de la idoneidad para el uso de un componente de interoperabilidad será tramitada por el organismo notificado ante el cual el fabricante o su representante autorizado hayan presentado la solicitud de dicha evaluación.
3. Si los componentes de interoperabilidad son objeto de otros actos jurídicos de la Unión relativos a otras materias, la declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso indicará que dichos componentes de interoperabilidad cumplen también los requisitos de tales actos jurídicos.
4. Si tanto el fabricante como su representante autorizado incumplen las obligaciones señaladas en los apartados 1 y 3, estas incumbirán a toda persona que ponga en el mercado los componentes de interoperabilidad. A efectos de la presente Directiva, las mismas obligaciones se aplicarán a cualquier persona que monte los componentes de interoperabilidad, o parte de los mismos de origen distinto, o los fabrique para su propio uso.
5. Si un Estado miembro comprueba que se ha expedido indebidamente la declaración «CE», garantizará que el componente de interoperabilidad no se ponga en el mercado. En ese caso, el fabricante o su representante autorizado tendrán la obligación de modificar el componente de interoperabilidad para que sea conforme en las condiciones que establezca dicho Estado miembro.

*Artículo 11***Incumplimiento de requisitos esenciales por parte de los componentes de interoperabilidad**

1. Si un Estado miembro descubre 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, dicho Estado miembro adoptará todas las medidas necesarias para restringir su ámbito de aplicación, prohibir su uso, retirarlo del mercado o recuperarlo. Dicho Estado miembro informará inmediatamente a la Comisión, a la Agencia 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, previo mandato de la Comisión, comenzará el proceso de consulta con las partes sin demora y en cualquier caso en un plazo de veinte días a partir de la fecha de recepción de dicho mandato. Si, a raíz de dicha consulta, la Agencia considera que la medida no está justificada, informará de ello inmediatamente a la Comisión, al Estado miembro que tomó la iniciativa, a otros Estados miembros y al fabricante o a su representante autorizado. Cuando la Agencia considere que la medida está justificada, informará de ello inmediatamente a los Estados miembros.
3. Cuando la decisión a que se refiere el apartado 1 se derive de una insuficiencia de las especificaciones europeas, los Estados miembros, la Comisión o la Agencia, según proceda, aplicarán una o varias de las siguientes medidas:
 - a) la retirada total o parcial de dichas especificaciones de las publicaciones donde estén inscritas;
 - b) si la especificación pertinente es una norma armonizada, la restricción o retirada de esa norma de acuerdo con el artículo 11 del Reglamento (UE) n° 1025/2012;
 - c) la revisión de la ETI de conformidad con el artículo 6.
4. Cuando un componente de interoperabilidad provisto de la declaración «CE» de conformidad incumpla los requisitos esenciales, el Estado miembro competente adoptará las medidas pertinentes frente a cualquier entidad que haya expedido la declaración e informará de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros.

CAPÍTULO IV
SUBSISTEMAS

Artículo 12

Libre circulación de subsistemas

Sin perjuicio de lo dispuesto en el capítulo V, los Estados miembros no prohibirán, restringirán o dificultarán en su territorio y al amparo de la presente Directiva, la construcción, la entrada en servicio y la explotación de subsistemas de carácter estructural constitutivos del sistema ferroviario de la Unión si estos cumplen los requisitos esenciales. En particular, no exigirán verificaciones que ya se hayan efectuado:

- a) en el marco del procedimiento de expedición de la declaración «CE» de verificación, o
- b) 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. La Agencia y las autoridades nacionales de seguridad considerarán conformes con los requisitos esenciales los subsistemas de carácter estructural constitutivos del sistema ferroviario de la Unión que, cuando proceda, estén provistos de la declaración «CE» de verificación establecida con referencia a las ETI, de acuerdo con el artículo 15, o de la declaración de verificación establecida con referencia a las normas nacionales de acuerdo con el artículo 15, apartado 8, o de ambas.

2. Las normas nacionales para la ejecución de los requisitos esenciales y, cuando proceda, los medios nacionales aceptables de conformidad, serán de aplicación en los siguientes casos:

- a) si las ETI no cubren, o no cubren totalmente, determinados aspectos de los requisitos esenciales, incluidos los puntos pendientes a que se refiere el artículo 4, apartado 6;
- b) si se ha 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) si el caso específico precisa la aplicación de normas técnicas no recogidas en la ETI pertinente;
- d) normas nacionales empleadas para especificar sistemas existentes, limitadas al objetivo de evaluar la compatibilidad técnica del vehículo con la red;
- e) redes y vehículos que no son objeto de las ETI;
- f) como medida preventiva temporal de carácter urgente, en particular después de un accidente.

Artículo 14

Notificación de normas nacionales

1. Los Estados miembros notificarán a la Comisión y a la Agencia las normas nacionales existentes a que se refiere el artículo 13, apartado 2, en los casos siguientes:

- a) cuando las normas nacionales no se hayan notificado a más tardar el ... (*). En ese caso, se notificarán a más tardar el ... (**);
- b) cada vez que se modifiquen las normas;
- c) cuando se presente, de conformidad con el artículo 7, una nueva solicitud de no aplicación de la ETI;
- d) cuando las normas nacionales sean redundantes tras la publicación o revisión de la ETI de que se trate.

(*) Fecha de la entrada en vigor de la presente Directiva.

(**) Seis meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

2. Los Estados miembros notificarán el texto completo de las normas nacionales mencionadas en el apartado 1 a través de los sistemas informáticos apropiados y de acuerdo con el artículo 27 del Reglamento (UE) .../... (*).
 3. Los Estados miembros se asegurarán de que las normas nacionales mencionadas en el apartado 1, incluidas las relativas a las interfaces entre vehículos y redes, son fácilmente accesibles, de dominio público y están formuladas en una terminología que todas las partes interesadas puedan comprender. Se podrá solicitar a los Estados miembros que faciliten información adicional sobre esas normas nacionales.
 4. 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.
 5. Los Estados miembros, a través de los sistemas informáticos apropiados y de acuerdo con el artículo 27 del Reglamento (UE) .../... (*), enviarán el borrador de nuevas normas nacionales a la Agencia y a la Comisión para su estudio antes de la fecha prevista de introducción de la nueva norma propuesta en el ordenamiento jurídico nacional, a su debido tiempo y dentro de los plazos a que se hace referencia en el artículo 25, apartado 1, del Reglamento (UE) .../... (*), así como la justificación de su introducción. Los Estados miembros velarán por que el proyecto esté lo suficientemente desarrollado como para permitir a la Agencia llevar a cabo su examen de conformidad con lo dispuesto en el artículo 25, apartado 2, del Reglamento (UE) .../... (*).
 6. Cuando adopten una nueva norma nacional, los Estados miembros lo notificarán a la Agencia y la Comisión a través de los sistemas informáticos apropiados y de acuerdo con el artículo 27 del Reglamento (UE) .../... (*).
 7. En caso de medidas preventivas urgentes, los Estados miembros podrán adoptar y aplicar una nueva norma nacional de forma inmediata. Dicha norma se notificará de conformidad con el artículo 27, apartado 2, del Reglamento (UE) .../... (*) y estará sujeta a la evaluación de la Agencia conforme a lo dispuesto en el artículo 26, apartados 1, 2 y 5, de dicho Reglamento.
 8. Cuando los Estados miembros notifiquen una norma nacional mencionada en el apartado 1 o una nueva norma nacional, aportarán justificación de la necesidad de la misma para cumplir con algún requisito esencial que no esté aún regulado por la ETI pertinente.
 9. La Agencia examinará los proyectos de normas nacionales y las normas nacionales mencionadas en el apartado 1 de conformidad con los procedimientos establecidos en los artículos 25 y 26 del Reglamento (UE) .../... (*).
 10. Mediante actos de ejecución, la Comisión establecerá la clasificación en grupos de las normas nacionales notificadas al objeto de facilitar la aceptación cruzada en los distintos Estados miembros y la puesta en el mercado de vehículos, incluida la compatibilidad entre los equipos fijos y los móviles. Tales actos de ejecución se basarán en el progreso realizado por la Agencia en el ámbito de la aceptación cruzada y se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 51, apartado 3.
- La Agencia clasificará las normas nacionales notificadas en aplicación del presente artículo de conformidad con los actos de ejecución contemplados en el párrafo primero.
11. Los Estados miembros podrán optar por no notificar las normas y limitaciones de naturaleza estrictamente local. En tales casos, los Estados miembros mencionarán dichas normas y limitaciones en los registros de infraestructuras indicados en el artículo 49.
 12. Las normas nacionales notificadas con arreglo al presente artículo no estarán sujetas al procedimiento de notificación establecido en la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽¹⁾.
 13. Las normas nacionales no notificadas de acuerdo con el presente artículo no se aplicarán a los efectos de la presente Directiva.

(*) Reglamento que figura en el documento 2013/0014 (COD).

⁽¹⁾ Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información (DO L 241 de 17.9.2015, p. 1).

*Artículo 15***Procedimiento para establecer la declaración «CE» de verificación**

1. Para expedir la declaración «CE» de verificación necesaria para la puesta en el mercado y la entrada en servicio a que se refiere el capítulo V, el solicitante pedirá al organismo u organismos de evaluación de la conformidad que haya elegido a esos efectos que aplique el procedimiento de verificación «CE» establecido en el anexo IV.
2. El solicitante establecerá la declaración «CE» de verificación de un subsistema. El solicitante declarará, bajo su exclusiva responsabilidad, que el subsistema en cuestión ha sido objeto de los correspondientes procedimientos de verificación y que cumple los requisitos del Derecho de la Unión aplicable y las normas nacionales pertinentes. La declaración «CE» de verificación y los documentos que la acompañen irán debidamente fechados y firmados por el solicitante.
3. La función del organismo notificado encargado de la verificación «CE» de un subsistema comenzará en la fase de diseño del proyecto y abarcará todo el período de construcción hasta la fase de aceptación, antes de la puesta del subsistema en el mercado o en servicio. De acuerdo con la ETI pertinente, también englobará la verificación de las interfaces del subsistema en cuestión con respecto al sistema en que se integre.
4. El solicitante 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.
5. En el caso de renovación o rehabilitación de un subsistema que resulte en una modificación del expediente técnico y que afecte a la validez de los procedimientos de verificación ya realizados, el solicitante evaluará la necesidad de una nueva declaración «CE» de verificación.
6. El organismo notificado podrá expedir verificaciones de declaración intermedias para cubrir determinadas fases del procedimiento de verificación o partes del subsistema.
7. Si lo permite la ETI pertinente, el organismo notificado podrá expedir certificados de verificación de uno o varios subsistemas o de determinadas partes de dichos subsistemas.
8. Los Estados miembros designarán los órganos encargados de llevar a cabo el procedimiento de verificación respecto de las normas nacionales. A ese respecto, los órganos designados se encargarán de las tareas necesarias para ello. Sin perjuicio del artículo 30, un Estado miembro podrá nombrar órgano designado a un órgano notificado; en ese caso, todo el proceso podrá ser llevado a cabo por un único órgano de evaluación de la conformidad.
9. La Comisión podrá especificar, mediante actos de ejecución:
 - a) los detalles de los procedimientos de verificación «CE» para los subsistemas, incluido el procedimiento de verificación de normas nacionales y los documentos que deberá enviar el solicitante a efectos de dicho procedimiento;
 - b) las plantillas de la declaración «CE» de verificación, en particular en caso de una modificación del subsistema o de verificaciones adicionales, la declaración intermedia de verificación y las plantillas de los documentos del expediente técnico que debe acompañar a dichas declaraciones, así como las plantillas para el certificado de verificación.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 51, apartado 3.

*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 cuyo 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 cuyo 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 que son objeto de dichas normas o de partes de las mismas.

CAPÍTULO V

PUESTA EN EL MERCADO Y ENTRADA EN SERVICIO

Artículo 18

Autorización de la entrada 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 y si obtienen la autorización pertinente de conformidad con los apartados 3 y 4.
2. Cada autoridad nacional de seguridad autorizará la entrada en servicio de los subsistemas de energía, infraestructura y de control-mando y señalización en las vías que se implanten o exploten en el territorio de su Estado miembro.
3. Las autoridades nacionales de seguridad informarán detalladamente de cómo han de obtenerse las autorizaciones contempladas en el presente artículo. 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.
4. El solicitante presentará una solicitud de autorización de la puesta en servicio de instalaciones fijas a la autoridad nacional de seguridad. A la solicitud se adjuntará un expediente que incluya pruebas documentales de:
 - a) las declaraciones de verificación contempladas en el artículo 15;
 - b) la compatibilidad técnica de los 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 los subsistemas, establecida sobre la base de las ETI, las normas nacionales y los métodos comunes de seguridad (MCS) contemplados en el artículo 6 de la Directiva (UE) .../... (*);
 - d) en el caso de subsistemas de control-mando y señalización en las vías que utilicen equipamiento del Sistema Europeo de Control de Trenes (ETCS) y/o del Sistema Mundial de Comunicaciones Móviles-Ferrocarril (GSM-R), la decisión positiva de la Agencia adoptada de conformidad con el artículo 19 de la presente Directiva; y, en el caso de un cambio en las disposiciones del proyecto del pliego de condiciones o en la descripción de las soluciones técnicas previstas posteriores a la decisión positiva, la conformidad con el resultado del procedimiento a que se hace referencia en el artículo 30, apartado 2, del Reglamento (UE) .../... (**).
5. En el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud del solicitante, la autoridad nacional de seguridad le comunicará a este que el expediente está completo o le pedirá información complementaria pertinente, para lo cual fijará un plazo razonable.

(*) Directiva que figura en el documento 2013/0016 (COD).

(**) Reglamento que figura en el documento 2013/0014 (COD).

La autoridad nacional de seguridad verificará la integridad, pertinencia y coherencia del expediente, y, en el caso del equipamiento ERTMS (Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo) en vía, la conformidad con la decisión positiva de la Agencia adoptada de conformidad con el artículo 19 de la presente Directiva y, cuando proceda, la conformidad con el resultado del procedimiento a que se hace referencia en el artículo 30, apartado 2, del Reglamento (UE) .../... (*). Tras dicha verificación, la autoridad nacional de seguridad expedirá la autorización de entrada en servicio de instalaciones fijas o comunicará su decisión negativa al solicitante 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.

6. En caso de renovación o rehabilitación de subsistemas existentes, el solicitante presentará un expediente con la descripción del proyecto a la autoridad nacional de seguridad. En el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud del solicitante, la autoridad nacional de seguridad comunicará a este que el expediente está completo o le pedirá información complementaria pertinente, para lo cual fijará un plazo razonable. La autoridad nacional de seguridad, en estrecha cooperación con la Agencia en el caso de proyectos del ERTMS en vía, examinará dicho expediente y decidirá si se necesita una nueva autorización de entrada en servicio de acuerdo con los siguientes criterios:

- a) cuando el nivel global de seguridad del subsistema de que se trate pueda verse afectado por las obras previstas;
- b) cuando así lo exijan las ETI aplicables;
- c) cuando así lo exijan los planes nacionales de ejecución instaurados por los Estados miembros, o
- d) cuando se hayan modificado los valores de los parámetros sobre la base de los cuales ya se hubiera concedido la autorización.

La autoridad nacional de seguridad tomará 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.

7. Una decisión que deniegue una solicitud de autorización para la entrada en servicio de instalaciones fijas deberá estar debidamente motivada por la autoridad nacional de seguridad. El solicitante podrá presentar, en el plazo de un mes a partir de la recepción de la decisión negativa, una petición en el sentido de que la autoridad nacional de seguridad reconsidere su decisión. La petición deberá ir acompañada de una justificación. La autoridad nacional de seguridad dispondrá entonces de un plazo de dos meses a partir de la fecha de recepción de la petición de reconsideración de su decisión en el que confirmar o revocar esta. Si se confirma la decisión negativa de la autoridad nacional de seguridad, el solicitante podrá interponer un recurso ante el órgano de apelación de conformidad con el artículo 18, apartado 3, de la Directiva (UE) .../... (**).

Artículo 19

Aplicación armonizada del ERTMS en la Unión

1. En el caso de subsistemas de control-mando y señalización en vía que utilicen etcS y/o GSM-R, la Agencia velará por la aplicación armonizada del ERTMS en la Unión.

2. A fin de velar por la aplicación armonizada del ERTMS y por la interoperabilidad a escala de la Unión, antes de realizar las licitaciones relacionadas con equipamiento del ERTMS en vía, la Agencia comprobará que las soluciones técnicas previstas cumplen plenamente las ETI pertinentes y, en consecuencia, son totalmente interoperables.

3. El solicitante remitirá una solicitud de aprobación a la Agencia. La solicitud relativa a proyectos individuales del ERTMS, a combinaciones de proyectos, a una línea, a un grupo de líneas o a una red, se acompañará de un expediente que incluya:

- a) el proyecto del pliego de condiciones o la descripción de las soluciones técnicas previstas;
- b) documentos justificativos de las condiciones necesarias para la compatibilidad técnica y operativa del subsistema con los vehículos que van a operar en las redes correspondientes;
- c) documentos justificativos de que las soluciones técnicas previstas cumplen las ETI pertinentes;
- d) cualquier otro documento importante, como dictámenes de la autoridad nacional de seguridad, declaraciones de verificación o certificados de conformidad.

(*) Reglamento que figura en el documento 2013/0014 (COD).

(**) Directiva que figura en el documento 2013/0016 (COD).

Dicha solicitud y la información acerca de todas las solicitudes, las etapas de los procedimientos correspondientes y sus resultados, así como, en su caso, las peticiones y las decisiones de la Sala de Recurso, se presentarán a través de la ventanilla única a que se refiere el artículo 12 del Reglamento (UE) .../... (*).

Las autoridades nacionales de seguridad podrán emitir un dictamen sobre la solicitud de aprobación, destinado al solicitante antes de que presente la solicitud o a la Agencia después de que la haya presentado.

4. En el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud del solicitante, la Agencia le comunicará que el expediente está completo o le pedirá la información complementaria pertinente, para lo cual fijará un plazo razonable.

La Agencia emitirá una decisión positiva o informará al solicitante sobre posibles deficiencias en un plazo de tiempo predeterminado razonable y, en cualquier caso, en el plazo máximo de dos meses a partir de la recepción de toda la información pertinente. La Agencia basará su dictamen en el expediente del solicitante y en posibles dictámenes de la autoridad nacional de seguridad.

En caso de que el solicitante esté de acuerdo con las deficiencias detectadas por la Agencia, deberá corregir el diseño del proyecto y presentar una nueva solicitud de aprobación a la Agencia.

En caso de que el solicitante no esté de acuerdo con las deficiencias detectadas por la Agencia, se aplicará el procedimiento a que hace referencia el apartado 5.

En el caso a que se refiere el artículo 7, apartado 1, letra a), el solicitante no solicitará una nueva evaluación.

5. Si una decisión de la Agencia no es positiva, esta última deberá justificarla debidamente. El solicitante podrá, en el plazo de un mes a partir de la recepción de dicha decisión, presentar una petición motivada para que la Agencia reconsidere su decisión. La Agencia dispondrá de dos meses a partir de la fecha de recepción de la solicitud de reconsideración para confirmarla o revocarla. Si la Agencia confirma su decisión inicial, el solicitante podrá interponer un recurso ante la sala de recurso establecida en virtud del artículo 55 del Reglamento (UE) .../... (*).

6. En caso de que se modifique el proyecto del pliego de condiciones o la descripción de las soluciones técnicas previstas con posterioridad a la decisión positiva, el solicitante informará sin dilación a la Agencia y a la autoridad nacional de seguridad mediante la ventanilla única a que se refiere el artículo 12 del Reglamento (UE) .../... (*). En dicho caso, se aplicará el artículo 30, apartado 2, letra a), de dicho Reglamento.

Artículo 20

Puesta en el mercado de subsistemas móviles

1. 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.
2. El solicitante deberá asegurarse, en particular, de que se haya facilitado la declaración de verificación pertinente.

Artículo 21

Autorización de puesta en el mercado de vehículos

1. El solicitante solo podrá poner un vehículo en el mercado después de haber obtenido la autorización de puesta en el mercado del vehículo expedida por la Agencia de acuerdo con lo dispuesto en los apartados 5, 6 y 7 o por la autoridad nacional de seguridad de conformidad con el apartado 8.
2. En su solicitud de autorización de puesta en el mercado de un vehículo, el solicitante especificará el área de uso del vehículo. La solicitud incluirá pruebas de que se ha comprobado la compatibilidad técnica entre el vehículo y la red del área de uso.

(*) Reglamento que figura en el documento 2013/0014 (COD).

3. La solicitud de autorización de puesta en el mercado de un vehículo irá acompañada de un expediente sobre el vehículo o el tipo de vehículo que incluya pruebas documentales de:

- a) la puesta en el mercado de los subsistemas móviles que componen el vehículo, de conformidad con el artículo 20, sobre la base de la declaración «CE» de verificación;
- b) la compatibilidad técnica dentro del vehículo de los subsistemas contemplados en la letra a), comprobada a partir de las ETI y, cuando proceda, las normas nacionales pertinentes;
- c) la integración segura dentro del vehículo de los subsistemas contemplados en la letra a), establecida sobre la base de las ETI y, cuando proceda, las normas nacionales pertinentes y los métodos comunes de seguridad a que se refiere el artículo 6 de la Directiva (UE) .../... (*);
- d) la compatibilidad técnica del vehículo con la red del área de uso a que se refiere el apartado 2, establecida sobre la base de las ETI pertinentes y, cuando proceda, de las normas nacionales, los registros de infraestructura y los MCS relativos a la evaluación de riesgo contemplados en el artículo 6 de la Directiva (UE) .../... (*).

Dicha solicitud y la información acerca de todas las solicitudes, las etapas de los procedimientos correspondientes y sus resultados, así como, en su caso, las peticiones y las decisiones de la Sala de Recurso, se presentarán a través de la ventanilla única a que se refiere el artículo 12 del Reglamento (UE) .../... (**).

Cuando sea necesario realizar ensayos para obtener pruebas documentales de la compatibilidad técnica a que se refieren las letras b) y d) del párrafo primero, las autoridades nacionales de seguridad pertinentes 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, hará cuanto esté en su mano para garantizar que todos los ensayos puedan realizarse en los tres meses siguientes a la recepción de la petición del solicitante. En su caso, la autoridad nacional de seguridad tomará medidas para garantizar que los ensayos puedan tener lugar.

4. La Agencia o, en el caso del apartado 8, la autoridad nacional de seguridad expedirán autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos o informarán al solicitante de su decisión negativa en un plazo predeterminado razonable y, en todo caso, en un plazo de cuatro meses a partir de la recepción de toda la información pertinente facilitada por el solicitante. La Agencia o, en los casos contemplados en el apartado 8, la autoridad nacional de seguridad aplicarán las normas prácticas de desarrollo referidas al procedimiento de autorización que se establezcan en un acto de ejecución, conforme a lo previsto en el apartado 9. Estas autorizaciones permitirán poner vehículos en el mercado de la Unión.

5. La Agencia expedirá autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos respecto de los vehículos cuya zona de uso se encuentre en uno o varios Estados miembros. Para expedir esas autorizaciones, la Agencia:

- a) evaluará los elementos del expediente expuestos en el apartado 3, letras b), c) y d) del párrafo primero, para verificar la integridad, la pertinencia y la coherencia del expediente en relación con las ETI pertinentes, y
- b) remitirá el expediente del solicitante a las autoridades nacionales de seguridad a las que corresponda el área de uso para que evalúen el expediente con vistas a verificar su integridad, pertinencia y coherencia con el apartado 3, letra d) del párrafo primero, y con los elementos especificados en el apartado 3, letras a), b) y c) del párrafo primero, en relación con las normas nacionales pertinentes.

Como parte de las evaluaciones mencionadas en las letras a) y b), y cuando existan dudas justificadas, la Agencia o las autoridades nacionales de seguridad podrán exigir que se realicen ensayos en la red. Para facilitar esos ensayos, las autoridades nacionales de seguridad de que se trate podrán conceder autorizaciones temporales al solicitante para que utilice el vehículo con vistas a realizar ensayos en la red. El administrador de infraestructuras se esforzará por garantizar que todos esos ensayos puedan realizarse en los tres meses siguientes a la petición de la Agencia o la autoridad nacional de seguridad.

6. En el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud del solicitante, la Agencia comunicará a este que el expediente está completo o le pedirá información complementaria pertinente, para lo cual fijará un plazo razonable. Respecto de la integridad, pertinencia y coherencia del expediente, la Agencia podrá también evaluar los elementos especificados en el apartado 3, párrafo primero, letra d).

(*) Directiva que figura en el documento 2013/0016 (COD).

(**) Reglamento que figura en el documento 2013/0014 (COD).

La Agencia tendrá plenamente en cuenta las evaluaciones previstas en el apartado 5 antes de tomar su decisión sobre la expedición de la autorización de puesta en el mercado de un vehículo. La Agencia expedirá la autorización de puesta en el mercado o comunicará su decisión negativa al solicitante en un plazo predeterminado razonable y, en todo caso, en un plazo de cuatro meses a partir de la recepción de toda la información pertinente.

En los supuestos de no aplicación de una o varias de las ETI, o de partes de estas, a los que se refiere el artículo 7, la Agencia expedirá la autorización relativa a un vehículo únicamente tras la aplicación del procedimiento establecido en dicho artículo.

La Agencia será plenamente responsable de las autorizaciones que expida.

7. Cuando la Agencia no esté de acuerdo con una evaluación negativa realizada por una o varias autoridades de seguridad de conformidad con el apartado 5, letra b), informará de ello a la autoridad o autoridades en cuestión y expondrá los motivos de su desacuerdo. La Agencia y la autoridad o autoridades nacionales de seguridad cooperarán con vistas a alcanzar una evaluación que sea aceptable para ellas. Cuando sea necesario, tal y como lo hayan decidido la Agencia y la autoridad o autoridades nacionales de seguridad, en este proceso también participará el solicitante. Si no se puede alcanzar un acuerdo sobre una evaluación que sea aceptable para todas las partes en el plazo de un mes a partir del momento en que la Agencia haya comunicado su desacuerdo a la autoridad o autoridades nacionales de seguridad, la Agencia tomará su decisión definitiva, a no ser que la autoridad o autoridades nacionales de seguridad hayan remitido el asunto, para su arbitraje, a la sala de recurso creada en virtud del artículo 55 del Reglamento (UE) .../... (*). 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 o autoridades nacionales de seguridad.

Cuando la sala de recurso esté de acuerdo con la Agencia, la Agencia tomará una decisión sin demora.

Cuando la sala de recurso esté de acuerdo con la evaluación negativa de la autoridad nacional de seguridad, la Agencia expedirá una autorización con una zona de uso de la que se excluyan los tramos de la red que hayan sido objeto de una evaluación negativa.

Cuando la Agencia no esté de acuerdo con la evaluación positiva de una o más autoridades nacionales de seguridad de conformidad con el apartado 5, letra b), informará de ello a la autoridad o autoridades en cuestión y expondrá los motivos de su desacuerdo. La Agencia y la autoridad o autoridades nacionales de seguridad cooperarán con vistas a alcanzar una evaluación que sea aceptable para todas ellas. Cuando sea necesario, tal y como lo hayan decidido la Agencia y la autoridad o autoridades nacionales 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 o autoridades nacionales su desacuerdo, la Agencia tomará su decisión definitiva.

8. Cuando el área de uso esté limitada a una o varias redes que se encuentren únicamente en un Estado miembro, la autoridad nacional de seguridad de ese Estado miembro podrá, bajo su propia responsabilidad y cuando así lo pida el solicitante, expedir la autorización de puesta en el mercado del vehículo. Para expedir este tipo de autorizaciones, la autoridad nacional de seguridad evaluará el expediente en relación con los elementos mencionados en el apartado 3 y de acuerdo con los procedimientos que se establezcan en el acto de ejecución adoptado en virtud del apartado 9. En el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud del solicitante, la autoridad nacional de seguridad comunicará a este que el expediente está completo o le pedirá la información adicional pertinente. La autorización también será válida, sin ampliación del área de uso, para los vehículos que se dirijan a las estaciones de Estados miembros vecinos cuyas redes tengan características similares, cuando esas estaciones estén cerca de la frontera y previa consulta con las autoridades nacionales de seguridad competentes. Esta consulta podrá realizarse atendiendo a las circunstancias de cada caso, o bien preverse en un acuerdo transfronterizo celebrado entre autoridades nacionales de seguridad.

Cuando el área de uso esté limitada al territorio de un Estado miembro y en los supuestos de no aplicación de una o varias de las ETI, o de partes de estas, a los que se refiere el artículo 7, la autoridad nacional de seguridad expedirá la autorización relativa a un vehículo únicamente tras la aplicación del procedimiento previsto en ese artículo.

La autoridad nacional de seguridad será plenamente responsable de las autorizaciones que expida.

9. A más tardar el ... (**), la Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, disposiciones prácticas que especifiquen:

- a) el modo en que el solicitante deberá cumplir los requisitos establecidos en el presente artículo para la obtención de la autorización de puesta en el mercado de vehículos y la autorización de tipo de vehículo, enumerando los documentos exigidos;

(*) Reglamento que figura en el documento 2013/0014 (COD).

(**) Dos años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

- b) los detalles del proceso de autorización, como las fases del procedimiento y los plazos de cada etapa del proceso;
- c) el modo en que la Agencia y la autoridad nacional de seguridad deberán cumplir los requisitos establecidos en el presente artículo a lo largo de las diferentes etapas del proceso de solicitud y autorización, incluida la evaluación de los expedientes de los solicitantes.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 51, apartado 3. Tendrán en cuenta la experiencia adquirida durante la preparación de los acuerdos de cooperación a que se refiere el apartado 14 del presente artículo.

10. Las autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos incluirán:

- a) el área o áreas de uso;
- b) los valores de los parámetros mencionados en las ETI y, cuando proceda, en las normas nacionales, para la comprobación de la compatibilidad técnica entre el vehículo y el área de uso;
- c) la conformidad del vehículo con las ETI y los conjuntos de normas nacionales pertinentes relativas a los parámetros a que se refiere la letra b);
- d) las condiciones de utilización del vehículo y otras limitaciones.

11. Toda decisión de denegación de autorización de puesta en el mercado de vehículos o de exclusión de parte de la red como consecuencia de la evaluación negativa a que se refiere el apartado 7 deberá estar debidamente justificada. El solicitante podrá, en el plazo de un mes a partir de la recepción de la decisión negativa, pedir a la Agencia o a la autoridad nacional de seguridad, según corresponda, 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 confirmarla o revocarla.

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 55 del Reglamento (UE) .../... (*).

Si se confirma la decisión negativa de la autoridad nacional de seguridad, el solicitante podrá interponer un recurso ante el órgano de recurso que corresponda según el Derecho nacional. Los Estados miembros podrán designar al organismo regulador mencionado en el artículo 55 de la Directiva 2012/34/UE a efectos de este procedimiento de recurso. En ese caso, será de aplicación el artículo 18, apartado 3, de la Directiva (UE) .../... (**).

12. En caso de renovación o rehabilitación de vehículos existentes que ya cuentan con una autorización de puesta en el mercado de vehículos, será necesaria una nueva autorización de puesta en el mercado de vehículos si:

- a) los valores de los parámetros a que se refiere el apartado 10, letra b), se modifican de modo que queden fuera del intervalo de parámetros aceptables definidos en las ETI;
- b) el nivel global de seguridad del vehículo de que se trate puede verse afectado por los trabajos previstos, o
- c) así lo exigen las ETI aplicables.

13. Cuando el solicitante desee ampliar el área de uso de un vehículo que ya haya sido autorizado, completará el expediente con los documentos pertinentes mencionados en el apartado 3 en relación con el área de uso adicional. El solicitante presentará el expediente a la Agencia, que, tras seguir los procedimientos establecidos en los apartados 4 a 7, expedirá una autorización actualizada que tenga por objeto el área de uso ampliada.

Si el solicitante hubiera obtenido una autorización de acuerdo con el apartado 8 y desea ampliar el área de uso en el Estado miembro de que se trate, completará el expediente con los documentos pertinentes mencionados en el apartado 3 en relación con el área de uso adicional. Presentará el expediente a la autoridad nacional de seguridad, que, tras seguir los procedimientos establecidos en el apartado 8, expedirá una autorización actualizada que tenga por objeto el área de uso ampliada.

(*) Reglamento que figura en el documento 2013/0014 (COD).

(**) Directiva que figura en el documento 2013/0016 (COD).

14. A los efectos de los apartados 5 y 6 del presente artículo, la Agencia celebrará acuerdos de cooperación con las autoridades nacionales de seguridad de conformidad con el artículo 76 del Reglamento (UE) .../... (*). Esos acuerdos podrán ser acuerdos específicos o acuerdos marco, y podrán ser partes en ellos una o varias autoridades nacionales de seguridad. Incluirán una descripción detallada de las tareas y condiciones de lo que se haya de entregar, los plazos aplicables a su entrega y el prorrateo de las tasas que deba abonar el solicitante. También podrán incluir acuerdos de cooperación específicos en el caso de redes que requieran conocimientos especializados específicos por motivos geográficos o históricos, con vistas a reducir los gastos y la carga administrativa del solicitante. Además, cuando tales redes estén aisladas del resto del sistema ferroviario de la Unión, esos acuerdos de cooperación específicos podrán incluir la posibilidad de que las autoridades nacionales de seguridad correspondientes contraten tareas cuando ello sea necesario para asegurar una asignación eficiente y proporcionada de los recursos para la autorización. Estos acuerdos deberán estar en vigor antes de que la Agencia inicie las actividades de autorización de conformidad con el artículo 54, apartado 4, de la presente Directiva.

15. En los Estados miembros cuyo ancho de vía de la red sea distinto del de la red ferroviaria principal de la Unión y compartan idénticos requisitos técnicos y operativos con terceros países vecinos, todas las autoridades nacionales de seguridad de dichos Estados miembros, además de celebrar los acuerdos de cooperación a que se refiere el artículo 14, deberán celebrar con la Agencia un acuerdo multilateral en el que se definan las condiciones en las que la autorización para un vehículo expedida en uno de esos Estados miembros tendrá validez también en los demás Estados miembros afectados.

16. El presente artículo no se aplicará a los vagones de mercancías ni a los vagones de viajeros de uso compartido con terceros países cuyo ancho de vía sea distinto del de la red ferroviaria principal dentro de la Unión que hayan sido autorizados en virtud de un procedimiento de autorización de vehículos diferente. Las normas que rigen el procedimiento de autorización de esos vehículos se publicarán y notificarán a la Comisión. La empresa ferroviaria de que se trate garantizará la conformidad de esos vehículos con los requisitos esenciales de la presente Directiva en el marco de su sistema de gestión de la seguridad. La Comisión, sobre la base del informe de la Agencia, podrá dictaminar si las mencionadas normas se ajustan o no a los objetivos de la presente Directiva. En caso negativo, los Estados miembros afectados y la Comisión podrán cooperar para establecer las medidas adecuadas que deban adoptarse, con la participación de los organismos internacionales correspondientes en caso necesario.

17. Cualquier Estado miembro puede decidir no aplicar el presente artículo a las locomotoras o trenes automotores procedentes de terceros países con destino a una estación situada cerca de la frontera de su territorio y designada para operaciones transfronterizas. La empresa ferroviaria correspondiente garantizará la conformidad de esos vehículos con los requisitos esenciales de la presente Directiva en el contexto de su sistema de gestión de la seguridad y, cuando corresponda, conforme al artículo 10, apartado 9, de la Directiva (UE) .../... (**).

Artículo 22

Registro de vehículos cuya puesta en el mercado haya sido autorizada

1. Antes de que un vehículo pueda ser utilizado por primera vez y tras la concesión de la autorización de puesta en el mercado de acuerdo con el artículo 21, deberá ser inscrito en uno de los registros de vehículos a que se refiere el artículo 47, a petición del poseedor.
2. Cuando el área de uso del vehículo esté limitada al territorio de un Estado miembro, el vehículo se registrará en ese Estado miembro.
3. Cuando el área de uso del vehículo abarque el territorio de más de un Estado miembro, el vehículo se registrará en uno de los Estados miembros de que se trate.

Artículo 23

Comprobaciones antes de la utilización de vehículos autorizados

1. Antes de utilizar un vehículo en el área de uso especificada en su autorización de puesta en el mercado, la empresa ferroviaria deberá comprobar:

(*) Reglamento que figura en el documento 2013/0014 (COD).

(**) Directiva que figura en el documento 2013/0016 (COD).

- a) que se ha autorizado debidamente la puesta en el mercado de ese vehículo de acuerdo con el artículo 21 y que este se ha registrado debidamente;
 - b) que el vehículo es compatible con la ruta sobre la base del registro de infraestructuras, las ETI pertinentes o cualquier otra información pertinente que habrá de facilitar el administrador de infraestructuras de forma gratuita y en un plazo razonable cuando tal registro no exista o esté incompleto, y
 - c) que el vehículo está adecuadamente integrado en la composición del tren en el que esté destinado a operar, teniendo en cuenta el sistema de gestión de la seguridad mencionado en el artículo 9 de la Directiva (UE) .../... (*) y la ETI relativa a la explotación y gestión del tráfico.
2. A efectos de lo dispuesto en el apartado 1, la empresa ferroviaria podrá realizar ensayos en cooperación con el administrador de infraestructuras.

El administrador de infraestructuras, en consulta con el solicitante, hará cuanto esté en su mano para garantizar que todos los ensayos puedan realizarse en los tres meses siguientes a la recepción de la petición del solicitante.

Artículo 24

Autorización de tipos de vehículos

1. La Agencia o una autoridad nacional de seguridad podrán, cuando proceda, conceder autorizaciones de tipos de vehículo de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 21. La solicitud de autorización para un tipo de vehículo y la información acerca de todas las solicitudes, las etapas de los procedimientos correspondientes y sus resultados, así como, en su caso, las peticiones y las decisiones de la Sala de Recurso, se presentarán a través de la ventanilla única a que se refiere el artículo 12 del Reglamento (UE) .../... (**).
2. Si la Agencia o una autoridad nacional de seguridad expide una autorización de puesta en el mercado de un vehículo, deberá expedir al mismo tiempo de la petición del solicitante una autorización de tipo del vehículo que se refiera a la misma zona de uso de ese vehículo.
3. En caso de modificación de las disposiciones pertinentes de las ETI o de las normas nacionales que hubieran servido de base para la expedición de una autorización de un tipo de vehículo, la ETI o la norma nacional determinarán si la autorización de tipo de vehículo ya concedida sigue siendo válida o debe renovarse. Si es preciso renovar la autorización, las comprobaciones efectuadas por la Agencia o por una autoridad nacional de seguridad solo podrán referirse a las normas modificadas.
4. Mediante actos de ejecución, la Comisión establecerá el modelo de declaración de conformidad con el tipo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 51, apartado 3.
5. La declaración de conformidad con un tipo se establecerá de acuerdo con:
 - a) los procedimientos de verificación de las ETI correspondientes, o
 - b) cuando las ETI no se apliquen, los procedimientos de evaluación de la conformidad tal como se definen en los módulos B + D, B + F y H1 de la Decisión 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.
6. 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 51, apartado 3.
7. Las autorizaciones de tipos de vehículos se registrarán en el Registro europeo de tipos autorizados de vehículos a que se refiere el artículo 48.

(*) Directiva que figura en el documento 2013/0016 (COD).

(**) Reglamento que figura en el documento 2013/0014 (COD).

⁽¹⁾ Decisión n° 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre un marco común para la comercialización de los productos y por la que se deroga la Decisión 93/465/CEE del Consejo (DO L 218 de 13.8.2008, p. 82).

*Artículo 25***Conformidad de los vehículos con un vehículo tipo autorizado**

1. Un vehículo o una serie de vehículos que sean conformes con un vehículo tipo autorizado, recibirán, sin comprobaciones adicionales, una autorización del vehículo de acuerdo con el artículo 21, sobre la base de una declaración de conformidad con ese tipo de vehículo presentada por el solicitante.
2. La renovación de la autorización de un tipo de vehículo a que se refiere el artículo 24, apartado 3, 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.

*Artículo 26***Incumplimiento de requisitos esenciales por parte de los vehículos o tipos de vehículos**

1. En caso de que una empresa ferroviaria observe, durante el funcionamiento, que alguno de los vehículos que emplea no cumple uno de los requisitos esenciales aplicables, tomará las medidas de corrección necesarias para que el vehículo sea conforme. Además, podrá informar a la Agencia y a las demás autoridades nacionales de seguridad afectadas de las medidas que haya tomado. Si la empresa ferroviaria dispone de pruebas de que el incumplimiento existía ya en el momento de expedirse la autorización de puesta en el mercado, informará de ello a la Agencia y a las demás autoridades nacionales de seguridad interesadas.
2. En caso de que una autoridad nacional de seguridad observe, por ejemplo en el marco del proceso de supervisión que establece el artículo 17 de la Directiva (UE) .../... (*), que un vehículo o un tipo de vehículo para el que la Agencia, de conformidad con el artículo 21, apartado 5, o con el artículo 24, o la autoridad nacional de seguridad, de conformidad con el artículo 21, apartado 8, o con el artículo 24, hayan expedido una autorización de puesta en el mercado no cumple, al ser utilizado del modo previsto, alguno de los requisitos esenciales aplicables, informará de ello a la empresa ferroviaria que utilice el vehículo o el tipo de vehículo y le pedirá que adopte las medidas correctoras necesarias para que el vehículo o los vehículos sean conformes. La autoridad nacional de seguridad informará a la Agencia y a cualesquiera otras autoridades nacionales de seguridad afectadas, inclusive las de un territorio en el que esté en curso la solicitud de autorización para la puesta en el mercado de un vehículo del mismo tipo.
3. Cuando, en los casos a que se refieren los apartados 1 o 2 del presente artículo, las medidas correctoras que aplique la empresa ferroviaria no garanticen la conformidad con los requisitos esenciales aplicables, y esa falta de conformidad provoque un riesgo grave para la seguridad, la autoridad nacional de seguridad correspondiente podrá aplicar medidas de seguridad temporales en el marco de su funciones de supervisión, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 17, apartado 6, de la Directiva (UE) .../... (*). Además, la autoridad nacional de seguridad o la Agencia podrán aplicar paralelamente medidas de seguridad de carácter temporal, en forma de suspensión de la autorización de tipo del vehículo, que estarán sujetas a control judicial y al procedimiento de arbitraje previsto en el artículo 21, apartado 7.
4. En los casos contemplados en el apartado 3, la Agencia o la autoridad nacional de seguridad que haya expedido la autorización, tras haber examinado la eficacia de las medidas adoptadas para hacer frente al riesgo grave para la seguridad, podrán decidir la revocación o la modificación de la autorización si se demuestra que, en el momento de la autorización, se incumplía un requisito esencial. Deberán a tal fin notificar su decisión al titular de la autorización de puesta en el mercado o de la autorización de tipo de vehículo, indicando los motivos de su decisión. El titular podrá, en el plazo de un mes a partir de la recepción de la decisión de la Agencia o de la autoridad nacional de seguridad, pedirles que reconsideren su decisión. En tal caso, la decisión de revocación quedará suspendida de forma temporal. La Agencia o la autoridad nacional de seguridad dispondrán de un plazo de un mes a partir de la fecha de recepción de la petición de reconsideración de su decisión para confirmarla o revocarla.

Si procede, en caso de discrepancia entre la Agencia y la autoridad nacional de seguridad en cuanto a la necesidad de restringir o de revocar la autorización, se aplicará el procedimiento de arbitraje previsto en el artículo 21, apartado 7. En caso de que, como resultado de dicho procedimiento, no se restrinja ni revoque la autorización del vehículo, se suspenderán las medidas temporales de seguridad a las que se refiere el apartado 3 del presente artículo.

(*) Directiva que figura en el documento 2013/0016 (COD).

5. Si se confirma la decisión de la Agencia, el titular de la autorización del vehículo podrá interponer un recurso ante la sala de recurso designada de conformidad con el artículo 55 del Reglamento (UE) .../... (*) en el plazo establecido en el artículo 59 de dicho Reglamento. Si se confirma la decisión de una autoridad nacional de seguridad, el titular de la autorización del vehículo podrá interponer un recurso, en un plazo de dos meses a partir de la notificación de dicha decisión, a efectos del control jurisdiccional mencionado en el artículo 18, apartado 3, de la Directiva (UE) .../... (**). Los Estados miembros podrán designar al organismo regulador mencionado en el artículo 56 de la Directiva 2012/34/UE a efectos de este procedimiento de recurso.

6. Cuando la Agencia decida revocar o modificar una autorización de puesta en el mercado expedida por ella, informará de ello directamente a todas las autoridades nacionales de seguridad, indicando los motivos de su decisión.

Cuando una autoridad nacional de seguridad decida revocar o modificar una autorización de puesta en el mercado que ella misma haya expedido, informará de ello inmediatamente a la Agencia, indicando los motivos de su decisión. A continuación, la Agencia informará de ello a las demás autoridades nacionales de seguridad.

7. La decisión de la Agencia o de la autoridad nacional de seguridad de revocar la autorización se consignará en el correspondiente registro de vehículos de conformidad con el artículo 22 o, en el caso de una autorización de un tipo de vehículo, en el registro europeo de tipos de vehículos autorizados de conformidad con el artículo 24, apartado 7. La Agencia y las autoridades nacionales de seguridad velarán por que se informe debidamente a las empresas ferroviarias que utilicen vehículos del mismo tipo que el vehículo o tipo de vehículo objeto de la revocación. Dichas empresas ferroviarias comprobarán en primer lugar si existe el mismo problema de incumplimiento. En caso afirmativo, se aplicará el procedimiento previsto en el presente artículo.

8. En caso de revocación de una autorización de puesta en el mercado, el vehículo afectado dejará de utilizarse y no se ampliará su zona de uso. En caso de revocación de una autorización de tipo de vehículo, los vehículos construidos sobre la base de dicha autorización no se pondrán en el mercado o, si ya se hubieran puesto en el mercado, deberán retirarse del mismo. Podrá solicitarse una nueva autorización basada en el procedimiento previsto en el artículo 21, por lo que respecta a vehículos individuales, o en el artículo 24, por lo que respecta a un tipo de vehículo.

9. En los casos previstos en los apartados 1 o 2, si el incumplimiento de los requisitos esenciales se limita a una parte del área de uso del vehículo de que se trate y existía ya dicho incumplimiento en el momento de expedirse la autorización de puesta en el mercado, se modificará el área de uso para excluir de ella las partes afectadas.

CAPÍTULO VI

ORGANISMOS DE EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD

Artículo 27

Autoridades notificadoras

1. Los Estados miembros nombrarán autoridades notificadoras, que serán responsables de establecer y aplicar los procedimientos necesarios para la evaluación, notificación y seguimiento de los organismos de evaluación de la conformidad, incluido el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 34.

2. Los Estados miembros garantizarán que esas autoridades notifiquen a la Comisión y a los demás Estados miembros los organismos autorizados para realizar las tareas de evaluación de la conformidad de terceros previstas en el artículo 10, apartado 2, y el artículo 15, apartado 1. También garantizarán que comuniquen a la Comisión y a los demás Estados miembros los organismos designados a que se refiere el artículo 15, apartado 8.

3. Los Estados miembros podrán decidir que sea un organismo nacional de acreditación a tenor del Reglamento (CE) n° 765/2008 quien realice, con arreglo a dicho Reglamento, la evaluación y el seguimiento contemplados en el apartado 1.

4. En caso de que la autoridad notificadora delegue en un organismo que no sea un ente público o le encomiende de cualquier otro modo la evaluación, la notificación o el seguimiento contemplados en el apartado 1 del presente artículo, dicho organismo deberá ser una persona jurídica y cumplir los requisitos establecidos en el artículo 28. Adoptará las disposiciones pertinentes para asumir las responsabilidades derivadas de sus actividades.

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

(*) Reglamento que figura en el documento 2013/0014 (COD).

(**) Directiva que figura en el documento 2013/0016 (COD).

*Artículo 28***Requisitos relativos a las autoridades notificadoras**

La autoridad notificadora:

- a) se establecerá de forma que se evite todo conflicto de intereses con los organismos de evaluación de la conformidad;
- b) se organizará y gestionará de manera que se preserve la objetividad e imparcialidad de sus actividades;
- c) se organizará 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;
- d) no ofrecerá ni ejercerá ninguna actividad que efectúen los organismos de evaluación de la conformidad ni servicios de consultoría de carácter comercial o competitivo;
- e) preservará la confidencialidad de la información obtenida;
- f) dispondrá de suficiente personal competente para efectuar adecuadamente sus tareas.

*Artículo 29***Obligación de las autoridades notificadoras de proporcionar información**

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

La Comisión hará pública esta información.

*Artículo 30***Organismos de evaluación de la conformidad**

1. A efectos de la notificación, los organismos de evaluación de la conformidad deberán cumplir los requisitos establecidos en los apartados 2 a 7 del presente artículo y en los artículos 31 y 32.
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 correspondiente ETI y para las que haya 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 producto para los que haya 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 las correspondientes descripciones de los procedimientos con arreglo a los cuales deba efectuarse la evaluación de la conformidad, garantizando la transparencia y la capacidad de aplicar dichos procedimientos. Se dotará de políticas y procedimientos adecuados que permitan distinguir entre las tareas que realiza como organismo de evaluación de la conformidad notificado y sus demás actividades;
- 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 realizar adecuadamente las tareas técnicas y administrativas relacionadas con las actividades de evaluación de la conformidad y tendrá acceso a todo el material y los medios necesarios.

4. Los organismos de evaluación de la conformidad suscribirán 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.

6. Los organismos de evaluación de la conformidad participarán en las actividades pertinentes de normalización y las actividades del grupo de coordinación de los organismos de evaluación de la conformidad notificados establecidos con arreglo a las disposiciones aplicables del Derecho de la Unión, o se asegurarán de que su personal de evaluación esté informado al respecto, y aplicarán a modo de directrices generales las decisiones y los documentos administrativos que resulten de los trabajos del mencionado grupo.

7. Los organismos de evaluación de la conformidad que hayan sido notificados en relación con los subsistemas de control-mando y señalización en las vías y/o de control-mando y señalización a bordo participarán en las actividades del grupo del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) mencionado en el artículo 29 del Reglamento (UE) .../... (*) o se asegurarán de que su personal de evaluación esté informado al respecto. Seguirán las directrices surgidas de los trabajos de dicho grupo. En caso de que su aplicación les parezca inadecuada o imposible, presentarán sus observaciones al grupo del ERTMS para que se debatan, de modo que las directrices sean objeto de una mejora continua.

Artículo 31

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 podrá considerar que un organismo perteneciente a una asociación empresarial o una federación profesional que represente a empresas que participan en el diseño, la fabricación, el suministro, el montaje, el uso o el mantenimiento de los productos que evalúa cumple este requisito de independencia a condición de que se demuestre su independencia y la ausencia de conflicto de intereses.

2. Se garantizará la imparcialidad del organismo de evaluación de la conformidad, de los miembros de la alta dirección del mismo 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 será 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. Esta prohibición 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 32

Personal de los organismos de evaluación de la conformidad

1. El personal responsable de la realización de las tareas de evaluación de la conformidad deberá tener las siguientes competencias:

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

(*) Reglamento que figura en el documento 2013/0014 (COD).

- 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 aplicables del Derecho de la Unión;
 - 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 33

Presunción de conformidad de los organismos 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 30 a 32 en la medida en que las normas armonizadas aplicables incluyan estos requisitos.

Artículo 34

Subcontrataciones y filiales de los organismos notificados

1. Cuando un organismo 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 30 a 32 e informará de ello a la autoridad notificadora.
2. Los organismos notificados asumirán la plena responsabilidad de las tareas realizadas por los subcontratistas o las filiales, con independencia del lugar en el que 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 notificadora 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 35

Organismos internos acreditados

1. Los solicitantes podrán recurrir a un organismo interno acreditado para que lleve a cabo actividades de evaluación de la conformidad a efectos de la aplicación de los procedimientos indicados en los módulos A1, A2, C1 o C2, que figuran en el anexo II de la Decisión 768/2008/CE, y en los módulos CA1 y CA2, que figuran en el anexo I de la Decisión 2010/713/UE. Dicho organismo constituirá una parte separada e identificable del solicitante de que se trate 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) n^o 765/2008;
 - b) el organismo y su personal estarán organizados, dentro de la empresa de la que formen parte, de manera identificable, utilizarán métodos de información que garanticen su imparcialidad y lo demostrarán al organismo nacional de acreditación;
 - 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 notificadora, previa solicitud de esta última, por las empresas de las que forman parte o el organismo nacional de acreditación.

Artículo 36

Solicitud de notificación

1. Los organismos de evaluación de la conformidad presentarán una solicitud de notificación a la autoridad notificadora 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 30 a 32.

3. Si el organismo de evaluación de la conformidad en cuestión no puede facilitar un certificado de acreditación, entregará a la autoridad notificadora todas las pruebas documentales necesarias para la verificación, el reconocimiento y el seguimiento regular del cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos 30 a 32.

Artículo 37

Procedimiento de notificación

1. Las autoridades notificadoras solo notificarán aquellos organismos de evaluación de la conformidad que satisfagan los requisitos establecidos en los artículos 30 a 32.

2. Las autoridades notificadoras notificarán los organismos contemplados en el apartado 1 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 módulos de evaluación de la conformidad, el producto o productos objeto de la evaluación y el certificado de acreditación pertinente u otra certificación de competencia según lo previsto en el apartado 4.

4. Si la notificación no está basada en el certificado de acreditación mencionado en el artículo 36, apartado 2, la autoridad notificadora 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 30 a 32.

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

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

Artículo 38

Números de identificación y listas de organismos notificados

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

Se asignará un número de identificación único a cada organismo notificado incluso si este es notificado con arreglo a varios actos jurídicos 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 39***Cambios en las notificaciones**

1. Si una autoridad notificadora comprueba o es informada de que un organismo notificado ha dejado de cumplir los requisitos establecidos en los artículos 30 a 32 o no está cumpliendo sus obligaciones, la autoridad notificadora 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 retirada, restricción o suspensión de la notificación o si el organismo notificado ha cesado su actividad, el Estado miembro notificador adoptará las medidas oportunas para que los expedientes de dicho organismo sean tratados por otro organismo notificado o se pongan a disposición de las autoridades notificadoras y de vigilancia responsables cuando estas los soliciten.

*Artículo 40***Impugnación de la competencia de organismos notificados**

1. La Comisión investigará todos los casos en los que dude o un tercero le plantee dudas acerca de la competencia de un organismo notificado o acerca del cumplimiento por parte de este de los requisitos y las responsabilidades que le incumben.
2. El Estado miembro notificador 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 notificado no cumple o ha dejado de cumplir los requisitos de su notificación, informará al Estado miembro notificador al respecto y le pedirá que adopte las medidas correctoras necesarias, que pueden consistir, si es necesario, en la anulación de la notificación.

*Artículo 41***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 notificados tendrán debidamente en cuenta, al llevar a cabo sus actividades, 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 perseguirán en este contexto es, sin embargo, el de evaluar la conformidad del producto con la presente Directiva.

3. Si un organismo notificado comprueba que el fabricante no cumple los requisitos establecidos en la ETI pertinente, las normas armonizadas o las 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 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 exigido, el organismo notificado restringirá, suspenderá o retirará cualquier certificado, según el caso.

*Artículo 42***Obligación de los organismos notificados de proporcionar información**

1. Los organismos notificados informarán a la autoridad notificadora:
 - 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 supervisión del mercado en relación con las actividades de evaluación de la conformidad;
- d) previa solicitud, de las actividades de evaluación de la conformidad realizadas dentro del ámbito de su notificación y de cualquier otra actividad realizada, con inclusión de la subcontratación y las actividades transfronterizas.

Las autoridades nacionales de seguridad competentes serán también informadas de cualquier denegación, restricción, suspensión o retirada de certificados conforme a la letra a).

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, los certificados «CE» de conformidad de los componentes de interoperabilidad y los certificados «CE» de idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad.

Artículo 43

Intercambios de las mejores prácticas

La Comisión dispondrá que se organicen intercambios de las mejores prácticas entre las autoridades nacionales de los Estados miembros responsables de la política de notificación.

Artículo 44

Coordinación de los organismos notificados

La Comisión se asegurará de que se establezca una coordinación y una cooperación adecuadas entre los organismos notificados con arreglo a la presente Directiva mediante el establecimiento de un grupo sectorial de organismos notificados. La Agencia prestará su apoyo a las actividades de los organismos notificados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 24 del Reglamento (UE) .../... (*).

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

Artículo 45

Organismos designados

1. Los requisitos relativos a los organismos de evaluación de la conformidad establecidos en los artículos 30 a 34 también se aplicarán a los organismos designados en virtud del artículo 15, apartado 8, excepto:

- a) en lo que respecta a las competencias exigidas a su personal en virtud del artículo 32, apartado 1, letra c), en cuyo caso se exigirá que el organismo designado tenga una comprensión y un conocimiento adecuados de la legislación nacional;
- b) en lo que respecta a los documentos que deben conservarse a disposición de la autoridad notificadora en virtud del artículo 34, apartado 4, en cuyo caso se exigirá que el organismo designado incluya los documentos relativos a los trabajos realizados por filiales o subcontratistas de acuerdo con las normas nacionales pertinentes.

2. Las obligaciones operativas establecidas en el artículo 41 también se aplicarán a los organismos designados en virtud del artículo 15, apartado 8, con la diferencia de que esas obligaciones se referirán a normas nacionales en lugar de ETI.

3. La obligación de información establecida en el artículo 42, apartado 1, también se aplicará a los organismos designados, que en consecuencia informarán a los Estados miembros.

CAPÍTULO VII

REGISTROS

Artículo 46

Sistema de numeración de vehículos

1. Tras su registro y de conformidad con el artículo 22, la autoridad competente del Estado miembro de registro asignará a cada vehículo un número de vehículo europeo (NVE). Se marcará cada vehículo con un NVE asignado.

(*) Reglamento que figura en el documento 2013/0014 (COD).

2. Las especificaciones del NVE se recogerán en las medidas a que se refiere el artículo 47, apartado 2, de conformidad con la ETI correspondiente.
3. Se asignará el NVE a cada vehículo solamente una vez, a menos que se especifique lo contrario en las medidas a que se refiere el artículo 47, apartado 2, de conformidad con la ETI correspondiente.
4. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, en el caso de vehículos que se utilicen y procedan de terceros países, se destinen a estos o 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 de conformidad con un modo distinto de codificación.

Artículo 47

Registros de vehículos

1. Hasta que el registro europeo de vehículos a que se refiere el apartado 5 esté operativo, cada Estado miembro mantendrá un registro nacional de vehículos. Dicho registro:
 - a) cumplirá las especificaciones comunes mencionadas en el apartado 2;
 - b) será mantenido actualizado por un organismo independiente de cualquier empresa ferroviaria;
 - c) será accesible a las autoridades nacionales de seguridad y a los organismos de investigación designados en el marco de los artículos 16 y 22 de la Directiva (UE) .../... (*); asimismo, deberán tener acceso, en respuesta a una solicitud fundada, los organismos reguladores a que se refiere el artículo 55 de la Directiva 2012/34/UE, la Agencia, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras, así como las personas u organizaciones que registren vehículos o estén identificadas en el registro.
2. La Comisión adoptará, a través de actos de ejecución, especificaciones comunes para los registros nacionales de vehículos 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 introducción y consulta de los mismos.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 51, apartado 3.
3. El registro nacional de vehículos contendrá, como mínimo, los siguientes elementos:
 - a) el NVE;
 - b) referencias a la declaración «CE» de verificación y la entidad que la haya expedido;
 - c) referencias al registro europeo de tipos autorizados de vehículos mencionados en el artículo 48;
 - d) la identificación del propietario y del poseedor del vehículo;
 - e) las limitaciones que afecten al modo de explotación del vehículo;
 - f) la entidad encargada del mantenimiento.
4. Mientras no estén conectados los registros nacionales de vehículos de los Estados miembros de acuerdo con la especificación a que se refiere el apartado 2, cada Estado miembro actualizará su registro, en relación con los datos que le conciernan, con las modificaciones realizadas por otro Estado miembro en su propio registro.
5. Con vistas a reducir la carga administrativa y los costes indebidos de los Estados miembros y las partes interesadas, la Comisión, a más tardar el ... (**), teniendo en cuenta el resultado de un análisis de la rentabilidad, adoptará, mediante actos de ejecución, las especificaciones técnicas y funcionales del registro europeo de vehículos al que se incorporen los registros nacionales de vehículos con vistas a proporcionar a todos los usuarios una interfaz armoniosa para el registro de vehículos y la gestión de datos. Serán de aplicación las letras b) y c) del apartado 1 y el apartado 3. En esa especificación se incluirán el 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, así como las fases de migración.

Tales actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 51, apartado 3, y sobre la base de una recomendación de la Agencia.

(*) Directiva que figura en el documento 2013/0016 (COD).

(**) Dos años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

El registro europeo de vehículos se elaborará teniendo en cuenta las aplicaciones informáticas y los registros ya establecidos por la Agencia y los Estados miembros, como el registro europeo centralizado virtual de vehículos vinculado a los registros nacionales de vehículos. El registro europeo de vehículos estará operativo a más tardar el ... (*).

6. El poseedor del vehículo declarará inmediatamente cualquier modificación de los datos introducidos en los registros de vehículos, la destrucción de un vehículo o su decisión de dejar de registrar un vehículo al Estado miembro en el que se haya registrado el vehículo.

7. Cuando se trate de vehículos autorizados 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 de que se trate, la entidad encargada de su mantenimiento y las limitaciones en materia de utilización del vehículo, puedan obtenerse a través de un registro de vehículos o estar disponibles de cualquier otra forma sin demora en un formato fácilmente legible y conforme a los mismos principios de no discriminación que se aplican a otros datos similares de un registro de vehículos.

Artículo 48

Registro europeo de tipos autorizados 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 24. Dicho registro:

- a) será público y accesible electrónicamente;
- b) cumplirá las especificaciones comunes mencionadas en el apartado 2;
- c) estará conectado con los registros de vehículos pertinentes.

2. La Comisión adoptará, a través de actos de ejecución, especificaciones comunes para el registro de tipos de vehículos autorizados 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. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 51, apartado 3.

3. El registro incluirá, como mínimo, los siguientes elementos para cada tipo de vehículo:

- a) las características técnicas, entre ellas las relacionadas con la accesibilidad para personas con discapacidades y personas con movilidad reducida, del tipo de vehículo, tal como se definen en las ETI correspondientes;
- b) el nombre del fabricante;
- c) los datos de las autorizaciones relativas al área de uso para un tipo de vehículo, incluida cualquier limitación o retirada.

Artículo 49

Registro de infraestructuras

1. Cada Estado miembro garantizará la publicación de un registro de infraestructuras en que figuren los valores de los parámetros de red de cada subsistema o parte de subsistema pertinentes establecidos en las ETI pertinentes.

2. Los valores de los parámetros recogidos en el registro de infraestructuras se utilizarán 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 limitaciones.

4. Cada Estado miembro velará por que se actualice el registro de la infraestructura de acuerdo con el apartado 5.

5. La Comisión adoptará, a través de actos de ejecución, especificaciones comunes para el registro de la infraestructura relativas al contenido, el formato de los datos, la arquitectura funcional y técnica, el modo de funcionamiento y las normas para la introducción y consulta de los datos. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 51, apartado 3.

(*) Cinco años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

CAPÍTULO VIII

DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES

Artículo 50

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Se conferirá a la Comisión la facultad de adoptar actos delegados con arreglo al artículo 5, apartado 1, durante un plazo de cinco años a partir del ... (*). La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.
3. Es de particular importancia que la Comisión observe su práctica habitual y lleve a cabo consultas con expertos, incluidos los de los Estados miembros, antes de adoptar dichos actos delegados.
4. La delegación de poderes mencionada en el artículo 5, apartado 1, 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.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados con arreglo al artículo 5, apartado 1, entrarán en vigor siempre y cuando ni el Parlamento Europeo ni el Consejo hayan formulado objeciones en un plazo de dos meses a partir del momento en que les haya sido notificado el acto en cuestión o siempre 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 51

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) n° 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 4 del Reglamento (UE) n° 182/2011.
3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011. Si el comité no emite dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n° 182/2011.

Artículo 52

Motivación

Toda decisión adoptada en aplicación de la presente Directiva relativa a la evaluación de la conformidad o idoneidad para el uso de componentes de interoperabilidad o la verificación de subsistemas integrantes del sistema ferroviario de la Unión, así como las decisiones que se tomen en aplicación de los artículos 7, 12 y 17, 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 53

Informes e información

1. A más tardar el ... (**), la Comisión informará sobre el progreso realizado en la preparación de la función ampliada de la Agencia de acuerdo con la presente Directiva. Además, cada tres años, y por primera vez tres años después de la conclusión del período transitorio establecido en el artículo 54, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los progresos logrados con vistas a la interoperabilidad del sistema ferroviario de la Unión y sobre el funcionamiento de la Agencia en este contexto. Ese informe también incluirá una evaluación de la aplicación y el empleo de los registros previstos en el capítulo VII, y un análisis de los casos mencionados en el artículo 7 y de la aplicación del capítulo V en que se evalúe en particular el funcionamiento de los acuerdos de cooperación celebrados entre la Agencia y las autoridades nacionales de seguridad. A los efectos del primer informe que ha de elaborar tras la conclusión del período transitorio, la

(*) Fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

⁽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).

(**) Dos años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

Comisión llevará a cabo amplias consultas con las partes interesadas y establecerá un programa que permita evaluar los progresos realizados. La Comisión propondrá, si procede en vista del análisis mencionado anteriormente, medidas legislativas que incluyan medidas relativas a la función de la Agencia en el aumento de la interoperabilidad.

2. La Agencia elaborará y actualizará periódicamente una herramienta capaz de proporcionar, a petición de un Estado miembro, del Parlamento Europeo o de la Comisión, un panorama del grado de interoperabilidad del sistema ferroviario de la Unión. Esa herramienta utilizará la información existente en los registros previstos en el capítulo VII.

Artículo 54

Régimen transitorio para la utilización de vehículos

1. No obstante lo dispuesto en el apartado 4 del presente artículo, los vehículos que sea necesario autorizar entre el ... (*) y el ... (**) estarán sujetos a las disposiciones establecidas en el capítulo V de la Directiva 2008/57/CE.

2. Las autorizaciones de entrada en servicio de vehículos concedidas con arreglo al apartado 1 y todas las demás autorizaciones concedidas antes del ... (*), 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 que aún no estén comprendidas en su autorización, obtendrán una nueva autorización de puesta en el mercado de vehículos. La puesta en el mercado en estas redes adicionales estará sujeta al artículo 21.

4. A más tardar el ... (**), la Agencia desempeñará las labores de autorización con arreglo a los artículos 21 y 24 y las tareas a que se refiere el artículo 19 con respecto a las zonas de uso en los Estados miembros que no hayan enviado la notificación a la Agencia y a la Comisión con arreglo al artículo 57, apartado 2. No obstante lo dispuesto en los artículos 21 y 24, las autoridades nacionales de seguridad de los Estados miembros que hayan enviado la notificación a la Agencia y a la Comisión con arreglo al artículo 57, apartado 2, podrán seguir concediendo autorizaciones de conformidad con la Directiva 2008/57 hasta el ... (***).

Artículo 55

Otras disposiciones transitorias

1. Los anexos IV, V, VII y IX de la Directiva 2008/57/CE se aplicarán hasta la fecha de entrada en vigor de los correspondientes actos de ejecución a que se refieren el artículo 7, apartado 5, el artículo 9, apartado 4, el artículo 14, apartado 10, y el artículo 15, apartado 9, de la presente Directiva.

2. La Directiva 2008/57/CE seguirá siendo de aplicación en relación con los proyectos del ERTMS en vía que deban ponerse en servicio entre el ... (*) y el ... (**).

3. Los proyectos que hayan superado la fase de licitación o de contratación antes del ... (**) no estarán sujetos a la aprobación previa de la Agencia a que se refiere el artículo 19.

4. Hasta el ... (****), las opciones incluidas en los contratos que se hayan firmado antes del ... (*) no estarán sujetas a la aprobación previa de la Agencia a que se refiere el artículo 19, incluso aunque se ejerciten después del ... (*).

(*) Fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

(**) Tres años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

(***) Cuatro años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

(****) Quince años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

5. Antes de autorizar la entrada en servicio de cualquier equipo del ERTMS en vía que no esté sujeto a la aprobación previa de la Agencia a que se refiere el artículo 19, las autoridades nacionales de seguridad cooperarán con la Agencia para garantizar que las soluciones técnicas sean plenamente operativas, de conformidad con el artículo 30, apartado 3, y el artículo 31, apartado 2, del Reglamento (UE) .../... (*).

Artículo 56

Recomendaciones y dictámenes de la Agencia

La Agencia emitirá recomendaciones y opiniones de conformidad con el artículo 19 del Reglamento (UE) .../... (*) a efectos de la aplicación de la presente Directiva. Cuando sea pertinente, esas recomendaciones y dictámenes se tendrán en cuenta al elaborar actos de ejecución de conformidad con la presente Directiva.

Artículo 57

Transposición

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en los artículos 1 y 2, el artículo 7, apartados 1 a 4 y 6, el artículo 8, el artículo 9, apartado 1, el artículo 10, apartado 5, el artículo 11, apartados 1, 3 y 4, los artículos 12, 13 y 14, el artículo 15, apartados 1 a 8, el artículo 16, el artículo 18, el artículo 19, apartado 3, los artículos 21 a 39, el artículo 40, apartado 2, los artículos 41, 42, 44, 45 y 46, el artículo 47, apartados 1, 3, 4 y 7, el artículo 49, apartados 1 a 4, el artículo 54 y los anexos I, II, III y IV, a más tardar el ... (**). Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

2. Los Estados miembros podrán prorrogar el período de transposición previsto en el apartado 1 por un año. A tal efecto, a más tardar el ... (***), los Estados miembros que no incorporen las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas a su Derecho nacional en el período de transposición a que se refiere el apartado 1 lo notificarán a la Agencia y a la Comisión y presentarán los motivos de esa prórroga.

3. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en 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 las directivas derogadas por la presente Directiva se entenderán hechas a la presente Directiva. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia y la formulación de dicha mención.

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

5. Chipre y Malta quedan exentas de las obligaciones de transposición y aplicación del artículo 13, el artículo 14, apartados 1 a 8, 11 y 12, el artículo 15, apartados 1 a 9, el artículo 16, apartado 1, los artículos 19 a 26, los artículos 45, 46 y 47, el artículo 49, apartados 1 a 4, y el artículo 54 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 las medidas para aplicar los artículos a los que hace referencia el párrafo primero en el plazo de dos años a partir de la recepción de la solicitud.

Artículo 58

Derogación

Queda derogada la Directiva 2008/57/CE, modificada por las directivas citadas en el anexo V, parte A, con efectos a partir del ... (****), sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros relativas a las fechas de incorporación al Derecho interno de las directivas establecidas en la lista del anexo V, parte B.

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

(*) Reglamento que figura en el documento 2013/0014 (COD).

(**) Tres años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

(***) Treinta meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

(****) Cuatro años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

*Artículo 59***Entrada en vigor**

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

*Artículo 60***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en ..., el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO I

ELEMENTOS DEL SISTEMA FERROVIARIO DE LA UNIÓN

1. RED

A efectos de la presente Directiva, la red de la Unión incluirá los siguientes elementos:

- a) las líneas especialmente construidas para la alta velocidad, equipadas para velocidades por lo general iguales o superiores a 250 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.

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 englobarán todos los vehículos aptos para circular por la totalidad o parte de la red de la Unión:

- 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 y los coches de viajeros,
- los vagones de mercancías, incluidos los vehículos de piso rebajado diseñados para toda la red y los vehículos diseñados para el transporte de camiones,
- vehículos especiales, tales como material rodante auxiliar.

Esta lista de vehículos incluirá los vehículos especialmente diseñados para circular por los distintos tipos de líneas de alta velocidad que se describen en el punto 1.

ANEXO II

SUBSISTEMAS

1. LISTA DE SUBSISTEMAS

A los efectos de la presente Directiva, el sistema ferroviario de la Unión 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, o

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, los pasos a nivel, 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 sus características de accesibilidad para personas con discapacidades y personas con movilidad reducida) 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 y de tarificación 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 del consumo y de la tarificación 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 sus características de accesibilidad para personas con discapacidades y personas con movilidad reducida), los dispositivos de seguridad pasivos o activos, los dispositivos necesarios para la salud de los viajeros y del personal a bordo.

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 de la Unión y garantizar las prestaciones necesarias.

ANEXO III

REQUISITOS ESENCIALES**1. REQUISITOS GENERALES****1.1. Seguridad**

- 1.1.1. El diseño, la construcción o la fabricación, el mantenimiento y la vigilancia de los componentes fundamentales para la seguridad y, en especial, de los elementos que intervienen en la circulación de los trenes deben garantizar la seguridad en el nivel que corresponde a los objetivos fijados para la red, incluso en situaciones degradadas definidas.
- 1.1.2. Los parámetros del contacto rueda-carril deben cumplir los criterios de estabilidad de rodadura necesarios para garantizar una circulación totalmente segura a la velocidad máxima autorizada. Los parámetros de los equipos de frenado deben garantizar que es posible parar, en la distancia de frenado establecida, a la velocidad máxima autorizada.
- 1.1.3. Los componentes utilizados deben resistir los esfuerzos normales o excepcionales especificados durante su período de servicio. Aplicando los medios adecuados, deben limitarse las repercusiones de sus fallos fortuitos en la seguridad.
- 1.1.4. En el diseño de las instalaciones fijas y del material rodante, así como en la elección de los materiales utilizados, hay que tener en cuenta el objetivo de limitar la generación, la propagación y los 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 tal 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 y 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 el Derecho de la Unión.
- 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. El diseño y la explotación del sistema ferroviario no deben dar lugar a la generación de un nivel de ruido inadmisibles:
 - en las zonas cercanas a infraestructuras ferroviarias, según se define en el artículo 3, punto 3, de la Directiva 2012/34/UE, y
 - en la cabina del conductor.
- 1.4.5. La explotación del sistema ferroviario no debe provocar en el suelo un nivel de vibraciones inadmisibles para las actividades y el medio por el que discurra, en las proximidades de la infraestructura y en estado normal de mantenimiento.

1.5. **Compatibilidad técnica**

Las características técnicas de las infraestructuras y de las instalaciones fijas deben ser compatibles entre sí y con las de los trenes que vayan a circular por el sistema ferroviario. Este requisito incluye la integración segura del subsistema del vehículo en la infraestructura.

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.

1.6. **Accesibilidad**

1.6.1. Los subsistemas «infraestructura» y «material rodante» deben ser accesibles a personas con discapacidades y a personas con movilidad reducida, para garantizar un acceso en igualdad de condiciones con los demás mediante la prevención o retirada de barreras y mediante otras medidas adecuadas. Se incluirán el diseño, la construcción, la renovación, la rehabilitación, el mantenimiento y la explotación de las partes pertinentes de los subsistemas a los que tiene acceso el público.

1.6.2. Los subsistemas «operaciones» y «aplicaciones telemáticas para servicios de viajeros» deben ofrecer la funcionalidad necesaria para facilitar el acceso a personas con discapacidades y a personas con movilidad reducida, para garantizar un acceso en igualdad de condiciones con los demás mediante la prevención o retirada de barreras y mediante otras medidas adecuadas.

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.

2.1.2. *Accesibilidad*

Los subsistemas de la infraestructura a los que tenga acceso el público deberán ser accesibles a personas con discapacidades y a personas con movilidad reducida de acuerdo con el punto 1.6.

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 deben permitir que los trenes circulen con un nivel de seguridad que corresponda a los objetivos fijados para la red. Los sistemas de control-mando y señalización deben seguir permitiendo que circulen en condiciones plenamente seguras los trenes autorizados a circular en condiciones degradadas.

2.3.2. *Compatibilidad técnica*

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

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

2.4. **Material rodante**

2.4.1. *Seguridad*

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

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

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

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

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

Deberá garantizarse la seguridad de los pasajeros que embarquen y desembarquen de los trenes. Las puertas de acceso deben estar dotadas de un sistema de cierre y apertura que garantice la seguridad de los viajeros.

Deben existir salidas de emergencia y estas deben estar señalizadas.

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

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

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

Deberá facilitarse a los pasajeros información fácilmente comprensible y exhaustiva sobre las normas que les sean aplicables, tanto en las estaciones como en los trenes.

2.4.2. *Fiabilidad y disponibilidad*

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

2.4.3. *Compatibilidad técnica*

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

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

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

2.4.4. *Control*

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

2.4.5. *Accesibilidad*

Los subsistemas del material rodante a los que tenga acceso el público deberán ser accesibles a personas con discapacidades y a personas con movilidad reducida de acuerdo con el punto 1.6.

2.5. **Mantenimiento**

2.5.1. *Salud y seguridad*

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

2.5.2. *Protección del medio ambiente*

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

2.5.3. *Compatibilidad técnica*

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

2.6. **Explotación y gestión del tráfico**

2.6.1. *Seguridad*

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

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

2.6.2. *Fiabilidad y disponibilidad*

Las operaciones y la 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.

2.6.4. *Accesibilidad*

Deben adoptarse medidas adecuadas para garantizar que las normas operativas prevén la funcionalidad necesaria para garantizar la accesibilidad a personas con discapacidades y a personas con movilidad reducida.

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 y 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.

2.7.5. *Accesibilidad*

Deben adoptarse medidas adecuadas para garantizar que los subsistemas de las aplicaciones telemáticas para servicios de viajeros prevean la funcionalidad necesaria para garantizar la accesibilidad a personas con discapacidades y a personas con movilidad reducida.

ANEXO IV

PROCEDIMIENTO DE VERIFICACIÓN «CE» DE LOS SUBSISTEMAS

1. PRINCIPIOS GENERALES

Se entiende por «verificación “CE”» el procedimiento llevado a cabo por el solicitante a tenor del artículo 15 para demostrar que se han cumplido los requisitos del Derecho de la Unión aplicable, incluidas, en su caso, las correspondientes normas nacionales relativas a un subsistema, y que puede autorizarse la entrada en servicio del subsistema.

2. CERTIFICADO DE VERIFICACIÓN EXPEDIDO POR UN ORGANISMO NOTIFICADO

2.1. **Introducción**

A efectos de la presente Directiva, la verificación por referencia a las ETI es el procedimiento por el cual un organismo notificado comprueba y certifica que el subsistema cumple las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) correspondientes.

Esto se entiende sin perjuicio de la obligación del solicitante de cumplir con los demás actos jurídicos aplicables de la Unión y con las verificaciones por parte de los organismos de evaluación exigidas en otras normas.

2.2. **Declaración de verificación intermedia (DVI)**2.2.1. *Principios*

A instancia del solicitante, las verificaciones podrán realizarse para partes de un subsistema o limitarse a determinadas etapas del procedimiento de verificación. En tales casos, los resultados de la verificación podrán documentarse en una «declaración de verificación intermedia» (DVI) expedida por el organismo notificado elegido por el solicitante. La DVI debe hacer referencia a las ETI respecto a las cuales se haya evaluado la conformidad.

2.2.2. *Partes del subsistema*

El solicitante puede pedir una DVI para cualquier parte en que decida dividir el subsistema. Cada parte se comprobará en cada etapa descrita en el punto 2.2.3.

2.2.3. *Etapas del procedimiento de verificación*

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

- a) fase de diseño general;
- b) producción: construcción, incluidos, en particular, la ejecución de las obras de ingeniería civil, la fabricación, el montaje de los componentes y el reglaje del conjunto;
- c) ensayo final.

El solicitante puede pedir una DVI para la etapa de diseño (incluidos los ensayos de tipo) y para la etapa de producción para el subsistema en su conjunto o para cualquier parte en que el solicitante haya decidido dividirlo (véase el punto 2.2.2).

2.3. **Certificado de verificación**

- 2.3.1. Los organismos notificados responsables de la verificación evaluarán el diseño, la producción y el ensayo final del subsistema y expedirán el certificado de verificación destinado al solicitante, que, a su vez, redactará la declaración «CE» de verificación. El certificado de verificación debe hacer referencia a las ETI respecto a las cuales se haya evaluado la conformidad.

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

- 2.3.2. Cuando se hayan expedido DVI, el organismo notificado responsable de la verificación del subsistema tendrá en cuenta estas DVI y, antes de expedir su certificado de verificación:

- a) verificará que las DVI incluyen correctamente los requisitos pertinentes de las ETI;

- b) comprobará todos los aspectos que no queden regulados por las DVI, y
- c) comprobará el ensayo final del subsistema en su conjunto.

2.3.3. En caso de modificación de un subsistema ya regulado por un certificado de verificación, el organismo notificado efectuará únicamente los exámenes y ensayos que sean pertinentes y necesarios, es decir, la evaluación atañerá solo a las partes del subsistema que hayan sido modificadas y a sus interfaces con las partes no modificadas del subsistema.

2.3.4. Cada organismo notificado que haya participado en la verificación de un subsistema elaborará un expediente técnico de conformidad con el artículo 15, apartado 4, que abarque el ámbito de sus actividades.

2.4. **Expediente técnico que acompaña a la declaración «CE» de verificación**

El expediente técnico que acompaña a la declaración «CE» de verificación deberá ser ensamblado por el solicitante e incluir los siguientes elementos:

a) características técnicas relacionadas con el diseño, incluidos planos generales y de detalle en relación con la ejecución, esquemas eléctricos e hidráulicos, esquemas de los circuitos de mando-control, descripción de los sistemas informáticos y de los automatismos al nivel de detalle suficiente para documentar la verificación de conformidad efectuada, documentación sobre el funcionamiento y el mantenimiento, etc., pertinentes para el subsistema en cuestión;

b) una lista de los componentes de interoperabilidad mencionados en el artículo 4, apartado 3, letra d), incorporados al subsistema;

c) los expedientes a que se hace referencia en el artículo 15, apartado 4, compilados por cada uno de los organismos participantes en la verificación del subsistema, que deberán incluir:

— copias de las declaraciones «CE» de verificación y, cuando sea aplicable, de las declaraciones «CE» de idoneidad para el uso establecido para los componentes de interoperabilidad a que se refiere el artículo 4, apartado 3, letra d), y acompañadas, en su caso, de los cuadernos de cálculos correspondientes y de una copia de los informes de los ensayos y exámenes efectuados por los organismos notificados sobre la base de las especificaciones técnicas comunes,

— cuando se disponga de ella, la DVI que acompaña al certificado de verificación, incluido el resultado de la verificación de su validez efectuada por el organismo notificado,

— el certificado de verificación, acompañado de los cuadernos de cálculos correspondientes y firmado por el organismo notificado responsable de la verificación, donde se haga constar que el subsistema cumple los requisitos de las ETI aplicables y se mencione cualquier reserva formulada durante la ejecución de las actividades y que no se haya retirado; el certificado de verificación debe ir acompañado, asimismo, de los informes de las inspecciones y auditorías que el mismo organismo haya elaborado en cumplimiento de su misión, según se indica en los puntos 2.5.2 y 2.5.3;

d) certificados de verificación expedidos con arreglo a otros actos jurídicos de la Unión;

e) cuando se requiera la verificación de la integración segura con arreglo a lo dispuesto en el artículo 18, apartado 4, letra c), y el artículo 21, apartado 3, letra c), el expediente técnico correspondiente incluirá el informe o informes de los evaluadores sobre los MCS relativos a la evaluación de riesgo a los que se refiere el artículo 6, apartado 3, de la Directiva 2004/49/CE.

2.5. **Vigilancia por parte de los organismos notificados**

2.5.1. El organismo notificado encargado de verificar la realización deberá tener acceso permanente a las obras, talleres de fabricación, zonas de almacenamiento y de prefabricación, a las instalaciones de ensayo y, en general, a todo lugar que considere necesario para el cumplimiento de su función. El solicitante deberá remitir al organismo notificado todos los documentos necesarios a tal fin y, en particular, los planes de implementación y la documentación técnica del subsistema.

2.5.2. El organismo notificado responsable de comprobar la implementación llevará a cabo auditorías periódicas para confirmar que se cumple lo dispuesto en la ETI o las ETI aplicables. Presentará un informe de auditoría a los encargados de la implementación. Su presencia podrá ser requerida en determinadas fases de la obra.

2.5.3. Por otra parte, el organismo notificado podrá visitar sin previo aviso las obras o los talleres de fabricación. Con ocasión de estas visitas, podrá efectuar auditorías completas o parciales. El organismo notificado facilitará un informe de la inspección y, en su caso, un informe de la auditoría a los profesionales encargados de la realización.

2.5.4. El organismo notificado deberá estar en condiciones de supervisar un subsistema en el que se haya montado un componente de interoperabilidad a fin de evaluar, cuando así lo requiera la ETI correspondiente, su idoneidad para el uso dentro del entorno ferroviario en que se quisiera utilizar.

2.6. **Presentación**

El solicitante conservará una copia del expediente técnico que acompaña a la declaración «CE» de verificación durante toda la vida útil del subsistema. Esta documentación será remitida a cualquier Estado miembro o a la Agencia, previa solicitud.

La documentación presentada en el marco de una solicitud de autorización de entrada en servicio se presentará ante la autoridad a la que se solicita dicha autorización. La autoridad nacional de seguridad o la Agencia podrán solicitar que parte o partes de los documentos presentados junto con la autorización sean traducidos a su propia lengua.

2.7. **Publicación**

Todos los organismos notificados publicarán con carácter periódico la información pertinente relacionada con:

- a) las solicitudes de verificación y las DVI recibidas;
- b) la solicitud de evaluación de la conformidad e idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad;
- c) las DVI expedidas o denegadas;
- d) los certificados de verificación y los certificados «CE» de idoneidad para el uso expedidos o denegados;
- e) los certificados de verificación expedidos o denegados.

2.8. **Lengua**

Los expedientes y la correspondencia relacionados con el procedimiento de verificación «CE» se redactarán en una lengua oficial de la Unión del Estado miembro en el que esté establecido el solicitante o en una lengua oficial de la Unión aceptada por el solicitante.

3. **CERTIFICADO DE VERIFICACIÓN EXPEDIDO POR UN ORGANISMO DESIGNADO**

3.1. **Introducción**

En caso de que se apliquen normas nacionales, la verificación incluirá un procedimiento por el que el organismo designado con arreglo al artículo 15, apartado 8 (el organismo designado) comprueba y certifica que el subsistema cumple las normas nacionales, notificadas con arreglo al artículo 14, en relación con cada Estado miembro en el que se pretenda que el subsistema sea autorizado para su entrada en servicio.

3.2. **Certificado de verificación**

El organismo designado expedirá el certificado de verificación destinado al solicitante.

Este certificado incluirá una referencia precisa a la norma o normas nacionales cuya conformidad haya examinado el organismo notificado en el proceso de verificación.

En el caso de las normas nacionales relativas a los subsistemas que compongan un vehículo, el organismo designado dividirá el certificado en dos partes: una donde consten las referencias a las normas nacionales estrictamente relacionadas con la compatibilidad técnica entre el vehículo y la red, y otra sobre todas las demás normas nacionales.

3.3. **Expediente**

El expediente compilado por el organismo designado que acompaña al certificado de verificación en el caso de las normas nacionales deberá incluirse en el expediente técnico que acompaña a la declaración «CE» de verificación a que se refiere el punto 2.4 y contener los datos técnicos pertinentes para la evaluación de la conformidad del subsistema con dichas normas nacionales.

3.4. Lengua

Los expedientes y la correspondencia relacionados con el procedimiento de verificación «CE» se redactarán en una lengua oficial de la Unión del Estado miembro en el que esté establecido el solicitante o en una lengua oficial de la Unión aceptada por el solicitante.

4. VERIFICACIÓN DE PARTES DE SUBSISTEMAS DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 15, APARTADO 7

Si se va a expedir un certificado de verificación para determinadas partes de un subsistema, las disposiciones del presente anexo se aplicarán, *mutatis mutandis*, a dichas partes.

ANEXO V

PARTE A

Directivas derogadas

y relación de las sucesivas modificaciones de las mismas

(conforme al artículo 58)

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 para la transposición al Derecho nacional

(conforme al artículo 57)

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

ANEXO VI

Tabla de correspondencias

Directiva 2008/57/CE	Presente Directiva
Artículo 1	Artículo 1
Artículo 2, letras a) a z)	Artículo 2, apartados 1 a 5, 7 a 17 y 19 a 28
—	Artículo 2, apartados 6, 18 y 29 a 45
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 2
Artículo 15, apartados 2 y 3	—
Artículo 16	Artículo 12
Artículo 17	Artículos 13 y 14
Artículo 18	Artículo 15
Artículo 19	Artículo 16
—	Artículo 17
—	Artículo 18, salvo 18.3
—	Artículos 19, 20, 21, 22 y 23
Artículo 20	—
Artículo 21	—
Artículos 22 a 25	—
Artículo 26	Artículo 24
Artículo 27	Artículo 14, apartado 10
—	Artículo 26
Artículo 28 y anexo VIII	Artículos 27 a 44
—	Artículo 45

Directiva 2008/57/CE	Presente Directiva
Artículo 29	Artículo 51
Artículos 30 y 31	—
Artículo 32	Artículo 46
Artículo 33	Artículo 47, apartados 3, 4, 6 y 7
—	Artículo 47, apartados 1, 2 y 5
Artículo 34	Artículo 48
Artículo 35	Artículo 49
Artículo 36	—
—	Artículo 50
Artículo 37	Artículo 52
Artículo 38	Artículo 57
Artículo 39	Artículo 53
—	Artículos 54 y 55
—	Artículo 56
Artículo 40	Artículo 58
Artículo 41	Artículo 59
Artículo 42	Artículo 60
Anexos I a III	Anexos I a III
Anexo IV	Artículo 9, apartado 2
Anexo V	Artículo 15, apartado 9
Anexo VI	Anexo IV
Anexo VII	Artículo 14, apartado 10
Anexo VIII	Artículos 30, 31 y 32
Anexo IX	Artículo 7, apartado 5
Anexo X	Anexo V
Anexo XI	Anexo VI

Declaración de la Comisión sobre los documentos explicativos

(2016/C 057/02)

La Comisión recuerda que, en la Declaración política conjunta sobre los documentos explicativos de 27 de octubre de 2011, el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión reconocieron que la información que los Estados miembros proporcionan a la Comisión acerca de la transposición de directivas en el Derecho nacional «debe ser clara y precisa», a fin de facilitar a la Comisión el cumplimiento de su misión de supervisar la aplicación del Derecho de la Unión. En el presente caso, podría haber sido útil disponer de documentos explicativos con ese fin. La Comisión lamenta que el texto final no contenga disposiciones a tal efecto.

Proyecto de exposición de motivos del Consejo: Posición (UE) n° 2/2016 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (refundición)

(2016/C 057/03)

I. INTRODUCCIÓN

El 31 de enero de 2013, la Comisión presentó al Consejo su propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (refundición).

El 26 de febrero de 2014, el Parlamento Europeo adoptó su dictamen en primera lectura.

El 5 de junio de 2014, el Consejo logró un acuerdo político sobre el proyecto de Directiva. Tras la revisión jurídico-lingüística, el Consejo adoptó su posición en primera lectura el 10 de diciembre de 2015, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario establecido en el artículo 294 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Tras la votación en el Parlamento Europeo y la adopción del acuerdo político del Consejo, comenzaron las negociaciones entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión para llegar a un acuerdo sobre la propuesta. El 17 de junio de 2015 se alcanzó un acuerdo definitivo, que posteriormente aprobó el Comité de Representantes Permanentes el 30 de junio de 2015. La Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) del Parlamento Europeo confirmó el acuerdo alcanzado el 10 de noviembre de 2015 y a tal fin dirigió una carta al presidente del Comité de Representantes Permanentes.

En sus trabajos, el Consejo tuvo en cuenta los dictámenes del Comité Económico y Social Europeo y del Comité de las Regiones.

II. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN EN PRIMERA LECTURA

1. Generalidades

Esta propuesta forma parte del cuarto paquete ferroviario, consistente en seis propuestas legislativas destinadas a eliminar los obstáculos restantes a la realización del Espacio Ferroviario Europeo Único.

La presente iniciativa legislativa pretende establecer un planteamiento común de las normas de interoperabilidad con objeto de aumentar las economías de escala de empresas ferroviarias activas en toda la Unión, así como simplificar y reformar procedimientos administrativos para expedir autorizaciones de vehículos, suprimiendo así la fragmentación de normas existente en toda la Unión.

Por otra parte, la intención es aumentar la eficiencia del proceso de autorización de vehículos que estimule el reconocimiento de las autorizaciones de interoperabilidad en toda la UE y mejore la coherencia de los marcos jurídicos nacionales en relación con los aspectos de interoperabilidad del mercado interior de los ferrocarriles.

Aunque el Consejo está de acuerdo con la Comisión en lo que se refiere al objetivo de la propuesta, el planteamiento del Consejo ha consistido en introducir varias modificaciones a la propuesta original. Las principales disposiciones de la Directiva se han modificado significativamente. Por consiguiente, la posición del Consejo en primera lectura modifica la propuesta original de la Comisión volviendo a redactarla y añadiendo y suprimiendo varias disposiciones del texto. Ello significa que el Consejo no puede aceptar las modificaciones introducidas por el dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura en relación con dichas disposiciones.

2. Principales cuestiones normativas

i) *Autorización de puesta en el mercado de vehículos (artículo 21)*

Al oponerse a una transferencia significativa de competencias desde las autoridades nacionales a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea («la Agencia»), inicialmente propuesta por la Comisión, el Consejo propone un sistema dual de autorizaciones en relación con la expedición de autorizaciones de vehículos para su puesta en el mercado en función del tipo de uso que se pretenda. Según este planteamiento, la Agencia actuaría como una ventanilla única para los vehículos destinados a operaciones transfronterizas; no obstante, las autoridades nacionales de seguridad mantienen una función importante a la hora de realizar las evaluaciones necesarias para

expedir estas autorizaciones. Para los vehículos que operen en el tráfico nacional solamente, el solicitante tiene la opción de presentar la solicitud de autorización bien a la Agencia, bien a la autoridad nacional de seguridad. El procedimiento y los criterios decisivos seguirán siendo los mismos, en ambos casos.

El Parlamento Europeo apoya en términos generales el enfoque adoptado por el Consejo. Este último también da respuesta a las preocupaciones planteadas por el Parlamento Europeo mediante la inclusión del concepto de «redes aisladas» en las disposiciones relativas a los acuerdos de cooperación (véase el punto v).

En este contexto el Consejo aceptó la enmienda 34, incorporó parcialmente o en cuanto al fondo las enmiendas 35 y 102 y no aceptó las enmiendas 94, 113 y 140.

ii) **Responsabilidad de la Agencia en la expedición de autorizaciones de vehículos para su puesta en el mercado (considerando 8 y artículo 21, apartado 6)**

El texto del Consejo clarifica que la Agencia asume plena responsabilidad para las autorizaciones que expide, incluidas las responsabilidades contractuales y no contractuales.

iii) **Procedimiento de recurso y arbitraje (artículo 21, apartados 7 y 11)**

Mientras que el texto de la propuesta de la Comisión no incluía ninguna disposición específica sobre procedimientos de recurso, el texto del Consejo refleja la posibilidad que se concede a un solicitante de remitir el asunto a un órgano jurisdiccional nacional en caso de desacuerdo con la medida adoptada por la autoridad nacional de seguridad.

Del mismo modo, se incluye un procedimiento de recurso en caso de desacuerdo entre la autoridad nacional de seguridad y la Agencia en el texto del Consejo.

iv) **Entrada en servicio de subsistemas de control-mando y señalización (artículos 18 y 19)**

En su propuesta inicial, la Comisión preveía transferir a la Agencia la competencia para autorizar la entrada en servicio de subsistemas de control-mando y señalización en las vías, incluido el sistema europeo de señalización ERTMS.

El Consejo no comparte el enfoque de la Comisión y considera que las autoridades nacionales de seguridad deben seguir autorizando el ERTMS. No obstante, para reforzar la armonización ERTMS a nivel de la UE a través del aumento de la interoperabilidad desde el inicio del procedimiento, el texto del Consejo establece que se debe consultar a la Agencia antes de poner en marcha ninguna licitación en relación con el equipo ERTMS en las vías. Se ha añadido un nuevo artículo 19 con este fin.

En consonancia con el planteamiento a la Comisión, el Parlamento Europeo considera que debería concederse a la Agencia la responsabilidad de conceder una autorización para la introducción en el mercado de sistemas ERTMS. Por dicha razón, el Consejo no pudo apoyar las enmiendas 81, 82, 83 y 86.

v) **Cooperación entre la Agencia y las autoridades nacionales de seguridad (artículo 21, apartados 14 y 15)**

En su propuesta inicial, la Comisión no incluyó la celebración de acuerdos de cooperación entre la Agencia y una o más autoridades de seguridad en el contexto de las autorizaciones expedidas a vehículos destinados a operaciones transfronterizas.

El Consejo considera que es muy importante incluir esta disposición para facilitar la aplicación en la práctica del nuevo sistema de autorización.

Además, el Consejo establece que los acuerdos de cooperación entre la Agencia y una o más autoridades nacionales de seguridad a efectos de autorizaciones relativas a vehículos, puede incluir acuerdos específicos de cooperación en los casos de redes que requieran conocimientos específicos debido a razones geográficas o históricas o a compartir ancho de vía con terceros países vecinos. En el presente texto transaccional se estipula por tanto la posibilidad de que los Estados miembros con una red ferroviaria de características específicas cooperen en el proceso de autorización, en el marco de la Agencia. Estos acuerdos de cooperación pueden también incluir disposiciones que faciliten la ampliación del área de uso en los tres Estados bálticos, una vez que se haya autorizado un vehículo en uno de ellos.

En este contexto, el Consejo incorporó parcialmente la enmienda 118.

vi) **Adopción de normas nacionales (artículo 14)**

La posición del Consejo tiene el objetivo de establecer un procedimiento flexible y aplicable en relación con las normas de interoperabilidad nacionales tanto nuevas como existentes. Para tener en cuenta las preocupaciones del Parlamento Europeo, la posición del Consejo clarifica los procedimientos que deberán aplicarse para la notificación de las normas nacionales, tanto nuevas como existentes, así como sobre la evaluación que deberá realizar la Agencia (un período de hasta ocho meses). El planteamiento aprobado por el Consejo tiene el objetivo de evitar que se validen las normas nacionales sin una evaluación previa de la Agencia.

En consecuencia, el Consejo incorporó parcialmente o en cuanto al fondo las enmiendas 66, 72 y 73 y no aceptó las enmiendas 67 a 70.

vii) **Registros de vehículos (capítulo VII, en particular artículo 47)**

Para responder a las preocupaciones del Parlamento Europeo en lo que se refiere a los registros, la principal modificación introducida por el Consejo se refiere al registro europeo de vehículos. A fin de reducir la carga administrativa y los costes indebidos, la Comisión deberá adoptar una especificación en el sentido de que el registro europeo de vehículos incorpore los registros nacionales de vehículos, con vistas a la creación de una herramienta común que permita al mismo tiempo mantener a escala nacional funciones adicionales pertinentes a efectos de las necesidades específicas de los Estados miembros. El registro europeo de vehículos será operativo en el plazo de cinco años a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva. El Consejo introduce asimismo nuevas disposiciones con la finalidad de establecer la información que deberá incluirse en los registros de vehículos tanto europeos como nacionales.

El Parlamento Europeo considera que el registro europeo de vehículos debería estar operativo al cabo de cuatro años.

En este contexto, el Consejo incorporó parcialmente o en cuanto al fondo las enmiendas 123, 126, 128, 130 y 131 y no aceptó las enmiendas 98, 110, 120, 121, 122, 124, 125, 127 y 129.

viii) **Duración del período transitorio y del período de transposición (artículos 54 y 57)**

El Consejo establece un régimen transitorio más largo para las autorizaciones de vehículos que el previsto inicialmente por la Comisión. El régimen transitorio se considera necesario para el correcto funcionamiento del método dual del proceso de autorización de vehículos establecido en el artículo 21. Según la posición del Consejo, los Estados miembros pueden continuar aplicando las disposiciones existentes de la Directiva 2008/57/CE hasta tres años después de la entrada en vigor de la presente Directiva, en lugar de los dos años que figuraban en la propuesta a la Comisión. Este período podrá prorrogarse un año más. En caso de prórroga, los Estados miembros deberán notificar a la Comisión y a la Agencia dicha decisión y justificarla. El mismo procedimiento se aplicará a las preautorizaciones de ERTMS.

Se aplica el mismo régimen de tres años más uno al período transitorio.

Por dicha razón, el Consejo no apoyó las enmiendas 140, 141, 143 y 144.

ix) **Estructura del acto jurídico (actos delegados o actos de ejecución)**

En la propuesta inicial de la Comisión, se propone que los actos delegados sean los instrumentos para determinar el contenido de las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) y sus enmiendas. El Parlamento Europeo apoya a la Comisión e insiste asimismo en ampliar el ámbito de aplicación de los actos delegados a otras áreas para las que la Comisión ha propuesto actos de ejecución.

Para las ETI, el Consejo adopta una combinación de actos delegados y actos de ejecución (artículo 5, apartados 1 y 11). La Comisión adoptará actos delegados para el establecimiento de objetivos específicos de interoperabilidad, que irán seguidos de actos de ejecución para poner en práctica esos objetivos específicos.

En este contexto, el Consejo ha aceptado parcialmente las enmiendas 80 y 135, y no aceptó las enmiendas 13, 14, 56, 57, 79, 99 y 142.

3. Otras enmiendas adoptadas por el Parlamento Europeo

Otras enmiendas del PE no incluidas en la posición del Consejo en primera lectura se refieren en particular a:

— la posible aplicación de la presente Directiva a los sistemas ferroviarios urbanos (enmiendas 16 y 17),

- la introducción de los plazos de aplicación de las especificaciones técnicas de interoperabilidad por parte de los Estados miembros (enmienda 47),
- la inclusión de los actos delegados relativos al establecimiento de normas sobre sanciones por incumplimiento de los plazos establecidos en el acto jurídico para la adopción de decisiones por parte de la Agencia (enmienda 136).

III. CONCLUSIÓN

La posición del Consejo en primera lectura refleja el acuerdo transaccional alcanzado, con ayuda de la Comisión, en las negociaciones entre el Consejo y el Parlamento Europeo. Este acuerdo transaccional quedó ratificado por la carta del presidente de la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) del Parlamento Europeo al presidente del Comité de Representantes Permanentes, de fecha 24 de noviembre de 2015.

En esta carta, la Presidencia de la Comisión TRAN indica que recomendará a los miembros de esa Comisión, y posteriormente al pleno, que aprueben la posición del Consejo en primera lectura, sin enmiendas, y concluyan el procedimiento legislativo ordinario en la fase de segunda lectura del Parlamento Europeo con arreglo al artículo 294 del TFUE.

POSICIÓN (UE) N^o 3/2016 DEL CONSEJO EN PRIMERA LECTURA**con vistas a la adopción de la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la seguridad ferroviaria****(versión refundida)****(Texto pertinente a efectos del EEE)****Adoptada por el Consejo el 10 de diciembre de 2015**

(2016/C 057/04)

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,

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 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾ ha sido modificada de forma sustancial. Dado que es preciso introducir nuevas modificaciones, conviene, en aras de la claridad, proceder a la refundición de dicha Directiva.
- (2) La Directiva 2004/49/CE estableció un marco normativo común de la seguridad ferroviaria mediante la armonización del contenido de las normas de seguridad, la certificación de la seguridad de las empresas ferroviarias, las tareas y el papel de las autoridades responsables de la seguridad y la investigación de accidentes. No obstante, a fin de continuar los esfuerzos para seguir estableciendo un espacio ferroviario europeo único, es necesario revisar exhaustivamente la Directiva 2004/49/CE.
- (3) Los metros, tranvías y otros sistemas ferroviarios ligeros están sujetos en muchos Estados miembros a requisitos técnicos de aplicación local y están excluidos del ámbito de aplicación de la Directiva (UE) .../... del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾ (*). Para facilitar la aplicación de la presente Directiva y de la Directiva (UE) .../... (*), ambas deben tener el mismo ámbito de aplicación. En consecuencia, este tipo de sistemas ferroviarios locales debe quedar excluido del ámbito de aplicación de la presente Directiva.
- (4) En la medida en que determinados conceptos de la presente Directiva puedan aplicarse útilmente a los metros y otros sistemas ferroviarios locales, los Estados miembros deben poder decidir, sin perjuicio del ámbito de aplicación de la presente Directiva, aplicar determinadas disposiciones de la presente Directiva que consideren adecuadas. En tal caso, debe permitirse a los Estados miembros que no apliquen obligaciones como la notificación de las normas nacionales y la presentación de informes.

⁽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 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Posición del Consejo en primera lectura de 10 de diciembre de 2015.

⁽⁴⁾ Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (DO L 164 de 30.4.2004, p. 44).

⁽⁵⁾ Directiva (UE) .../... del Parlamento Europeo y del Consejo de... sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (DO L...).

(*) Directiva que figura en el documento 2013/0015(COD) (véase la página 1 del presente Diario Oficial).

- (5) Los niveles de seguridad del sistema ferroviario de la Unión son generalmente altos, en especial en comparación con el transporte por carretera. La seguridad de los ferrocarriles debe mantenerse en términos globales y, cuando sea viable, seguir mejorando continuamente, teniendo en cuenta el progreso científico y técnico y la evolución del Derecho de la Unión y del Derecho internacional. La prevención de los accidentes debe tener prioridad. También debe tomarse en consideración el impacto de los factores humanos.
- (6) En caso de que un Estado miembro introduzca un nivel de seguridad más elevado, debe garantizar que la norma adoptada no cree un obstáculo para la interoperabilidad ni genere discriminación.
- (7) Los principales agentes del sistema ferroviario de la Unión, los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias deben ser plenamente responsables de la seguridad del sistema, cada uno en lo que le concierna. Cuando resulte conveniente, deben colaborar en la aplicación de las medidas de control de riesgos.
- (8) Sin perjuicio de la responsabilidad que incumbe a los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias en lo que se refiere al desarrollo y la mejora de la seguridad de los ferrocarriles, nada debe impedir que los demás agentes, tales como las entidades encargadas del mantenimiento, los fabricantes, los transportistas, los expedidores, los destinatarios, los cargadores, los descargadores, los llenadores de cisternas, los descargadores de cisternas, los prestadores de servicios de mantenimiento, los poseedores, los proveedores de servicios y las entidades contratantes, asuman responsabilidades en lo que se refiere a sus productos, servicios y procedimientos. Cada agente del sistema ferroviario de la Unión debe responsabilizarse frente a los demás agentes de la comunicación completa y veraz de toda la información pertinente para comprobar si los vehículos son aptos para circular. Esto se refiere, en particular, a la información sobre el estado y el historial de un determinado vehículo, los expedientes de mantenimiento, la trazabilidad de las operaciones de carga, y las cartas de porte.
- (9) Las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y las entidades encargadas del mantenimiento deben garantizar que sus contratistas y otras partes apliquen medidas de control de riesgos. A tal fin, cada empresa ferroviaria, cada administrador de infraestructuras y cada entidad encargada del mantenimiento deben aplicar los métodos de vigilancia establecidos en los métodos comunes de seguridad (MCS). Sus contratistas deben aplicar este proceso a través de acuerdos contractuales. En vista de que dichos acuerdos constituyen una parte esencial del sistema de gestión de la seguridad de las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras, estos deben dar a conocer sus acuerdos contractuales a petición de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea («la Agencia») establecida mediante el Reglamento (UE) .../... del Parlamento Europeo y del Consejo⁽¹⁾ (*) o de la autoridad nacional de seguridad en el contexto de sus actividades de supervisión.
- (10) Los Estados miembros deben fomentar una cultura de confianza, seguridad y aprendizaje mutuos, en la que se aliente al personal de las empresas ferroviarias y a los administradores de infraestructuras a contribuir al desarrollo de la seguridad, al tiempo que se garantiza la confidencialidad.
- (11) Se han introducido gradualmente objetivos comunes de seguridad (OCS) y métodos comunes de seguridad (MCS) para garantizar el mantenimiento de un nivel alto de seguridad y, en caso necesario y cuando sea razonablemente viable, para mejorarlo. Dichos objetivos y métodos deben proporcionar herramientas para la evaluación de la seguridad y actividad de los operadores tanto a escala de la Unión como en los Estados miembros. Se han establecido indicadores comunes de seguridad (ICS) a fin de evaluar la conformidad de los sistemas con los OCS y de facilitar la vigilancia de la seguridad ferroviaria.
- (12) Las normas nacionales, a menudo basadas en estándares técnicos nacionales, están siendo sustituidas poco a poco por normas basadas en estándares comunes, establecidas por los OCS, los MCS y las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI). A fin de eliminar los obstáculos a la interoperabilidad, debe reducirse el volumen de normas nacionales, incluidas las normas de explotación, como consecuencia de la ampliación del ámbito de las ETI a la totalidad del sistema ferroviario de la Unión y de la resolución de los puntos pendientes de las ETI. A este efecto, los Estados miembros deben mantener actualizado sus sistemas de normas nacionales, eliminar las normas obsoletas, e informar de ello sin demora a la Comisión y a la Agencia.
- (13) Las normas nacionales deben redactarse y publicarse de manera tal que todo usuario potencial de una red nacional pueda comprenderlas. No obstante, dichas normas hacen a menudo referencia a otros documentos, como estándares nacionales, estándares europeos, estándares internacionales u otras especificaciones técnicas que podrían estar protegidas, en parte o parcialmente, por derechos de propiedad intelectual. Por consiguiente, es conveniente que la obligación de publicación no deba aplicarse a cualquier documento al que se refiera, directa o indirectamente, la norma nacional.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) .../... 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) n° 881/2004 (DO L...).

(*) Reglamento que figura en el documento 2013/0014(COD) (DO C 56 de 12.2.2016, p. 1).

- (14) Las normas nacionales a menudo contienen requisitos que son pertinentes tanto a efectos de interoperabilidad como a efectos de seguridad. Al ser la seguridad un requisito esencial de la Directiva (UE) .../... (*), una norma nacional puede corresponderse con la Directiva (UE) .../... (*) y con la presente Directiva. En consecuencia, la distinción entre los términos «normas nacionales de seguridad» y «normas técnicas nacionales» según se definen en la Directiva 2004/49/CE y en la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, respectivamente, debe suprimirse y sustituirse por el concepto de «normas nacionales» que deben notificarse en virtud de la Directiva (UE) .../... (*) y/o de la presente Directiva. Las normas nacionales se deben notificar en virtud de la Directiva (UE) .../... (*) principalmente si se refieren a la puesta en el mercado o la entrada en servicio de subsistemas estructurales. Deben notificarse en virtud de la presente Directiva si se refieren al funcionamiento del sistema ferroviario de la Unión o a los temas específicamente regulados por la presente Directiva, como la función de los agentes, la certificación de seguridad, la autorización de seguridad y la investigación de accidentes.
- (15) Teniendo en cuenta el enfoque gradual para eliminar obstáculos a la interoperabilidad del sistema ferroviario de la Unión y el plazo necesario para adoptar las ETI, conviene evitar que los Estados miembros adopten nuevas normas nacionales o emprendan proyectos que incrementen la diversidad del sistema existente, excepto en los supuestos específicamente contemplados en la presente Directiva. El sistema de gestión de la seguridad es la herramienta reconocida para controlar los riesgos, mientras que los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias tienen la responsabilidad de tomar medidas correctoras inmediatas para impedir la repetición de accidentes. Los Estados miembros deben evitar establecer nuevas normas nacionales inmediatamente después de un accidente, salvo que dichas nuevas normas sean necesarias como medida urgente de prevención.
- (16) Los sistemas de control del tráfico y de señalización ferroviaria desempeñan un papel fundamental para garantizar la seguridad ferroviaria. A este respecto, el despliegue del Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo (ERTMS) en la red ferroviaria de la Unión supone una importante contribución a la mejora de los niveles de seguridad.
- (17) Para cumplir sus deberes y responsabilidades, los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias deben aplicar un sistema de gestión de la seguridad que cumpla los requisitos de la Unión y conste de elementos comunes. La información sobre la seguridad y la puesta en práctica del sistema de gestión de la seguridad debe presentarse a la Agencia y a la autoridad nacional de seguridad del Estado miembro interesado.
- (18) Por medio de sus procesos, el sistema de gestión de la seguridad debe garantizar que se traten las capacidades y limitaciones del ser humano y las influencias en su rendimiento mediante la aplicación del conocimiento de los factores humanos y la utilización de métodos reconocidos.
- (19) Los servicios de transporte ferroviario de mercancías deben abarcar también el transporte de mercancías peligrosas. Debe establecerse, no obstante, una distinción entre el objetivo de la presente Directiva, que consiste en mantener, y en lo posible mejorar, la seguridad del sistema ferroviario de la Unión, y el de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾, que consiste fundamentalmente en regular la clasificación de las sustancias y la especificación de sus medios de contención, incluidas la carga, la descarga y la utilización seguras de los medios de contención en el marco del sistema ferroviario existente. En consecuencia, y sin perjuicio de la Directiva 2008/68/CE, el sistema de gestión de la seguridad de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras debe tener en cuenta debidamente los posibles riesgos adicionales generados por el transporte de contenedores de mercancías peligrosas.
- (20) Para asegurar un alto nivel de seguridad en los ferrocarriles e iguales condiciones entre las empresas ferroviarias, todas deben estar sujetas a los mismos requisitos en materia de seguridad. Toda empresa ferroviaria debe poseer un certificado de seguridad como condición para permitírsele obtener acceso a la infraestructura ferroviaria. El certificado de seguridad debe probar que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema de gestión de la seguridad y puede cumplir las reglas y normas de seguridad aplicables en el ámbito de operación pertinente. En caso de que la Agencia expida un certificado de seguridad único a una empresa ferroviaria cuyo ámbito de operación abarque uno o varios Estados miembros, la única autoridad que evalúe si la empresa ferroviaria ha establecido correctamente su sistema de gestión de la seguridad debe ser la propia Agencia. Para evaluar los requisitos establecidos en las normas nacionales pertinentes debe contarse con la participación de las autoridades nacionales de seguridad que tengan competencia en el ámbito de operación previsto.

(*) Directiva que figura en el documento 2013/0015(COD).

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (DO L 260 de 30.9.2008, p. 13).

- (21) Se han establecido métodos armonizados basados en la Directiva 2004/49/CE para su aplicación a los agentes del sistema ferroviario de la Unión y las autoridades nacionales de seguridad en los campos de la vigilancia, la evaluación de la conformidad, la supervisión y la evaluación y valoración de riesgos. Este marco reglamentario ha alcanzado la madurez suficiente para migrar progresivamente hacia un «certificado de seguridad único», válido dentro del ámbito de operación de la correspondiente empresa ferroviaria.
- (22) A fin de dar mayor eficiencia y coherencia a los procedimientos de expedición de los certificados de seguridad únicos de las empresas ferroviarias, es necesario que se otorgue a la Agencia una función central en la expedición de tales certificados. Todo solicitante cuyo ámbito de operación se limite a un solo Estado miembro debe tener la posibilidad de elegir entre presentar su solicitud de certificado de seguridad único, a través de la ventanilla única a que se refiere el Reglamento (UE).../... (*), a la autoridad nacional de seguridad de dicho Estado miembro o a la Agencia. La elección efectuada por el solicitante debe ser vinculante hasta que se complete o finalice la solicitud. Este nuevo régimen debe aumentar la eficiencia y la eficacia del sistema ferroviario de la Unión al reducir la carga administrativa de las empresas ferroviarias.
- (23) La Agencia y las autoridades nacionales de seguridad deben cooperar y poner en común sus competencias según corresponda para la expedición de certificados de seguridad únicos. Deben establecerse disposiciones claras de procedimiento y de arbitraje para aquellos casos en que la Agencia y las autoridades nacionales de seguridad estén en desacuerdo sobre las evaluaciones realizadas en relación con la expedición de certificados de seguridad únicos.
- (24) La nueva asignación de funciones y cometidos entre las autoridades nacionales de seguridad y la Agencia en lo que se refiere a la expedición de certificados de seguridad debe llevarse a cabo de manera eficiente. Conviene que se establezcan a tal fin acuerdos de cooperación entre la Agencia y las autoridades nacionales de seguridad.
- (25) Estos acuerdos de cooperación son necesarios, en particular, para tener en cuenta la situación geográfica e histórica específica de ciertos Estados miembros, al tiempo que se garantiza el funcionamiento adecuado del mercado interior. Si las actividades del solicitante se limitan a redes que requieran conocimientos y experiencia específicos por motivos geográficos o históricos, y si dichas redes están aisladas del resto del sistema ferroviario de la Unión, el solicitante debe poder realizar localmente los trámites necesarios, ante las correspondientes autoridades nacionales de seguridad. A tal fin, y a efectos de reducir los costes y las cargas administrativas, los acuerdos de cooperación que se celebren entre la Agencia y las correspondientes autoridades nacionales de seguridad deben poder establecer una asignación de cometidos adecuada, sin perjuicio de la responsabilidad última de la Agencia por lo que respecta a la expedición del certificado de seguridad único.
- (26) Las redes ferroviarias situadas en los Estados bálticos (Estonia, Letonia y Lituania) tienen un ancho de vía de 1 520 mm, que es el mismo de los terceros países vecinos, pero distinto del de las principales redes ferroviarias de la Unión. Estas redes bálticas han heredado requisitos técnicos y operativos comunes que garantizan de facto la interoperabilidad entre ellas y, a este respecto, el certificado de seguridad expedido en uno de estos Estados miembros podría hacerse extensivo al resto de estas redes. Para facilitar una asignación de recursos eficiente y proporcionada con miras a la certificación de seguridad y reducir las cargas económicas y administrativas de los solicitantes en estos casos, los acuerdos de cooperación específicos entre la Agencia y las autoridades nacionales de seguridad correspondientes deben incluir, siempre que sea necesario, la posibilidad de contratar tareas con dichas autoridades nacionales de seguridad.
- (27) La presente Directiva no debe dar lugar a una disminución del nivel de seguridad ni a un aumento de los costes en el sector ferroviario de la Unión. A tal fin, la Agencia y las autoridades nacionales de seguridad deben asumir plena responsabilidad por lo que respecta a los certificados de seguridad únicos que expidan, asumiendo en particular responsabilidades contractuales y extracontractuales al respecto. En caso de que se realice una investigación judicial que afecte a la Agencia o a su personal, la Agencia debe cooperar plenamente con las autoridades competentes del Estado miembro o de los Estados miembros de que se trate.
- (28) Debe establecerse una distinción clara entre, por una parte, la responsabilidad inmediata de la Agencia y las autoridades nacionales de seguridad respecto de la expedición de certificados y autorizaciones de seguridad y, por otra, la obligación de las autoridades nacionales de seguridad de establecer un marco reglamentario nacional y supervisar permanentemente el comportamiento de todas las partes afectadas. Cada autoridad nacional de seguridad debe supervisar que cada empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras cumple de manera continuada la obligación legal de establecer un sistema de gestión de la seguridad. La comprobación del cumplimiento de dicha condición puede exigir no solamente inspecciones *in situ* de la empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras de que se trate, sino también actividades de supervisión de las autoridades nacionales de seguridad

(*) Reglamento que figura en el documento 2013/0014(COD).

destinadas a evaluar si la empresa ferroviaria y el administrador de infraestructuras continúan aplicando debidamente su respectivo sistema de gestión de la seguridad tras la concesión del certificado de seguridad o de una autorización de seguridad. Las autoridades nacionales de seguridad deben coordinar sus actividades de supervisión en lo que se refiere a las empresas ferroviarias establecidas en diferentes Estados miembros, y deben compartir la información de que dispongan entre ellas y, cuando corresponda, con la Agencia. La Agencia debe prestar asistencia a las autoridades nacionales de seguridad en esta labor de cooperación. En ese contexto, la Agencia y las autoridades nacionales de seguridad deben establecer las disposiciones necesarias para facilitar el intercambio de información entre ellas.

- (29) La Agencia y las autoridades nacionales de seguridad deben cooperar estrechamente entre sí cuando una autoridad nacional de seguridad determine que el titular de un certificado de seguridad único expedido por la Agencia ha dejado de cumplir las condiciones de certificación. En tal caso, dicha autoridad debe pedir a la Agencia que limite o revoque dicho certificado. Debe establecerse un procedimiento de arbitraje, para resolver los casos de desacuerdo entre la Agencia y la autoridad nacional de seguridad. Si, durante sus actividades de supervisión, una autoridad nacional de seguridad detecta un riesgo grave para la seguridad, debe informar a la Agencia y a las otras autoridades nacionales de seguridad afectadas del ámbito en que opere la empresa ferroviaria. Las autoridades nacionales de seguridad afectadas deben estar facultadas para aplicar medidas temporales de seguridad, entre ellas la restricción o la suspensión inmediatas de las actividades pertinentes. En este contexto, por riesgo grave para la seguridad debe entenderse todo incumplimiento grave de obligaciones legales o requisitos de seguridad que pueda, por sí mismo o tras una serie de acontecimientos consecutivos, causar un accidente o un accidente grave.
- (30) La Agencia debe poder establecer una herramienta que facilite el intercambio de información entre los agentes pertinentes que observen o tengan conocimiento de un riesgo para la seguridad por defectos y disconformidades en la construcción o avería del equipo técnico.
- (31) El certificado de seguridad único deberá expedirse previa demostración por la empresa ferroviaria de que ha establecido su sistema de gestión de la seguridad.
- (32) Los administradores de infraestructuras deben tener una responsabilidad primordial en el diseño, el mantenimiento y la explotación seguros de su red ferroviaria. Los administradores de infraestructuras deben estar sujetos a autorización, por parte de la autoridad nacional de seguridad, en lo que se refiere a sus sistemas de gestión de la seguridad y a otras disposiciones, a fin de cumplir los requisitos de seguridad.
- (33) La certificación del personal de trenes podría crear dificultades para los nuevos participantes en el mercado. Los Estados miembros deben garantizar que las instalaciones para la formación y la certificación del personal ferroviario necesarias para cumplir los requisitos de las normas nacionales estén a disposición de las empresas ferroviarias que tengan la intención de operar en la red pertinente.
- (34) La entidad encargada del mantenimiento debe estar certificada para los vagones de mercancías. Cuando la entidad encargada del mantenimiento sea un administrador de infraestructuras, esta certificación debe incluirse en el procedimiento de autorización de la seguridad. El certificado concedido a dicha entidad debe garantizar que los vagones de mercancías a cargo de la entidad que es responsable cumplan los requisitos de mantenimiento de la presente Directiva. Dicho certificado debe ser válido en toda la Unión y ser expedido por un organismo capaz de auditar el sistema de mantenimiento establecido por la entidad. Comoquiera que los vagones de mercancías se utilizan con frecuencia para el tráfico internacional y que la entidad encargada del mantenimiento puede desear utilizar talleres establecidos en más de un Estado miembro, el organismo de certificación debe poder efectuar sus controles en toda la Unión. La Agencia debe evaluar el sistema de certificación de la entidad encargada del mantenimiento de los vagones de mercancías y, en su caso, recomendar su ampliación a todos los vehículos ferroviarios.
- (35) Las autoridades nacionales de seguridad deben ser plenamente independientes en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier empresa ferroviaria, administrador de infraestructuras, solicitante, entidad contratante o entidad adjudicadora de contratos de servicio público. Deben ejecutar sus tareas de manera abierta y no discriminatoria, cooperar con la Agencia en la creación de un espacio ferroviario europeo único y coordinar sus criterios decisorios. En caso necesario, los Estados miembros deben poder decidir que sus autoridades nacionales de seguridad estén integradas en el Ministerio nacional responsable de las cuestiones de transporte, siempre y cuando se respete la independencia de la autoridad nacional de seguridad. Para desempeñar sus cometidos, las autoridades nacionales de seguridad deben disponer de la necesaria capacidad organizativa, interna y externa, por lo que atañe a los recursos humanos y materiales.
- (36) Los organismos nacionales de investigación desempeñan una función primordial en el proceso de investigación de la seguridad. Su trabajo es de suma importancia para la determinación de las causas de un accidente o incidente. Es, por tanto, fundamental que posean los recursos financieros y humanos necesarios para llevar a cabo investigaciones eficaces y eficientes. Los organismos nacionales de investigación deben cooperar para intercambiar información y

prácticas idóneas. Deben establecer un programa de evaluación por pares para efectuar un seguimiento de la eficacia de sus investigaciones. Los informes de las evaluaciones por pares deben facilitarse a la Agencia para que esta pueda supervisar el rendimiento global en materia de seguridad del sistema ferroviario de la Unión.

- (37) Los accidentes ferroviarios graves ocurren rara vez. Sin embargo, pueden tener consecuencias desastrosas y suscitar la preocupación del público sobre la seguridad del sistema ferroviario de la Unión. Por consiguiente, todos estos accidentes deben investigarse desde la perspectiva de la seguridad con el fin de evitar que se repitan, y los resultados de las investigaciones deben hacerse públicos. Otros accidentes e incidentes deben también someterse a una investigación sobre la seguridad cuando se trate de precursores significativos de un accidente grave.
- (38) La investigación sobre la seguridad debe mantenerse separada de cualquier investigación judicial del mismo incidente, y debe concederse a quienes la lleven a cabo el acceso a pruebas y testigos. Debe llevarla a cabo un organismo permanente, independiente de los agentes del sistema ferroviario de la Unión. El organismo debe funcionar de tal modo que evite cualquier conflicto de intereses y cualquier posible implicación en las causas de los sucesos que se están investigando. En particular, su independencia funcional no debe verse afectada si estuviese estrechamente relacionado por motivos de estructura organizativa o jurídica con la autoridad nacional de seguridad, la Agencia o el regulador de los ferrocarriles. Sus investigaciones deben llevarse a cabo con toda la transparencia posible. Para cada suceso, el organismo de investigación debe crear un grupo de investigación pertinente que posea la experiencia necesaria para averiguar las causas inmediatas y subyacentes.
- (39) La investigación que se realice tras un accidente grave debe llevarse a cabo de manera que todas las partes tengan la posibilidad de ser oídas, y puedan compartirse los resultados. En particular, durante la investigación, el organismo de investigación debe facilitar información actualizada a aquellas partes a las que considere competentes en materia de seguridad acerca de los avances de la investigación, y debe tener asimismo en cuenta los pareceres y opiniones de dichas partes. Esto permitirá al organismo de investigación recabar toda información adicional pertinente y ser conocedor de distintas opiniones sobre su labor, para poder completar del modo más adecuado su investigación. Dicha consulta no debe conducir en ningún caso a atribuir culpa o responsabilidad, sino más bien a recoger pruebas fácticas y extraer lecciones para la mejora futura de la seguridad. El organismo de investigación debe, no obstante, ser libre de elegir la información que pretende compartir con dichas partes, con objeto de evitar toda presión indebida, salvo cuando lo exijan quienes dirijan el procedimiento judicial. El organismo de investigación debe tener también en cuenta las necesidades razonables de información de las posibles víctimas y sus parientes.
- (40) A fin de aumentar la eficiencia de sus actividades y de facilitar el desempeño de sus funciones, los organismos de investigación deben poder acceder rápidamente al lugar de un siniestro, llegado el caso en buena cooperación con cualquier autoridad judicial que conozca de la cuestión. Los informes de investigación y las conclusiones y recomendaciones correspondientes aportan una información esencial con miras a mejoras posteriores de la seguridad ferroviaria y deben hacerse públicos a escala de la Unión. Las recomendaciones en materia de seguridad deben dar lugar a la adopción de medidas por parte de sus destinatarios, y dichas medidas deben notificarse al organismo de investigación.
- (41) En caso de que la causa directa de un accidente o incidente parezca estar relacionada con acciones humanas, debe concederse atención a las circunstancias concretas, así como al modo en que el personal realiza actividades de rutina durante las operaciones normales, incluidos el diseño de la interfaz conductor-máquina, la adaptación de los procedimientos, los objetivos en conflicto, la carga de trabajo y cualesquiera otras circunstancias que puedan tener influencia en el suceso, incluido el estrés físico y el estrés relacionado con el trabajo, el cansancio o la aptitud psicológica.
- (42) Debe hacerse un esfuerzo por garantizar en toda la Unión un alto nivel de formación con cualificaciones superiores.
- (43) Para completar y modificar determinados elementos no esenciales de la presente Directiva, debe delegarse en la Comisión la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en lo que se refiere a los MCS y los OCS, y a la revisión de los mismos. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, incluso con expertos. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.
- (44) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución con respecto al mandato de la Agencia en relación con los proyectos de MCS y de OCS y sus modificaciones y para formular las recomendaciones pertinentes a la Comisión; disposiciones prácticas a efectos de la certificación de seguridad; disposiciones detalladas que determinen cuáles de los requisitos recogidos en el anexo III deben aplicarse a efectos de las funciones de mantenimiento realizadas por los talleres de mantenimiento, incluidas disposiciones detalladas destinadas a garantizar la aplicación uniforme de la certificación de los talleres de mantenimiento, en cumplimiento de los MCS y los OCS correspondientes; disposiciones detalladas que determinen

cuáles de los requisitos recogidos en el anexo III deben aplicarse a efectos de la certificación de las entidades encargadas del mantenimiento para vehículos distintos de los vagones de mercancías, sobre la base de las características técnicas de dichos vehículos, incluidas disposiciones detalladas destinadas a garantizar la aplicación uniforme de las condiciones de certificación de la entidad encargada del mantenimiento de vehículos distintos de los vagones de mercancías, en cumplimiento de los MCS y los OCS correspondientes, y con respecto a la estructura de presentación del informe de investigación sobre accidentes e incidentes. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.

- (45) Los Estados miembros deben establecer el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en virtud de la presente Directiva y garantizar su aplicación. Estas sanciones deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.
- (46) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, coordinar las actividades de los Estados miembros para la regulación y vigilancia de la seguridad, la investigación de accidentes y la definición de OCS, MCS, ICS y requisitos comunes de los certificados de seguridad únicos, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a sus dimensiones y efectos, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (47) 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 2004/49/CE. La obligación de transponer las disposiciones inalteradas se deriva de dicha Directiva.
- (48) La presente Directiva se entiende sin perjuicio de la obligación de los Estados miembros relativa a los plazos de incorporación al Derecho interno de las Directivas que figuran en el anexo IV, parte B.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto

La presente Directiva establece disposiciones para garantizar el fomento y la mejora de la seguridad en el sistema ferroviario de la Unión, así como la mejora del acceso al mercado de los servicios de transporte ferroviario mediante:

- a) la armonización de la estructura reguladora en los Estados miembros;
- b) la definición de responsabilidades entre los agentes del sistema ferroviario de la Unión;
- c) la elaboración de objetivos comunes de seguridad (OCS) y métodos comunes de seguridad (MCS) con vistas a la eliminación progresiva de la necesidad de normas nacionales;
- d) la definición de los principios para la expedición, renovación, modificación y restricción o revocación de los certificados y autorizaciones de seguridad;
- e) el establecimiento obligatorio en cada Estado miembro de una autoridad nacional de seguridad y un organismo de investigación de accidentes e incidentes, y
- f) la definición de principios comunes de gestión, regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) n° 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).

*Artículo 2***Ámbito de aplicación**

1. La presente Directiva se aplica al sistema ferroviario de los Estados miembros, que puede dividirse en subsistemas estructurales y funcionales. Abarca los requisitos en materia de seguridad del sistema en su conjunto, incluida la gestión en condiciones de seguridad de la infraestructura y de las operaciones de tráfico y la interacción entre las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y otros agentes del sistema ferroviario de la Unión.
2. La presente Directiva no se aplicará a:
 - a) los metros;
 - b) los tranvías y los vehículos ferroviarios ligeros, así como la infraestructura utilizada exclusivamente por estos vehículos;
 - c) las redes que estén funcionalmente separadas del resto del sistema ferroviario de la Unión y que solo estén destinadas a la explotación de servicios de transporte de viajeros locales, urbanos o suburbanos, así como las empresas que solo operen en este tipo de redes.
3. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de las medidas de ejecución de la presente Directiva:
 - a) la infraestructura ferroviaria de propiedad privada, incluidos los apartaderos, para uso del propietario o por un operador para sus respectivas actividades de carga o para el transporte de personas sin fines comerciales, así como los vehículos utilizados exclusivamente en esa infraestructura;
 - b) la infraestructura y los vehículos destinados a un uso estrictamente local, histórico o turístico;
 - c) la infraestructura de los ferrocarriles ligeros utilizada ocasionalmente por vehículos ferroviarios pesados en las condiciones operativas del sistema de ferrocarril ligero, cuando sea necesaria a efectos de conectividad de esos vehículos únicamente, y
 - d) los vehículos utilizados principalmente en la infraestructura de los ferrocarriles ligeros y que estén equipados con algunos componentes de los vehículos ferroviarios pesados que sean necesarios para permitir que se efectúe el tránsito que deba efectuarse por una sección restringida y limitada de la infraestructura ferroviaria pesada únicamente a efectos de conectividad.
4. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, los Estados miembros podrán decidir aplicar, cuando proceda, las disposiciones de la presente Directiva a los metros y otros sistemas locales, de conformidad con el Derecho nacional.

*Artículo 3***Definiciones**

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- 1) «sistema ferroviario de la Unión»: el sistema ferroviario de la Unión según se define en el artículo 2, punto 1, de la Directiva (UE) .../... (*);
- 2) «administrador de infraestructuras»: un administrador de infraestructuras según se define en el artículo 3, punto 2, de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾;
- 3) «empresa ferroviaria»: una empresa ferroviaria según se define en el artículo 3, punto 1, de la Directiva 2012/34/UE y cualquier otra empresa privada o pública cuya actividad consista en prestar servicios de transporte de mercancías y/o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa en todo caso quien aporte la tracción, incluidas las empresas que aportan únicamente la tracción;
- 4) «especificación técnica de interoperabilidad» (ETI): especificación adoptada con arreglo a la Directiva (UE) .../... (*) 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 de la Unión;

(*) Directiva que figura en el documento 2013/0015(COD).

⁽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).

- 5) «objetivos comunes de seguridad» (OCS): los niveles de seguridad mínimos que debe alcanzar el sistema en su conjunto, y siempre que sea factible, las diversas partes del sistema ferroviario de la Unión (como el sistema ferroviario convencional, el sistema ferroviario de alta velocidad, los túneles ferroviarios de gran longitud o las líneas utilizadas exclusivamente para el transporte de mercancías);
- 6) «métodos comunes de seguridad» (MCS): los métodos que describen la evaluación de los niveles de seguridad, así como la consecución de los objetivos de seguridad y el cumplimiento de otros requisitos de seguridad;
- 7) «autoridad nacional de seguridad»: el organismo nacional encargado de las funciones relativas a la seguridad ferroviaria de conformidad con la presente Directiva o cualquier organismo al que varios Estados miembros hayan encomendado dichas funciones para garantizar un régimen unificado de seguridad;
- 8) «normas nacionales»: todas las normas vinculantes adoptadas en un Estado miembro con independencia del organismo que las emita, que contengan requisitos de seguridad o requisitos técnicos ferroviarios, distintos de los establecidos por la Unión o por normas internacionales y que sean aplicables dentro de dicho Estado miembro a las empresas ferroviarias, a los administradores de infraestructuras o a terceros;
- 9) «sistema de gestión de la seguridad»: la organización, las medidas y los procedimientos establecidos por un administrador de infraestructuras o una empresa ferroviaria para garantizar la gestión de sus operaciones en condiciones de seguridad;
- 10) «responsable de la investigación»: la persona encargada de la organización, la dirección y el control de una investigación;
- 11) «accidente»: un suceso repentino, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de ese tipo, de consecuencias perjudiciales; los accidentes se dividen en las siguientes categorías: colisiones, descarrilamientos, accidentes en pasos a nivel, daños causados a personas por material rodante en movimiento, incendios y otros;
- 12) «accidente grave»: cualquier colisión o descarrilamiento de trenes con el resultado de al menos una víctima mortal o de cinco o más heridos graves o grandes daños al material rodante, a la infraestructura o al medio ambiente, y cualquier otro accidente de iguales consecuencias que tenga un efecto evidente en la normativa de seguridad ferroviaria o la gestión de la seguridad; por «grandes daños» se entenderán daños cuyo coste pueda evaluar inmediatamente el organismo de investigación en al menos un total de 2 millones EUR;
- 13) «incidente»: cualquier incidencia, distinta de un accidente o un accidente grave, que afecte o pueda afectar a la seguridad de las operaciones ferroviarias;
- 14) «investigación»: un proceso efectuado con vistas a prevenir accidentes e incidentes que incluye la recogida y análisis de información, la adopción de conclusiones, incluida la determinación de las causas y, llegado el caso, la elaboración de recomendaciones en materia de seguridad;
- 15) «causas»: las acciones, omisiones, sucesos o condiciones, o su combinación, que hayan provocado un accidente o incidente;
- 16) «ferrocarril ligero»: un sistema de transporte ferroviario urbano o suburbano, con una resistencia a las colisiones de C-III o C-IV (de conformidad con la norma EN 15227:2011) y una solidez máxima del vehículo de 800 kN (fuerza de compresión longitudinal en la zona de acoplamiento); los sistemas de ferrocarril ligero pueden disponer de su propia plataforma segregada o bien compartirla con el tráfico de carretera, y normalmente no intercambian vehículos con el tráfico ferroviario de viajeros o de mercancías de larga distancia;
- 17) «organismo de evaluación de la conformidad»: un organismo al que se ha notificado o designado para que se encargue de actividades de evaluación de la conformidad, tales como calibrados, pruebas, certificaciones e inspecciones; un organismo de evaluación de la conformidad se clasifica como «organismo notificado» tras una notificación por un Estado miembro; un organismo de evaluación de la conformidad se clasifica como «organismo designado» tras una designación por un Estado miembro;
- 18) «componentes de interoperabilidad»: los componentes de interoperabilidad definidos en el artículo 2, punto 7, de la Directiva (UE) .../... (*);
- 19) «poseedor»: la persona física o jurídica que explote un vehículo, como medio de transporte, bien sea su propietario o tenga derecho a utilizar el mismo y que esté registrada como tal en un registro de vehículos a que se refiere el artículo 47 de la Directiva (UE) .../... (*);

(*) Directiva que figura en el documento 2013/0015(COD).

- 20) «entidad encargada del mantenimiento» («EEM»), una entidad encargada del mantenimiento de un vehículo y que esté registrada como tal en el registro nacional de vehículos al que se hace referencia en el artículo 47 de la Directiva (UE) .../... (*);
- 21) «vehículo»: vehículo ferroviario apto para circular con ruedas por líneas ferroviarias, con o sin tracción; un vehículo está compuesto por uno o más subsistemas estructurales y funcionales;
- 22) «fabricante»: el fabricante definido en el artículo 2, punto 36, de la Directiva (UE) .../... (*);
- 23) «expedidor»: una empresa que expide mercancías para sí misma o para un tercero;
- 24) «destinatario»: cualquier persona física o jurídica que reciba mercancías en virtud de un contrato de transporte; si el transporte se efectúa sin contrato de transporte, se considerará que el destinatario es cualquier persona física o jurídica que se haga cargo de las mercancías a su llegada;
- 25) «cargador»: una empresa que carga las mercancías embaladas, los pequeños contenedores o las cisternas portátiles en o sobre un vagón o un contenedor, o carga un contenedor, un contenedor para graneles, un contenedor de gas de elementos múltiples, un contenedor cisterna o una cisterna portátil sobre un vagón;
- 26) «descargador»: una empresa que retira un contenedor, un contenedor para graneles, un contenedor de gas de elementos múltiples, un contenedor cisterna o una cisterna portátil de un vagón, o cualquier empresa que descarga mercancías embaladas, pequeños contenedores o cisternas portátiles de un vagón o de un contenedor, o cualquier empresa que descarga mercancías de una cisterna (vagón cisterna, cisterna desmontable, cisterna portátil o contenedor cisterna), o de un vagón batería o un contenedor de gas de elementos múltiples, o de un vagón, de un gran contenedor o de un pequeño contenedor para el transporte a granel o de un contenedor para graneles;
- 27) «llenador de cisternas»: una empresa que carga mercancías en una cisterna (incluido un vagón cisterna, un vagón con cisternas desmontables, una cisterna portátil o un contenedor cisterna) o en un vagón, en un gran contenedor o en un pequeño contenedor para transporte a granel, o en un vagón batería o contenedor de gas de elementos múltiples;
- 28) «descargador de cisternas»: una empresa que descarga mercancías de una cisterna (incluido un vagón cisterna, un vagón con cisternas desmontables, una cisterna portátil o un contenedor cisterna), un vagón, gran contenedor o pequeño contenedor para transporte a granel, o de un vagón batería o contenedor de gas de elementos múltiples;
- 29) «transportista»: una empresa que efectúa el transporte en virtud de un contrato de transporte;
- 30) «entidad contratante»: una entidad pública o privada que encargue el proyecto y/o la construcción o la renovación o rehabilitación de un subsistema;
- 31) «tipo de operación»: el tipo caracterizado por el transporte de pasajeros, incluidos o no los servicios de alta velocidad, el transporte de mercancías, incluidos o no los servicios de mercancías peligrosas, y los servicios únicamente de maniobras;
- 32) «alcance de la operación»: el alcance caracterizado por el número de pasajeros y/o el volumen de mercancías y el tamaño estimado de una empresa ferroviaria en cuanto a número de trabajadores empleados en el sector ferroviario (a saber, micro, pequeña, mediana o gran empresa);
- 33) «ámbito de operación»: una red o varias redes pertenecientes a uno o más Estados miembros, en las que la empresa ferroviaria pretende operar.

CAPÍTULO II

DESARROLLO Y GESTIÓN DE LA SEGURIDAD FERROVIARIA

Artículo 4

Funciones de los agentes del sistema ferroviario de la Unión en el desarrollo y mejora de la seguridad ferroviaria

1. Con objeto de fomentar y mejorar la seguridad ferroviaria, los Estados miembros, dentro de los límites de sus competencias:

(*) Directiva que figura en el documento 2013/0015(COD).

- a) velarán por el mantenimiento general de la seguridad ferroviaria y, cuando sea razonablemente viable, por su mejora permanente, teniendo en cuenta la evolución del Derecho de la Unión, de las normas internacionales y del progreso técnico y científico, dando prioridad a la prevención de accidentes;
 - b) velarán por el cumplimiento de toda la legislación aplicable de manera abierta y no discriminatoria, con miras a fomentar un sistema de transporte ferroviario europeo único;
 - c) velarán por que las medidas destinadas a fomentar y mejorar la seguridad ferroviaria tengan en cuenta la necesidad de un enfoque sistémico;
 - d) velarán por que la responsabilidad de la explotación segura del sistema ferroviario de la Unión y del control de riesgos relacionado con él corresponda a los administradores de infraestructuras y a las empresas ferroviarias, cada uno de ellos respecto de la parte del sistema que le compete, a quienes se obligará a:
 - i) aplicar las medidas necesarias de control de riesgos contempladas en el artículo 6, apartado 1, letra a), cooperando entre sí cuando proceda,
 - ii) aplicar las normas de la Unión y las normas nacionales,
 - iii) crear sistemas de gestión de la seguridad de conformidad con la presente Directiva;
 - e) sin perjuicio de la responsabilidad civil con arreglo a las obligaciones legales de los Estados miembros, velarán por que cada administrador de infraestructuras y cada empresa ferroviaria sea responsable de su parte del sistema y de su explotación segura, incluidos el suministro de material y la contratación de servicios, frente a los usuarios, clientes, trabajadores interesados y otros agentes contemplados en el apartado 6;
 - f) elaborarán y publicarán planes anuales de seguridad que recojan las medidas previstas para alcanzar los OCS, y
 - g) cuando sea oportuno, prestará su apoyo a la Agencia en el seguimiento de la evolución de la seguridad ferroviaria a escala de la Unión.
2. La Agencia velará, dentro de los límites de sus competencias, por el mantenimiento general de la seguridad ferroviaria y, cuando sea razonablemente viable, por su mejora permanente, teniendo en cuenta la evolución del Derecho de la Unión y el progreso técnico y científico y dando prioridad a la prevención de accidentes graves.
3. Las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras:
- a) aplicarán las medidas necesarias de control de riesgos contempladas en el artículo 6, apartado 1, letra a), cooperando entre sí y con otros actores cuando proceda;
 - b) tendrán en cuenta en sus sistemas de gestión de la seguridad los riesgos derivados de las actividades de otros agentes y de terceros;
 - c) si procede, obligarán contractualmente a los demás agentes mencionados en el apartado 4 que tengan una posible incidencia en la seguridad de la explotación del sistema ferroviario de la Unión a que apliquen medidas de control de riesgos, y
 - d) garantizarán que sus contratistas apliquen medidas de control de riesgos mediante la aplicación de los MCS para los procesos de vigilancia contemplados en el MCS sobre vigilancia a que se refiere el artículo 6, apartado 1, letra c), y velarán por que se estipulen en acuerdos contractuales que se darán a conocer a petición de la Agencia o de la autoridad nacional de seguridad.
4. Sin perjuicio de las responsabilidades de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras a que se refiere el apartado 3, las entidades encargadas del mantenimiento y todos los demás agentes que tengan una posible incidencia en la seguridad de la explotación del sistema ferroviario de la Unión, incluidos fabricantes, prestadores de servicios de mantenimiento, poseedores, proveedores de servicios, entidades adjudicadoras, transportistas, expedidores, destinatarios, cargadores, descargadores, llenadores y descargadores de cisternas:
- a) aplicarán las medidas necesarias de control de riesgos, en su caso cooperando con otros agentes;
 - b) velarán por que los subsistemas, accesorios, equipos y servicios que presten sean conformes a los requisitos y a las condiciones de utilización previstas a fin de que la empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras de que se trate puedan utilizarlos de manera segura;

5. Las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y cualquier agente de los mencionados en el apartado 4 que observe o tenga conocimiento de un riesgo para la seguridad que se relacione con defectos y disconformidades de la construcción o avería del equipo técnico, incluidos los de los subsistemas estructurales, dentro de los límites de su competencia respectiva:

- a) adoptarán las medidas correctoras necesarias para abordar el riesgo detectado;
- b) informarán de dichos riesgos a las demás partes implicadas, con el propósito de que estas puedan adoptar las medidas correctoras necesarias para garantizar de manera permanente la seguridad del sistema ferroviario de la Unión. La Agencia podrá crear una herramienta que facilite este intercambio de información entre los agentes pertinentes, teniendo en cuenta la privacidad de los usuarios implicados, los resultados de un análisis coste-beneficio, así como las aplicaciones informáticas y los registros ya establecidos por la Agencia.

6. En el caso de intercambio de vehículos entre empresas ferroviarias, todo agente implicado intercambiará toda la información útil para la seguridad de la explotación en relación en particular, pero no exclusivamente, con el estado y el historial del vehículo de que se trate, los elementos de los expedientes de mantenimiento a efectos de la trazabilidad, la trazabilidad de las operaciones de carga y las cartas de porte.

Artículo 5

Indicadores comunes de seguridad (ICS)

1. Para facilitar la evaluación de la consecución de los OCS y asegurar el seguimiento de la evolución general de la seguridad ferroviaria, los Estados miembros recogerán información sobre los ICS mediante la realización de informes anuales por parte de las autoridades nacionales de seguridad, de conformidad con el artículo 19.
2. Los ICS se establecen en el anexo I.

Artículo 6

Métodos comunes de seguridad (MCS)

1. Los MCS describirán los procedimientos de evaluación de los niveles de seguridad, de la consecución de los objetivos de seguridad y del cumplimiento de otros requisitos de seguridad, inclusive, si procede, a través de un organismo de evaluación independiente, mediante la elaboración y la definición de:

- a) la valoración de riesgos y métodos de evaluación;
- b) los métodos de evaluación de la conformidad con los requisitos de los certificados de seguridad y autorizaciones de seguridad expedidos con arreglo a las disposiciones de los artículos 10 y 12;
- c) los métodos de supervisión que deberán aplicar las autoridades nacionales de seguridad y los métodos de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y las entidades encargadas del mantenimiento;
- d) los métodos de evaluación del nivel de seguridad y el desempeño en materia de seguridad de los operadores ferroviarios, en el plano nacional y de la Unión;
- e) los métodos de evaluación de la consecución de los objetivos de seguridad a nivel nacional y de la Unión;
- f) cualesquiera otros métodos que abarquen un proceso del sistema de gestión de la seguridad y que sea necesario armonizar a nivel de la Unión.

2. La Comisión dará, mediante actos de ejecución, un mandato a la Agencia para que elabore MCS y modificaciones a los mismos y formule las recomendaciones oportunas a la Comisión, sobre la base de una justificación clara de la necesidad de un MCS nuevo o modificado y de su repercusión en las normas existentes y en el nivel de seguridad del sistema ferroviario de la Unión. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 28, apartado 3. Si el Comité contemplado en el artículo 28 («el Comité») no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n° 182/2011.

En la elaboración, adopción y revisión de los MCS se tendrán en cuenta las opiniones de los usuarios, de las autoridades nacionales de seguridad y de las partes interesadas, incluidos los interlocutores sociales, si procede. Las recomendaciones contendrán un informe de los resultados de dicha consulta, así como un informe de evaluación del impacto del MCS nuevo o modificado que se vaya a adoptar.

3. Durante el ejercicio del mandato previsto en el apartado 2, el Comité será informado del trabajo preliminar sobre los MCS por la Agencia o por la Comisión de forma sistemática y periódica. Durante dicho trabajo, la Comisión podrá dirigir a la Agencia cualquier recomendación útil relativa a los MCS y al análisis coste-beneficio. En particular, la Comisión podrá requerir a la Agencia que estudie soluciones alternativas y que la evaluación de los costes y beneficios de dichas soluciones alternativas figure en el informe anejo al proyecto de los MCS.

La Comisión estará asistida por el Comité para las tareas contempladas en el párrafo primero.

4. La Comisión estudiará la recomendación formulada por la Agencia con vistas a comprobar que se cumple el mandato previsto en el apartado 2. Cuando no se cumpla el mandato, la Comisión solicitará a la Agencia que revise su recomendación e indique los puntos del mandato que no se cumplieron. Por razones justificadas, la Comisión podrá decidir modificar el mandato encomendado a la Agencia de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2.

La Comisión estará asistida por el Comité para las tareas contempladas en el párrafo primero.

5. Los MCS se revisarán periódicamente, teniendo en cuenta la experiencia de su aplicación y la evolución global de la seguridad ferroviaria y con miras al mantenimiento general de la seguridad ferroviaria y, cuando sea razonablemente viable, a su mejora permanente.

6. Sobre la base de la recomendación formulada por la Agencia y tras el procedimiento de estudio a que hace referencia el apartado 4 del presente artículo, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 27 sobre el contenido de los MCS y las modificaciones a los mismos.

7. Los Estados miembros introducirán sin demora los cambios necesarios en sus normas nacionales a la luz de la adopción de los MCS y sus modificaciones.

Artículo 7

Objetivos comunes de seguridad (OCS)

1. Los OCS establecerán los niveles mínimos de seguridad que debe alcanzar el sistema en su conjunto, y siempre que sea factible, las diversas partes del sistema ferroviario en cada Estado miembro y en la Unión. Los OCS podrán expresarse en términos de criterios de aceptación del riesgo o en niveles de seguridad objetivo y tendrán en consideración, en particular:

- a) los riesgos individuales relacionados con los pasajeros, el personal incluidos los empleados o los contratistas, los usuarios de pasos a nivel y otros, y, sin perjuicio de las normas nacionales e internacionales existentes en materia de responsabilidad, los riesgos individuales relacionados con las personas no autorizadas;
- b) los riesgos para la sociedad en su conjunto.

2. La Comisión dará, mediante actos de ejecución, un mandato a la Agencia para que elabore OCS y modificaciones a los mismos y formule las recomendaciones pertinentes a la Comisión, sobre la base de una justificación clara de la necesidad de un OCS nuevo o modificado y de su repercusión en las normas vigentes. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 28, apartado 3. Si el Comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n° 182/2011.

3. Durante el ejercicio del mandato previsto en el apartado 2, el Comité será informado del trabajo preliminar sobre los OCS por la Agencia o por la Comisión de forma sistemática y periódica. Durante dicho trabajo, la Comisión podrá remitir a la Agencia cualquier recomendación útil relativa a los OCS y al análisis coste-beneficio. En particular, la Comisión podrá requerir a la Agencia que estudie soluciones alternativas y que la evaluación de los costes y beneficios de dichas soluciones alternativas figuren en el informe anejo al proyecto de los OCS.

La Comisión estará asistida por el Comité para las tareas contempladas en el párrafo primero.

4. La Comisión estudiará la recomendación formulada por la Agencia con vistas a comprobar que se cumple el mandato previsto en el apartado 2. Cuando no se cumpla el mandato, la Comisión solicitará a la Agencia que revise su recomendación e indique los puntos del mandato que no se cumplieron. Por razones justificadas, la Comisión podrá decidir modificar el mandato encomendado a la Agencia de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2.

La Comisión estará asistida por el Comité para las tareas contempladas en el párrafo primero.

5. Los OCS se revisarán periódicamente, teniendo en cuenta la evolución general de la seguridad ferroviaria. Los OCS revisados reflejarán cualquier ámbito en que sea prioritario mejorar aún más la seguridad.

6. Sobre la base de la recomendación formulada por la Agencia y tras el procedimiento de estudio a que hace referencia el apartado 4 del presente artículo, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 27 sobre el contenido de los OCS y las modificaciones a los mismos.

7. Los Estados miembros introducirán las modificaciones necesarias en sus normas nacionales a fin de cumplir, como mínimo, los OCS, y cualquier OCS revisado, de acuerdo con los calendarios de aplicación que se les hayan asignado. Dichas modificaciones se tendrán en cuenta en los planes anuales de seguridad contemplados en el artículo 4, apartado 1, letra f). Los Estados miembros notificarán dichas normas a la Comisión, de conformidad con el artículo 8.

Artículo 8

Normas nacionales en el ámbito de la seguridad

1. Las normas nacionales notificadas a más tardar el ... (*) en virtud de la Directiva 2004/49/CE serán de aplicación siempre que:

- a) correspondan a uno de los tipos determinados con arreglo al anexo II, y
- b) se ajusten a la legislación de la Unión, incluidos en particular las ETI, los OCS y los MCS, y
- c) no constituyan una forma de discriminación arbitraria o una restricción disimulada de las operaciones del transporte ferroviario entre Estados miembros.

2. A más tardar el ... (**), los Estados miembros revisarán las normas nacionales mencionadas en el apartado 1 y derogarán:

- a) cualquier norma nacional que no se haya notificado o que no se atenga a los criterios especificados en el apartado 1;
- b) cualquier norma nacional que resulte innecesaria habida cuenta del Derecho de la Unión, incluidos, en particular, las ETI, los OCS y los MCS.

A tal fin, los Estados miembros podrán recurrir a la herramienta de gestión de normas a que se refiere el artículo 27, apartado 4, del Reglamento (UE) .../... (***) y podrán solicitar a la Agencia que estudie normas concretas contrarias a los criterios especificados en el presente apartado.

3. Los Estados miembros podrán establecer nuevas normas nacionales en virtud de la presente Directiva solamente en los casos siguientes:

- a) cuando las normas relativas a métodos de seguridad vigentes no estén cubiertas por un MCS;
- b) cuando las normas de operación de la red ferroviaria todavía no estén cubiertas por las ETI;
- c) como medida preventiva urgente, en particular a raíz de un accidente o de un incidente;
- d) cuando sea necesario revisar una norma ya notificada;
- e) cuando las normas relativas a los requisitos para el personal que desempeña tareas críticas de seguridad, incluidos los criterios de selección, la aptitud física y psicológica y la formación profesional, no estén cubiertas todavía por una ETI ni por la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.

4. Los Estados miembros remitirán el proyecto de una nueva norma nacional a la Agencia y a la Comisión para que lo consideren en su debido momento y dentro de los plazos a que se refiere el artículo 25, apartado 1, del Reglamento (UE) .../... (***), antes de la introducción prevista de la nueva norma propuesta en el sistema jurídico nacional, aportando justificación para su introducción, a través del sistema informático adecuado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 27 del Reglamento (UE) .../... (***). Los Estados miembros velarán por que el proyecto esté lo suficientemente desarrollado para permitir a la Agencia llevar a cabo su examen según lo dispuesto en el artículo 25, apartado 2, del Reglamento (UE) .../... (***)

5. Los Estados miembros podrán adoptar y aplicar una nueva norma de forma inmediata en el caso de medidas preventivas urgentes. Dicha norma se notificará de conformidad con el artículo 27, apartado 2, del Reglamento (UE) .../... (***) Reglamento que figura en el documento 2013/0014(COD). (***) y será objeto de la evaluación de la Agencia según lo dispuesto en el artículo 26, apartados 1, 2 y 5 del Reglamento (UE) .../...

(*) Fecha de la entrada en vigor de la presente Directiva.

(**) después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

(***) Reglamento que figura en el documento 2013/0014(COD).

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

6. Si llegara a conocimiento de la Agencia que una norma nacional, ya sea notificada o no, ha pasado a ser obsoleta o contradice los MCS o cualquier otra normativa de la Unión adoptada con posterioridad a la aplicación de la norma nacional en cuestión, será de aplicación el procedimiento previsto en el artículo 26 del Reglamento (UE) .../... (*).
7. Los Estados miembros notificarán a la Agencia y a la Comisión las normas nacionales adoptadas. Harán uso de los sistemas informáticos apropiados y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 27 del Reglamento (UE) .../... (*). Los Estados miembros velarán por que las normas nacionales existentes sean fácilmente accesibles, de dominio público y formuladas en una terminología que todas las partes interesadas puedan comprender. Se podrá solicitar a los Estados miembros que aporten información adicional sobre las normas nacionales.
8. Los Estados miembros podrán optar por no notificar las normas y limitaciones de naturaleza estrictamente local. En dichos casos, los Estados miembros mencionarán tales normas y limitaciones en los registros de infraestructuras indicados en el artículo 49 de la Directiva (UE) .../... (**) o indicarán en la declaración sobre la red mencionada en el artículo 27 de la Directiva 2012/34/UE dónde están publicadas dichas normas y limitaciones.
9. Las normas nacionales notificadas en virtud del presente artículo no estarán sujetas al procedimiento de notificación previsto por la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽¹⁾.
10. La Agencia examinará los proyectos de normas nacionales y las normas nacionales existentes de acuerdo con los procedimientos establecidos en los artículos 25 y 26 del Reglamento (UE) .../... (*).
11. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 8, las normas nacionales no notificadas de acuerdo con el presente artículo no se aplicarán a los efectos de la presente Directiva.

Artículo 9

Sistemas de gestión de la seguridad

1. Los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias establecerán sus respectivos sistemas de gestión de la seguridad para garantizar que el sistema ferroviario de la Unión pueda cumplir al menos los OCS, que sea conforme a los requisitos de seguridad fijados en las ETI, así como que se apliquen los elementos pertinentes de los MCS y las normas nacionales notificadas de conformidad con el artículo 8.
2. El sistema de gestión de la seguridad se documentará en todas sus partes y describirá, en particular, el reparto de responsabilidades dentro de la organización del administrador de la infraestructura o de la empresa ferroviaria. Indicará cómo se asegura el control de los gestores en los distintos niveles, cómo participan el personal y sus representantes en todos los niveles y cómo se vela por la mejora permanente del sistema de gestión de la seguridad. Habrá un compromiso claro para aplicar sistemáticamente los conocimientos y métodos sobre factores humanos. Los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias fomentarán, a través del sistema de gestión de la seguridad, una cultura de confianza y aprendizaje mutuos, en la que se anime al personal para que contribuya al desarrollo de la seguridad al tiempo que se garantiza la confidencialidad.
3. El sistema de gestión de la seguridad constará de los siguientes elementos básicos:
 - a) una política de seguridad aprobada por el director ejecutivo de la organización y comunicada a todo el personal;
 - b) objetivos cualitativos y cuantitativos de la organización respecto al mantenimiento y mejora de la seguridad, y planes y procedimientos para alcanzar estos objetivos;
 - c) procedimientos para cumplir las normas técnicas y de explotación existentes, nuevas o modificadas u otras condiciones preceptivas establecidas en las ETI, las normas nacionales a que se refieren el artículo 8 y el anexo II, y en otras normas pertinentes o en decisiones de autoridades;
 - d) procedimientos para garantizar el cumplimiento de las normas y otras condiciones preceptivas a lo largo de la vida útil de los equipos y las operaciones;

(*) Reglamento que figura en el documento 2013/0014(COD).

(**) Directiva que figura en el documento 2013/0015(COD).

⁽¹⁾ Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información (DO L 241 de 17.9.2015, p. 1).

- e) procedimientos y métodos para determinar y evaluar riesgos y aplicar las medidas de control del riesgo siempre que un cambio de las condiciones de funcionamiento o la introducción de un nuevo material impliquen nuevos riesgos en las infraestructuras o en la interfaz hombre-máquina-organización;
- f) programas de formación del personal y sistemas que garanticen el mantenimiento de la competencia del personal y el consiguiente desempeño de los cometidos, en particular las medidas sobre la aptitud física y psicológica;
- g) medidas para el suministro de información suficiente dentro de la organización y, en su caso, entre organizaciones del sistema ferroviario;
- h) procedimientos y formatos de la documentación de información sobre la seguridad, y designación del procedimiento de control de la configuración de la información vital relativa a la seguridad;
- i) procedimientos que garanticen la notificación, investigación y análisis de accidentes, incidentes, cuasi accidentes y otras incidencias peligrosas, así como la adopción de las medidas de prevención necesarias;
- j) planes de acción, alerta e información en caso de emergencia, acordados con las autoridades públicas pertinentes;
- k) disposiciones relativas a la auditoría interna periódica del sistema de gestión de la seguridad.

Los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias incorporarán cualquier otro elemento necesario para cubrir los riesgos de seguridad, de conformidad con la evaluación de riesgos que surgen de su actividad propia.

4. El sistema de gestión de la seguridad se adaptará al tipo, al alcance, al ámbito de operación y a otras condiciones de la actividad realizada. Garantizará el control de todos los riesgos creados por la actividad del administrador de infraestructuras o de la empresa ferroviaria, incluidos la prestación de servicios de mantenimiento, a reserva de lo dispuesto en el artículo 14, el suministro de material y el empleo de contratistas. Sin perjuicio de las normas nacionales e internacionales en materia de responsabilidad existentes, el sistema de gestión de la seguridad tendrá que tener en cuenta asimismo, en su caso y cuando sea razonable, los riesgos derivados de actividades realizadas por otros agentes mencionados en el artículo 4.

5. El sistema de gestión de la seguridad de todo administrador de infraestructuras tendrá en cuenta los efectos de las actividades de diversas empresas ferroviarias en la red y adoptará disposiciones para que todas las empresas ferroviarias puedan operar de conformidad con las ETI y las normas nacionales y con las condiciones fijadas en su certificado de seguridad.

Los sistemas de gestión de la seguridad se elaborarán con objeto de coordinar los procedimientos de emergencia del administrador de infraestructuras con todas las empresas ferroviarias que operen en su infraestructura y con los servicios de emergencia, para facilitar la rápida intervención de los servicios de rescate, y con cualquier otra parte que pueda verse implicada en una situación de emergencia. En el caso de las infraestructuras transfronterizas, la cooperación entre los administradores de las infraestructuras pertinentes facilitará la coordinación y preparación necesarias de los servicios de emergencia correspondientes a ambos lados de la frontera.

Tras un accidente grave, la empresa ferroviaria proporcionará asistencia a las víctimas ayudándolas en los procedimientos de reclamación en virtud del Derecho de la Unión, en concreto del Reglamento (CE) n° 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, sin perjuicio de las obligaciones de otras partes. Dicha asistencia hará uso de distintas vías para comunicarse con las familias de las víctimas e incluirá apoyo psicológico para las víctimas del accidente y sus familiares.

6. Antes del 31 de mayo de cada año, todos los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias presentarán a la autoridad nacional de seguridad un informe anual de seguridad relativo al año civil anterior. El informe de seguridad constará de los elementos siguientes:

- a) información sobre cómo se cumplen los objetivos de seguridad de la organización y los resultados de los planes de seguridad;

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n° 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (DO L 315 de 3.12.2007, p. 14).

- b) un informe sobre la definición de indicadores nacionales de seguridad y de los ICS citados en el artículo 5, en la medida en que sean pertinentes para la organización que informe;
- c) los resultados de auditorías internas de la seguridad;
- d) observaciones respecto a las deficiencias y a los funcionamientos defectuosos de los servicios ferroviarios y de la gestión de la infraestructura que puedan revestir interés para la autoridad nacional de seguridad, con inclusión de un resumen de la información facilitada por los agentes correspondientes de conformidad con el artículo 4, apartado 5, letra b), y
- e) un informe sobre la aplicación de los MCS pertinentes.

7. Basándose en la información facilitada por las autoridades nacionales de seguridad de conformidad con los artículos 17 y 19, la Agencia podrá dirigir una recomendación a la Comisión relativa a un MCS que abarque elementos del sistema de gestión de la seguridad que sea necesario armonizar a nivel de la Unión, incluso por medio de normas armonizadas, conforme a lo establecido en el artículo 6, apartado 1, letra f). En estos casos, se aplicará el artículo 6, apartado 2.

CAPÍTULO III

CERTIFICACIÓN Y AUTORIZACIÓN DE SEGURIDAD

Artículo 10

Certificado de seguridad único

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 9, solo se concederá el acceso a la infraestructura ferroviaria a las empresas ferroviarias que posean el certificado de seguridad único expedido por la Agencia de acuerdo con lo dispuesto en los apartados 5 a 7, o por una autoridad nacional de seguridad de conformidad con el apartado 8.

El propósito del certificado de seguridad único es dejar constancia de que la empresa ferroviaria ha creado un sistema propio de gestión de la seguridad y que está en condiciones de operar de manera segura en el ámbito de operación previsto.

2. En su solicitud del certificado de seguridad único, la empresa ferroviaria especificará el tipo y el alcance de los servicios ferroviarios cubiertos y el ámbito de operación previsto.

3. La solicitud de certificado de seguridad único estará acompañada de un expediente que incluya las pruebas documentales de que:

- a) la empresa ferroviaria ha establecido su sistema de gestión de la seguridad conforme a lo dispuesto en el artículo 9 y que cumple los requisitos establecidos en las ETI, los MCS y los OCS así como en otras normas legales pertinentes, con el fin de controlar los riesgos y prestar servicios de transporte de manera segura dentro de la red, y
- b) la empresa ferroviaria, en su caso, cumple los requisitos establecidos en las normas nacionales pertinentes notificadas con arreglo al artículo 8.

Dicha solicitud y la información acerca de todas las solicitudes, las etapas de los procedimientos correspondientes y sus resultados, así como, en su caso, las peticiones y decisiones de la Sala de Recurso, se presentarán a través de la ventanilla única a que se refiere el artículo 12 del Reglamento (UE) .../... (*).

4. La Agencia o, en los casos previstos en el apartado 8, la autoridad nacional de seguridad, expedirá el certificado de seguridad único, o informará al solicitante de su decisión negativa, en un plazo predeterminado y razonable y, en cualquier caso, no más tarde de cuatro meses después de que el solicitante haya presentado toda la información necesaria y cualquier información suplementaria solicitada. La Agencia, o en los casos previstos en el apartado 8 la autoridad nacional de seguridad, aplicará las disposiciones prácticas referidas al procedimiento de certificación que se establezcan en un acto de ejecución conforme a lo previsto en el apartado 10.

5. La Agencia expedirá un certificado de seguridad único a las empresas ferroviarias cuyo ámbito de operación abarque uno o más Estados miembros. Para expedir este certificado, la Agencia:

- a) evaluará los elementos mencionados en el apartado 3, letra a), y

(*) Reglamento que figura en el documento 2013/0014(COD).

- b) remitirá inmediatamente la totalidad del expediente de la empresa ferroviaria a las autoridades nacionales de seguridad correspondientes al ámbito de operación previsto, para una evaluación de los elementos mencionados en el apartado 3, letra b).

Se autorizará a la Agencia o a las autoridades nacionales de seguridad a efectuar, como parte de las citadas evaluaciones, visitas e inspecciones de las instalaciones de la empresa ferroviaria, así como auditorías, y a solicitar la información suplementaria pertinente. La Agencia y las autoridades nacionales de seguridad coordinarán la organización de dichas visitas, auditorías e inspecciones.

6. En el plazo de un mes a partir de la recepción de una solicitud de certificado de seguridad único, la Agencia comunicará a la empresa ferroviaria que el expediente está completo o le pedirá información suplementaria pertinente, para cuya presentación fijará un plazo razonable. Respecto de la completitud, pertinencia y coherencia del expediente, la Agencia podrá también evaluar los elementos mencionados en el apartado 3, letra b).

La Agencia tendrá plenamente en cuenta las evaluaciones previstas en el apartado 5 antes de tomar su decisión sobre la expedición del certificado de seguridad único.

La Agencia será plenamente responsable de los certificados de seguridad únicos que expida.

7. Cuando la Agencia no esté de acuerdo con una evaluación negativa realizada por una o varias autoridades nacionales de seguridad de conformidad con el apartado 5, letra b), informará de ello a esa o esas autoridades y expondrá los motivos de su desacuerdo. La Agencia y la o las autoridades nacionales de seguridad cooperarán con vistas a alcanzar un acuerdo que sea aceptable para ellas. Cuando sea necesario, la Agencia y la o las autoridades nacionales de seguridad podrán acordar que también participe la empresa ferroviaria. Si no se puede acordar 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 o las autoridades nacionales de seguridad su desacuerdo, la Agencia tomará su decisión definitiva, a no ser que la o las autoridades nacionales de seguridad hayan remitido el asunto, para su arbitraje, a la sala de recurso creada en virtud del artículo 55 del Reglamento (UE) .../... (*). 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 o las autoridades nacionales de seguridad.

Cuando la sala de recurso no esté de acuerdo con la Agencia, la Agencia tomará una decisión sin demora.

Cuando la sala de recurso esté de acuerdo con la evaluación negativa de la autoridad nacional de seguridad, la Agencia expedirá un certificado de seguridad único con un ámbito de operación en que se excluyan los tramos de la red que hayan sido objeto de una evaluación negativa.

Cuando la Agencia no esté de acuerdo con una evaluación positiva de una o varias autoridades nacionales de seguridad de conformidad con el apartado 5, letra b), informará de ello a la autoridad o autoridades de que se trate y expondrá los motivos de su desacuerdo. La Agencia y la o las autoridades nacionales de seguridad cooperarán con vistas a alcanzar un acuerdo que sea aceptable para ellas. Cuando sea necesario, la Agencia y la autoridad o autoridades nacionales de seguridad podrán decidir que, en este proceso también participe el solicitante. Si no se puede aprobar 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 o las autoridades nacionales su desacuerdo, la Agencia tomará su decisión definitiva.

8. Cuando el ámbito de operación se limite a un Estado miembro, la autoridad nacional de seguridad de ese Estado miembro podrá, bajo su propia responsabilidad y cuando así lo pida el solicitante, expedir un certificado de seguridad único. Para expedir estos certificados, la autoridad nacional de seguridad evaluará el expediente en relación con todos los elementos especificados en el apartado 3 y aplicará las disposiciones prácticas que se establezcan en los actos de ejecución a que se refiere el apartado 10. La autoridad nacional de seguridad tendrá la facultad de efectuar, como parte de las citadas evaluaciones, visitas e inspecciones de las instalaciones de la empresa ferroviaria, así como auditorías. En el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud del solicitante, la autoridad nacional de seguridad comunicará a este que el expediente está completo o le pedirá información suplementaria pertinente. El certificado de seguridad también será válido, sin una ampliación del ámbito de operación, para las empresas ferroviarias que se dirijan a estaciones de Estados miembros vecinos cuyas redes tengan características y normas de explotación similares, cuando esas estaciones estén cerca de la frontera y previa consulta con las autoridades nacionales de seguridad competentes. Esta consulta podrá realizarse caso por caso o preverse en un acuerdo transfronterizo celebrado entre Estados miembros o autoridades nacionales de seguridad.

(*) Reglamento que figura en el documento 2013/0014(COD).

La autoridad nacional de seguridad será plenamente responsable de los certificados de seguridad únicos que expida.

9. Un Estado miembro podrá autorizar a operadores de un tercer país a llegar a una estación situada en su territorio designada para las operaciones transfronterizas y próxima a la frontera de dicho Estado miembro sin exigir un certificado de seguridad único, siempre que se garantice un nivel de seguridad adecuado por medio de:

- a) un acuerdo transfronterizo entre el Estado miembro de que se trate y el tercer país vecino, o
- b) acuerdos contractuales entre el operador del tercer país y la empresa ferroviaria o el administrador de infraestructura que posea un certificado de seguridad único o una autorización de seguridad para operar en esa red, siempre que los aspectos relativos a la seguridad de estos acuerdos hayan quedado reflejados debidamente en sus sistemas de gestión de la seguridad.

10. A más tardar el ... (*), la Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, disposiciones prácticas que especifiquen:

- a) el modo en que el solicitante cumplirá los requisitos para la obtención del certificado de seguridad único establecidos en el presente artículo y la lista de los documentos exigidos;
- b) los detalles del proceso de certificación, tales como las fases del proceso, y los plazos de cada fase del proceso;
- c) el modo en que la Agencia y la autoridad nacional de seguridad cumplirán los requisitos establecidos en el presente artículo en las distintas fases de la solicitud y el proceso de certificación, incluida en la evaluación de los expedientes de los solicitantes, y
- d) el plazo de validez de los certificados de seguridad expedidos por la Agencia o por las autoridades nacionales de seguridad, especialmente en el caso de actualizaciones de cualquier certificado de seguridad que obedezcan a modificaciones del tipo, el alcance y el ámbito de operación.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 28, apartado 3. Tendrán en cuenta la experiencia adquirida en la aplicación del Reglamento (CE) n° 653/2007 de la Comisión ⁽¹⁾ y del Reglamento (UE) n° 1158/2010 de la Comisión ⁽²⁾ y la experiencia adquirida durante la preparación de los acuerdos de cooperación a que se refiere el artículo 11, apartado 1.

11. Los certificados de seguridad únicos deberán especificar el tipo y el alcance de los servicios ferroviarios a los que se refieren y el ámbito de operación. Un certificado de seguridad único podrá referirse también a los apartaderos que sean propiedad de la empresa ferroviaria, cuando estos estén incluidos en su sistema de gestión de la seguridad.

12. Toda decisión de denegación de expedición de un certificado de seguridad único o de exclusión de parte de la red de acuerdo con una evaluación negativa con arreglo a lo dispuesto en el apartado 7 deberá justificarse debidamente. El solicitante podrá, en el mes siguiente a la recepción de la decisión, pedir a la Agencia o a la autoridad nacional de seguridad, en su caso, que reconsidere la decisión. La Agencia o la autoridad nacional de seguridad dispondrá de un plazo de dos meses a partir de la fecha de recepción de la petición de reconsideración de su decisión para confirmarla o revocarla.

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 55 del Reglamento (UE) .../... (**).

(*) Dos años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

⁽¹⁾ El Reglamento (CE) n° 653/2007 de la Comisión, de 13 de junio de 2007, sobre el uso de un formato europeo común para los certificados de seguridad y los documentos de solicitud, de conformidad con el artículo 10 de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, y sobre la validez de los certificados de seguridad expedidos en virtud de la Directiva 2001/14/CE (DO L 153 de 14.6.2007, p. 9).

⁽²⁾ Reglamento (UE) n° 1158/2010 de la Comisión, de 9 de diciembre de 2010, sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de un certificado de seguridad ferroviaria (DO L 326 de 10.12.2010, p. 11).

(**) Reglamento que figura en el documento 2013/0014(COD).

Si se confirma la decisión negativa de una autoridad nacional de seguridad, el solicitante podrá interponer un recurso conforme al Derecho nacional. Los Estados miembros podrán designar el organismo regulador a que se refiere el artículo 56 de la Directiva 2012/34/UE a efectos de este procedimiento de recurso. En ese caso, será aplicable el artículo 18, apartado 3, de la presente Directiva.

13. Un certificado de seguridad único expedido por la Agencia o por una autoridad nacional de seguridad con arreglo al presente artículo se renovará previa solicitud de la empresa ferroviaria a más tardar cada cinco años. Se actualizará en todo o en parte siempre que se altere sustancialmente el tipo o el alcance del servicio.

14. Cuando un solicitante posea ya un certificado de seguridad único expedido con arreglo a los apartados 5 a 7 y desee ampliar su ámbito de operación o cuando ya posea un certificado de seguridad único expedido de conformidad con el apartado 8 y desee ampliar su ámbito de operación a otro Estado miembro, completará el expediente con los documentos pertinentes mencionados en el apartado 3 en relación con el ámbito de operación adicional. La empresa ferroviaria presentará el expediente a la Agencia, que, tras seguir los procedimientos establecidos en los apartados 4 a 7, expedirá un certificado de seguridad único actualizado que tenga por objeto el ámbito de operación ampliado. En tal caso, se consultará únicamente a las autoridades nacionales de seguridad a la que concierna la ampliación del ámbito de operación a efectos de la evaluación del expediente establecida en el apartado 3, letra b).

Si la empresa ferroviaria obtiene un certificado de seguridad único de acuerdo con el apartado 8 y deseara ampliar el ámbito de operación en el Estado miembro de que se trate, completará el expediente con los documentos pertinentes mencionados en el apartado 3 en relación con el ámbito de operación adicional. Presentará el expediente, a través de la ventanilla única a que se refiere el artículo 12 del Reglamento (UE) .../... (*), a la autoridad nacional de seguridad, que, tras seguir los procedimientos establecidos en el apartado 8, expedirá un certificado de seguridad único actualizado que tenga por objeto el ámbito de operación ampliado.

15. La Agencia y las autoridades nacionales de seguridad competentes podrán exigir la revisión de los certificados de seguridad únicos que hayan expedido si se producen cambios sustanciales en el marco reglamentario de la seguridad.

16. La Agencia informará a las autoridades nacionales de seguridad competentes sin demora, y en cualquier caso en el plazo máximo de dos semanas desde la expedición de un certificado de seguridad único. La Agencia informará inmediatamente a las autoridades nacionales de seguridad competentes de la renovación, modificación o revocación del certificado de seguridad único. Indicará el nombre y la dirección de la empresa ferroviaria, la fecha de expedición, el tipo, el alcance, el ámbito de operación y la validez del certificado de seguridad único y, en caso de revocación, las razones de su decisión. En el caso de los certificados de seguridad únicos expedidos por la autoridad o las autoridades nacionales de seguridad competentes, deberán facilitar esa misma información a la Agencia dentro del mismo plazo.

Artículo 11

Cooperación entre la Agencia y las autoridades nacionales de seguridad en la expedición de certificados de seguridad únicos

1. A los efectos del artículo 10, apartados 5 y 6, de la presente Directiva, la Agencia celebrará acuerdos de cooperación con las autoridades nacionales de seguridad de conformidad con el artículo 76 del Reglamento (UE) .../... (*). Los acuerdos de cooperación serán acuerdos específicos o acuerdos marco y en ellos podrán ser partes una o más autoridades nacionales de seguridad. Los acuerdos de cooperación incluirán una descripción detallada de las tareas y condiciones de los resultados que deban alcanzarse, los plazos aplicables a su realización y un prorrateo de las tasas que han de abonarse por el solicitante.

2. Los acuerdos de cooperación también podrán incluir acuerdos de cooperación específicos en el caso de redes que requieran conocimientos especializados específicos por motivos geográficos o históricos, con vistas a reducir las cargas y los gastos administrativos del solicitante. Cuando tales redes estén aisladas del resto del sistema ferroviario de la Unión, tales acuerdos de cooperación específicos podrán incluir la posibilidad de que las autoridades nacionales de seguridad correspondientes contraten tareas cuando ello sea necesario para asegurar una asignación de recursos eficiente y proporcionada con miras a la certificación. Dichos acuerdos de cooperación deberán celebrarse antes de que la Agencia efectúe los cometidos relacionados con la certificación de conformidad con el artículo 31, apartado 3.

(*) Reglamento que figura en el documento 2013/0014(COD).

3. En el caso de los Estados miembros en los que el ancho de vía de la red sea distinto del de la red ferroviaria principal dentro de la Unión y que dichas redes compartan requisitos técnicos y operativos idénticos con terceros países vecinos, además de los acuerdos de cooperación mencionados en el apartado 2, todas las autoridades nacionales de seguridad afectadas en dichos Estados miembros celebrarán con la Agencia un acuerdo multilateral que incluirá las condiciones para facilitar la ampliación del ámbito de operación de certificados de seguridad en los Estados miembros afectados, cuando proceda.

Artículo 12

Autorización de seguridad de los administradores de infraestructuras

1. Con objeto de poder administrar y explotar una infraestructura ferroviaria, el administrador de infraestructuras deberá obtener una autorización de seguridad de la autoridad nacional de seguridad del Estado miembro en que esté situada la infraestructura ferroviaria.

La autorización de seguridad comprenderá una autorización que confirme la aprobación del sistema de gestión de la seguridad del administrador de infraestructuras según lo dispuesto en el artículo 9, e incluirá los procedimientos y disposiciones por los que se cumplan los requisitos necesarios para el diseño, mantenimiento y explotación de la infraestructura ferroviaria en condiciones de seguridad, incluidos, en su caso, el mantenimiento y explotación del sistema de control del tráfico y de señalización.

La autoridad nacional de seguridad explicará los requisitos para las autorizaciones de seguridad y los documentos necesarios, en su caso en forma de un documento de guía de aplicación de la solicitud.

2. La autorización de seguridad tendrá una validez de cinco años y podrá renovarse previa solicitud del administrador de infraestructuras. Se revisará en todo o en parte siempre que se hayan producido cambios sustanciales en la infraestructura, señalización o subsistemas de energía o en los principios de su explotación y mantenimiento. El administrador de infraestructuras notificará sin demora todos estos cambios a la autoridad nacional de seguridad.

La autoridad nacional de seguridad podrá exigir que la autorización de seguridad se revise si se producen cambios sustanciales en el marco reglamentario de la seguridad.

3. La autoridad nacional de seguridad decidirá sin demora sobre las solicitudes de autorización de seguridad y, en cualquier caso, en un plazo no superior a cuatro meses, una vez que toda la información exigida y cualquier información complementaria solicitada le haya sido remitida por el solicitante.

4. La autoridad nacional de seguridad informará a la Agencia sin demora, y en todo caso en un plazo de dos semanas, de las autorizaciones de seguridad que se hayan expedido, renovado, modificado o revocado. Dicha información indicará el nombre y la dirección del administrador de infraestructuras, la fecha de expedición, el alcance y el período de validez de la autorización de seguridad y, en caso de revocación, las razones de su decisión.

5. En el caso de las infraestructuras transfronterizas, las autoridades nacionales de seguridad competentes cooperarán a efectos de la expedición de las autorizaciones de seguridad.

Artículo 13

Acceso a los servicios de formación

1. Los Estados miembros velarán por que las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras, así como los miembros de su personal que desempeñen tareas críticas de seguridad tengan acceso libre y no-discriminatorio a los servicios de formación de maquinistas y de personal de acompañamiento de los trenes, siempre que esa formación sea necesaria para la explotación de servicios dentro de su red.

Los servicios de formación deberán incluir formación sobre el conocimiento necesario de los itinerarios, las normas y procedimientos de explotación, el sistema de control-mando y señalización y los procedimientos de emergencia aplicados en las rutas explotadas.

Si los servicios de formación no incluyen exámenes y expedición de certificados, los Estados miembros velarán por que el personal de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras tenga acceso a tales certificados.

La autoridad nacional de seguridad velará por que los servicios de formación cumplan los requisitos fijados, respectivamente, en la Directiva 2007/59/CE, en las ETI o en las normas nacionales a que se refiere el artículo 8, apartado 3, letra e) de la presente Directiva.

2. Si los servicios de formación los oferta una sola empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras, los Estados miembros velarán por que se pongan a disposición de otras empresas ferroviarias a un precio razonable y no discriminatorio en relación con el coste y que podrá incluir un margen de beneficio.
3. Al contratar a nuevos maquinistas, al personal a bordo de los trenes y al personal que desempeña tareas críticas de seguridad, las empresas ferroviarias podrán tener en cuenta la formación, cualificaciones y experiencia adquiridas previamente en otras empresas ferroviarias. A esos efectos, dicho personal tendrá derecho a conseguir, obtener copias y transmitir cualesquiera documentos que certifiquen su formación, cualificaciones y experiencia.
4. Las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras serán responsables del nivel de formación y de cualificaciones de aquellos de los miembros de su personal que desempeñen tareas críticas de seguridad.

Artículo 14

Mantenimiento de los vehículos

1. Antes de su utilización en la red, cada vehículo deberá contar con una entidad encargada del mantenimiento asignada al mismo y que deberá estar inscrita en el registro de vehículos de conformidad con el artículo 47 de la Directiva (UE) .../... (*).
2. Sin perjuicio de la responsabilidad de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras en la explotación segura de un tren que establece el artículo 4, la entidad encargada del mantenimiento deberá garantizar que los vehículos de cuyo mantenimiento se encarga están en condiciones de operar de manera segura. A tal fin, la entidad encargada del mantenimiento establecerá un sistema de mantenimiento de dichos vehículos y mediante dicho sistema:
 - a) velará por que los vehículos se mantengan de acuerdo con el expediente de mantenimiento de cada vehículo y los requisitos en vigor, incluidas las normas de mantenimiento y las ETI correspondientes;
 - b) aplicará los métodos de evaluación y valoración de riesgos necesarios establecidos en los MCS contemplados en el artículo 6, apartado 1, letra a), cooperando con otros agentes cuando proceda;
 - c) garantizará que sus contratistas apliquen medidas de control de riesgos mediante la aplicación del MCS sobre vigilancia a que se refiere el artículo 6, apartado 1, letra c), y velará por que se estipule esto en acuerdos contractuales que se darán a conocer a petición de la Agencia o la autoridad nacional de seguridad;
 - d) garantizará la trazabilidad de las actividades de mantenimiento.
3. El sistema de mantenimiento constará de las siguientes funciones:
 - a) la función de gestión, consistente en supervisar y coordinar las funciones de mantenimiento a que se refieren las letras b), c) y d) y en velar por que los vehículos estén en condiciones de operar de manera segura en el sistema ferroviario;
 - b) la función de desarrollo del mantenimiento, consistente en asumir la gestión de la documentación de mantenimiento, incluida la gestión de la configuración, sobre la base de los datos de diseño y operativos, así como del rendimiento y la experiencia;
 - c) la función de gestión del mantenimiento de la flota, consistente en gestionar la retirada de los vehículos para su mantenimiento y su retorno al servicio tras el mantenimiento,
 - d) la función de ejecución del mantenimiento, consistente en efectuar el mantenimiento técnico requerido de un vehículo o de partes del mismo, incluida la expedición de la documentación relativa a la aptitud para el servicio.

La función de gestión propiamente dicha deberá ser asumida por la entidad encargada del mantenimiento, aunque podrá externalizar a otras partes contratantes, como talleres de mantenimiento, la totalidad o una parte de las funciones de mantenimiento mencionadas en las letras b), c) y d).

La entidad encargada del mantenimiento velará por que todas las funciones mencionadas en las letras b), c) y d) cumplan los requisitos y criterios de evaluación establecidos en el anexo III.

Los talleres de mantenimiento aplicarán las secciones pertinentes del anexo III que se especifiquen en los actos de ejecución adoptados con arreglo al apartado 8, letra a), que correspondan a las funciones y actividades que se hayan de certificar.

(*) Directiva que figura en el documento 2013/0015(COD).

4. En el caso de vagones de mercancías, y previa adopción de los actos de ejecución mencionados en el apartado 8, letra b), en el caso de otros vehículos, cada entidad encargada del mantenimiento estará certificada y se le otorgará un certificado de mantenimiento (certificación EEM) por un organismo que esté acreditado o reconocido o por una autoridad nacional de seguridad de conformidad con las condiciones siguientes:

- a) los procesos de acreditación y de reconocimiento del proceso de certificación se basarán en criterios de independencia, competencia e imparcialidad;
- b) el sistema de certificación acreditará que una entidad encargada del mantenimiento ha establecido un sistema de mantenimiento para garantizar el estado de funcionamiento seguro de cualquier vehículo de cuyo mantenimiento se encarga;
- c) la certificación EEM se basará en una evaluación de la aptitud de la entidad encargada del mantenimiento de cumplir los requisitos y criterios de evaluación pertinentes establecidos en el anexo III y de aplicarlos con coherencia. Incluirá un sistema de vigilancia para velar por el cumplimiento continuado de dichos requisitos y criterios de evaluación después de la concesión de la certificación EEM;
- d) la certificación de los talleres de mantenimiento se basará en el cumplimiento de las pertinentes secciones del anexo III aplicadas a las correspondientes funciones y actividades que se certifiquen.

Cuando la entidad encargada del mantenimiento sea una empresa ferroviaria o un administrador de infraestructuras, el cumplimiento de las condiciones establecidas en el párrafo primero será verificado por la autoridad nacional de seguridad con arreglo a los procedimientos contemplados en el artículo 10 o el artículo 12 y se confirmarán en los certificados expedidos conforme a tales procedimientos.

5. Los certificados expedidos con arreglo al apartado 4 serán válidos en toda la Unión.

6. Sobre la base de la recomendación de la Agencia, la Comisión adoptará, a través de actos de ejecución, disposiciones detalladas de las condiciones de certificación previstas en el apartado 4, párrafo primero, para la entidad encargada del mantenimiento de vagones de mercancías, incluida la aplicación uniforme de los requisitos establecidos en el anexo III, en cumplimiento de los MCS y las ETI pertinentes y, en su caso, modificará estas disposiciones.

Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 28, apartado 3.

El sistema de certificación aplicable a los vagones de mercancías adoptado en virtud del Reglamento (UE) n° 445/2011 de la Comisión⁽¹⁾ seguirá siendo de aplicación hasta tanto no se apliquen los actos de ejecución mencionados en el presente apartado.

7. A más tardar el ... (*), la Agencia evaluará el sistema de certificación de la entidad encargada del mantenimiento de los vagones de mercancías, estudiará la conveniencia de una ampliación de ese sistema a todos los vehículos y de la certificación obligatoria de los talleres de mantenimiento, y presentará un informe de ello a la Comisión.

8. Basándose en la evaluación efectuada por la Agencia conforme al apartado 7, la Comisión adoptará mediante actos de ejecución, si procede, y cuando sea necesario modificará posteriormente las disposiciones detalladas que especifiquen los requisitos establecidos en el anexo III aplicables a efectos de:

- a) tareas de mantenimiento realizadas por los talleres de mantenimiento, incluidas disposiciones detalladas para garantizar una aplicación uniforme de la certificación de los talleres de mantenimiento, en cumplimiento de los MCS y las ETI pertinentes;
- b) certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de vehículos distintos de vagones de mercancías, basadas en las características técnicas de tales vehículos, incluidas disposiciones detalladas para garantizar la aplicación uniforme de las condiciones de certificación por la entidad encargada del mantenimiento de vehículos distintos de vagones de mercancías, en cumplimiento de los correspondientes MCS y las ETI.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 28, apartado 3.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) n° 445/2011 de la Comisión, de 10 de mayo de 2011, relativo a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 653/2007 (DO L 122 de 11.5.2011, p. 22).

(*) 2 años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

*Artículo 15***Excepciones al sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento**

1. Los Estados miembros podrán decidir cumplir la obligación de determinar la entidad encargada del mantenimiento mediante medidas alternativas respecto del sistema de mantenimiento establecido en el artículo 14 en los casos siguientes:
 - a) vehículos matriculados en un tercer país y mantenidos con arreglo a la legislación de dicho país;
 - b) vehículos utilizados en las redes o líneas cuyo ancho de vía sea diferente del de la red ferroviaria principal en la Unión y con respecto a los cuales el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 14, apartado 2, se realice mediante acuerdos con terceros países;
 - c) vagones de mercancías y coches de viajeros de uso compartido con terceros países cuyo ancho de vía sea distinto del de la red ferroviaria principal de la Unión;
 - d) vehículos utilizados en las redes mencionadas en el artículo 2, apartado 3, y material militar y transporte especial que requieran un permiso *ad hoc* de la autoridad nacional de seguridad antes de su entrada en servicio. En este caso se concederán excepciones por períodos de cinco años como máximo.
2. Las medidas alternativas a que se refiere el apartado 1 se aplicarán mediante excepciones que concederá la correspondiente autoridad nacional de seguridad o la Agencia cuando:
 - a) se matriculen vehículos con arreglo al artículo 47 de la Directiva (UE) .../... (*), en lo referente a la determinación de la entidad encargada del mantenimiento;
 - b) se expidan certificados de seguridad únicos y autorizaciones de seguridad a empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras con arreglo a los artículos 10 y 12 de la presente Directiva, en lo referente a la determinación o certificación de la entidad encargada del mantenimiento.
3. Se determinarán y justificarán excepciones en el informe anual contemplado en el artículo 19. Cuando se desprenda que se están corriendo riesgos indebidos en el sistema ferroviario de la Unión, la Agencia informará sin demora a la Comisión. La Comisión contactará a las partes afectadas y, cuando proceda, solicitará al Estado miembro de que se trate que retire.

CAPÍTULO IV

AUTORIDADES NACIONALES DE SEGURIDAD*Artículo 16***Cometidos**

1. Cada Estado miembro establecerá una autoridad nacional de seguridad. Los Estados miembros velarán por que la autoridad nacional de seguridad disponga de la necesaria capacidad organizativa interna y externa en materia de recursos humanos y materiales. Dicha autoridad será independiente, en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier empresa ferroviaria, administrador de infraestructuras, solicitante o entidad contratante, así como de cualquier entidad adjudicadora de contratos de servicio público. Siempre que se garantice tal independencia, la autoridad nacional podrá ser un servicio del Ministerio responsable de las cuestiones de transporte.
2. Se confiarán a la autoridad responsable de la seguridad por lo menos las siguientes funciones:
 - a) la autorización de la entrada en servicio de los subsistemas de control-mando y señalización en las vías, energía e infraestructura que constituyen el sistema ferroviario de la Unión de conformidad con el artículo 18, apartado 2, de la Directiva (UE) .../... (*);
 - b) la expedición, renovación, modificación y revocación de las autorizaciones para la puesta en el mercado de vehículos conforme a lo establecido en el artículo 21, apartado 8, de la Directiva (UE) .../... (*);

(*) Directiva que figura en el documento 2013/0015(COD).

- c) el apoyo a la Agencia en la expedición, renovación, modificación y revocación de autorizaciones para la puesta en el mercado de vehículos conforme a lo establecido en el artículo 21, apartado 5, de la Directiva (UE) .../... (*) y de autorizaciones de tipo de vehículos conforme a lo establecido en el artículo 24 de la Directiva (UE) .../... (*);
 - d) la supervisión en su territorio del cumplimiento de los requisitos esenciales por parte de los componentes de interoperabilidad como establece el artículo 8 de la Directiva (UE) .../... (*);
 - e) la comprobación de que se haya atribuido un número de vehículo de conformidad con el artículo 46 de la Directiva (UE) .../... (*), sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 47, apartado 4, de dicha Directiva;
 - f) la asistencia a la Agencia en la expedición, renovación, modificación y revocación de los certificados de seguridad únicos concedidos de conformidad con el artículo 10, apartado 5;
 - g) la expedición, renovación, modificación y revocación de los certificados de seguridad únicos conforme al artículo 10, apartado 8;
 - h) la expedición, renovación, modificación y revocación de las autorizaciones concedidas de conformidad con el artículo 12;
 - i) la supervisión, fomento y, en su caso, aplicación y desarrollo del marco normativo en materia de seguridad, incluido el sistema de normas nacionales;
 - j) la supervisión de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras, de conformidad con el artículo 17;
 - k) cuando sea pertinente y conforme al Derecho nacional, la expedición, renovación, modificación y revocación de las licencias de conducción de trenes conforme a la Directiva 2007/59/CE;
 - l) cuando proceda y conforme al Derecho nacional, la expedición, renovación, modificación y revocación de los certificados concedidos a las entidades encargadas del mantenimiento.
3. Las funciones a que se refiere el apartado 2 no se podrán transferir ni subcontratar a ningún administrador de infraestructuras, empresa ferroviaria o entidad adjudicadora.

Artículo 17

Supervisión

1. Las autoridades nacionales de seguridad velarán por que toda empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras cumpla permanentemente su obligación legal de utilizar un sistema de gestión de la seguridad conforme a lo dispuesto en el artículo 9.

A tal fin, las autoridades nacionales de seguridad aplicarán los principios establecidos en los correspondientes MCS para la supervisión a que se refiere el artículo 6, apartado 1, letra c), asegurándose de que las actividades de supervisión incluyan, en particular, la comprobación de que las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras aplican lo siguiente:

- a) el sistema de gestión de la seguridad para vigilar su eficacia;
- b) los elementos completos o parciales del sistema de gestión de la seguridad, incluidas las actividades operativas, la prestación de servicios de mantenimiento y el suministro de material, así como la utilización de contratantes que vigilen su eficacia, y
- c) el MCS pertinente a que se refiere el artículo 6. Las actividades de supervisión relacionadas con esta letra se aplicarán asimismo a las entidades encargadas del mantenimiento, cuando proceda.

2. Las empresas ferroviarias informarán a las autoridades nacionales de seguridad pertinentes del inicio de cualquier nueva operación de transporte por ferrocarril con un mínimo de dos meses de antelación con objeto de permitirles planificar las actividades de supervisión. Las empresas ferroviarias facilitarán asimismo un desglose por categorías de personal y tipos de vehículos.

3. El titular de un certificado de seguridad único informará sin demora a las autoridades nacionales de seguridad pertinentes de cualquier cambio importante en la información a que se refiere el apartado 2.

(*) Directiva que figura en el documento 2013/0015(COD).

4. Las autoridades competentes designadas por los Estados miembros serán las encargadas de controlar el cumplimiento de las normas relativas a los tiempos de trabajo, conducción y descanso aplicables a los maquinistas. Cuando las autoridades nacionales de seguridad no estén encargadas de dicho cometido, las autoridades competentes deberán cooperar con las autoridades nacionales de seguridad con el fin de permitir que estas puedan cumplir su cometido de supervisión de la seguridad ferroviaria.

5. Si una autoridad nacional de seguridad comprobase que el titular de un certificado de seguridad único ha dejado de reunir las condiciones para poseer un certificado, solicitará a la Agencia que restrinja o revoque dicho certificado. La Agencia informará inmediatamente a todas las autoridades nacionales de seguridad competentes. Si la Agencia decide restringir o revocar el certificado de seguridad único deberá motivar su decisión.

En caso de desacuerdo entre la Agencia y la autoridad nacional de seguridad, se seguirá el procedimiento de arbitraje indicado en el artículo 10, apartado 7. En caso de que, como consecuencia de dicho procedimiento de arbitraje no se limite ni se revoque el certificado de seguridad único, se suspenderán las medidas temporales de seguridad a las que se refiere el apartado 6 del presente artículo.

Cuando haya sido la propia autoridad nacional de seguridad la que haya expedido el certificado de seguridad único conforme a lo dispuesto en el artículo 10, apartado 8, podrá restringir o revocar dicho certificado, motivando su decisión, e informará de ello a la Agencia.

El titular de un certificado de seguridad único cuyo certificado haya sido restringido o revocado, bien por la Agencia bien por la autoridad nacional de seguridad tendrá derecho a recurrir, conforme al artículo 10, apartado 12.

6. Si, durante la supervisión, una autoridad nacional de seguridad detecta un riesgo grave para la seguridad, dicha autoridad podrá aplicar temporalmente medidas de seguridad, incluidas la restricción o suspensión inmediatas de las operaciones pertinentes. En caso de que el certificado de seguridad único haya sido expedido por la Agencia, la autoridad nacional de seguridad informará inmediatamente de ello a la Agencia y aportará pruebas en apoyo de su decisión.

Si la Agencia concluye que el titular del certificado de seguridad único ha dejado de reunir las condiciones para poseerlo, restringirá o revocará inmediatamente dicho certificado.

Si la Agencia concluye que las medidas aplicadas por la autoridad nacional de seguridad son desproporcionadas, podrá solicitarle que retire o adapte dichas medidas. La Agencia y la autoridad nacional de seguridad cooperarán con vistas a alcanzar una solución mutuamente aceptable. En caso necesario, la empresa ferroviaria podrá participar también en este proceso. Si este último procedimiento no obtiene resultados, permanecerá en vigor la decisión de la autoridad nacional de seguridad de aplicar medidas temporales.

La decisión de la autoridad nacional de seguridad relativa a las medidas temporales de seguridad estará sometida a control jurisdiccional nacional mencionado en el artículo 18, apartado 3. En tal caso, las medidas temporales de seguridad podrán aplicarse hasta el final del recurso judicial, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 5.

Si la duración de la medida temporal es superior a tres meses, la autoridad nacional de seguridad solicitará a la Agencia que restrinja o revoque el certificado de seguridad único y se aplicará el procedimiento establecido en el apartado 5.

7. La autoridad nacional de seguridad supervisará los subsistemas de control-mando y señalización en las vías, energía e infraestructura y se asegurará de que sean conformes a los requisitos esenciales. En el caso de las infraestructuras transfronterizas, llevará a cabo sus actividades de supervisión en cooperación con otras autoridades nacionales de seguridad pertinentes. Si la autoridad nacional de seguridad considerase que un administrador de infraestructuras ha dejado de reunir las condiciones para poseer una autorización de seguridad, restringirá o revocará dicha autorización y motivará su decisión.

8. Cuando supervisen la eficacia de los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras y de las empresas ferroviarias, las autoridades nacionales de seguridad podrán tener en cuenta el nivel de seguridad de los agentes a que se refiere el artículo 4, apartado 4, de la presente Directiva, y, en su caso, de los centros de formación mencionados en la Directiva 2007/59/CE en la medida en que sus actividades tengan repercusiones sobre la seguridad ferroviaria. El presente apartado se aplicará sin perjuicio de la responsabilidad de las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras a que se refiere el artículo 4, apartado 3, de la presente Directiva.

9. Las autoridades nacionales de seguridad de los Estados miembros en los que opere la empresa ferroviaria cooperarán en la coordinación de sus actividades de supervisión de dicha empresa con objeto de garantizar la comunicación de cualquier información clave sobre la empresa, en particular por lo que se refiere a los riesgos conocidos y a su nivel de seguridad. La autoridad nacional de seguridad también compartirá la información con otras autoridades nacionales de seguridad pertinentes y con la Agencia si comprueba que la empresa ferroviaria no está tomando las medidas necesarias de control de riesgos.

Dicha cooperación velará por que la supervisión sea suficiente y se evite la duplicación de inspecciones y auditorías. Las autoridades nacionales de seguridad podrán elaborar un plan común de supervisión con objeto de cerciorarse de que se lleven a cabo periódicamente auditorías y otro tipo de inspecciones, teniendo en cuenta el tipo y el alcance de las operaciones de transporte en cada uno de los Estados miembros de que se trate.

La Agencia asistirá en dichas actividades de coordinación mediante la elaboración de directrices.

10. Las autoridades nacionales de seguridad podrán dirigir avisos a los administradores de infraestructuras y empresas ferroviarias para advertirles en caso de incumplimiento de las obligaciones que le incumben con arreglo al apartado 1.

11. Las autoridades nacionales de seguridad utilizarán la información recopilada por la Agencia durante la evaluación del expediente con arreglo al artículo 10, apartado 5, letra a), a efectos de supervisión de la empresa ferroviaria tras la expedición de su certificado de seguridad único. Utilizarán la información recopilada durante el proceso de concesión de la autorización de seguridad con arreglo al artículo 12 a efectos de supervisión del administrador de infraestructuras.

12. Con objeto de renovar los certificados de seguridad únicos, la Agencia, o las autoridades nacionales de seguridad en el caso de un certificado de seguridad expedido con arreglo al artículo 10, apartado 8, utilizará la información recopilada durante sus actividades de supervisión. Con objeto de renovar las autorizaciones de seguridad, la autoridad nacional de seguridad utilizará asimismo la información recopilada durante sus actividades de supervisión.

13. La Agencia y las autoridades nacionales de seguridad tomarán las medidas necesarias para coordinar y garantizar el intercambio completo de información a que se refieren los apartados 10, 11 y 12.

Artículo 18

Principios para la toma de decisiones

1. La Agencia, cuando examine las solicitudes de certificado de seguridad único de conformidad con el artículo 10, apartado 1, y las autoridades nacionales de seguridad deberán llevar a cabo sus cometidos de manera abierta, no discriminatoria y transparente. En particular, escucharán a todas las partes interesadas y motivarán sus decisiones.

Responderán sin dilación a las peticiones y solicitudes, comunicarán sus peticiones de información sin demora y adoptarán todas sus decisiones en el plazo de cuatro meses una vez que el solicitante les haya facilitado toda la información pertinente. En el desempeño del cometido a que se refiere el artículo 16, podrán solicitar en cualquier momento la asistencia técnica de los administradores de infraestructuras y de las empresas ferroviarias u otros órganos cualificados.

En el proceso de creación del marco normativo nacional, las autoridades nacionales de seguridad consultarán a todos los agentes implicados y partes interesadas, incluidos los administradores de infraestructuras, las empresas ferroviarias, los fabricantes y empresas de mantenimiento, los usuarios y los representantes del personal.

2. Las autoridades nacionales de seguridad serán libres de llevar a cabo todas las inspecciones, auditorías e investigaciones que sean necesarias para el cumplimiento de sus funciones y se les concederá el acceso a todos los documentos pertinentes y a los locales, instalaciones y equipo de los administradores de infraestructuras y de las empresas ferroviarias y, en su caso, de cualquier agente de los mencionados en el artículo 4. La Agencia tendrá los mismos derechos en relación con las empresas ferroviarias cuando lleve a cabo su misión de certificación de la seguridad con arreglo al artículo 10, apartado 5.

3. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que las decisiones de la autoridad nacional de seguridad estén sometidas a control jurisdiccional.

4. Las autoridades nacionales de seguridad mantendrán un cambio de impresiones y experiencia activo, en particular, dentro de la red establecida por la Agencia con el fin de armonizar sus criterios decisorios en toda la Unión.

Artículo 19

Informes anuales

Las autoridades nacionales de seguridad publicarán un informe anual sobre sus actividades del año anterior y lo remitirán a la Agencia antes del 30 de septiembre. El informe contendrá información sobre:

a) la evolución de la seguridad ferroviaria, incluido, para cada Estado miembro, un inventario de los ICS, de conformidad con el artículo 5, apartado 1;

- b) cambios importantes en la legislación y la reglamentación relativas a la seguridad ferroviaria;
- c) el desarrollo de la certificación de la seguridad y de la autorización de seguridad;
- d) los resultados y la experiencia adquirida en relación con la supervisión de los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias, en particular el número y los resultados de las inspecciones y auditorías;
- e) las exenciones acordadas de conformidad con el artículo 15;
- f) la experiencia de las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras en la aplicación de los MCS pertinentes.

CAPÍTULO V

INVESTIGACIÓN SOBRE ACCIDENTES E INCIDENTES

Artículo 20

Obligación de investigar

1. Los Estados miembros velarán por que el organismo de investigación a que se refiere el artículo 22 lleve a cabo una investigación cuando se produzca cualquier accidente grave en el sistema ferroviario de la Unión. El objetivo de la investigación será mejorar, en la medida de lo posible, la seguridad ferroviaria y la prevención de accidentes.
2. El organismo de investigación a que se refiere el artículo 22 podrá investigar asimismo los accidentes y los incidentes que, en condiciones ligeramente distintas, podrían haber provocado accidentes graves, incluidos fallos técnicos de los subsistemas estructurales o de los componentes del sistema ferroviario de la Unión.

Corresponderá al organismo de investigación decidir si procede o no llevar a cabo una investigación sobre dichos accidentes o incidentes. A efectos de adoptar esta decisión tendrá en cuenta:

- a) la gravedad del accidente o incidente;
 - b) si forma parte de una serie de accidentes o incidentes con repercusión en el sistema en su conjunto;
 - c) sus repercusiones sobre la seguridad ferroviaria, y
 - d) las peticiones de los administradores de infraestructuras, de las empresas ferroviarias y de la autoridad nacional de seguridad o de los Estados miembros.
3. El alcance y el procedimiento de las investigaciones los determinará el organismo de investigación, teniendo en cuenta los artículos 21 y 23 y en función de las conclusiones que prevea extraer del accidente o incidente al efecto de la mejora de la seguridad.
 4. La investigación no se ocupará en ningún caso de la determinación de la culpa o de la responsabilidad.

Artículo 21

Estatuto de la investigación

1. Los Estados miembros definirán, en el marco de sus ordenamientos jurídicos respectivos, el estatuto jurídico de la investigación que permita a los investigadores llevar a cabo su cometido de la manera más eficaz y en el plazo más breve.
2. De conformidad con su legislación nacional, los Estados miembros garantizarán la plena cooperación de las autoridades responsables de cualquier investigación judicial, y se asegurarán de que se proporcione a los investigadores lo antes posible acceso a la información y a las pruebas pertinentes para la investigación. En particular, deberá proporcionárseles:
 - a) acceso inmediato al lugar del accidente o incidente, así como al material rodante implicado y a las instalaciones de infraestructura y de control del tráfico y señalización relacionadas;
 - b) el derecho a efectuar un inventario inmediato de las pruebas y la retirada controlada de los restos, instalaciones de infraestructura o piezas a efectos de examen o de análisis;
 - c) acceso sin limitaciones al contenido de los indicadores y a los equipos de grabación de mensajes orales que se encuentren a bordo, y posibilidad de utilizarlo, y al registro del funcionamiento del sistema de señalización y control del tráfico;

- d) acceso a los resultados del examen de los cuerpos de las víctimas;
 - e) acceso a los resultados de los exámenes del personal de los trenes y de cualquier otro personal ferroviario implicado en el accidente o incidente;
 - f) posibilidad de interrogar al personal ferroviario implicado en el accidente o incidente y a otros testigos, y
 - g) acceso a cualquier información o documentación pertinente en posesión del administrador de infraestructuras, de las empresas ferroviarias, de las entidades encargadas del mantenimiento, y de la autoridad nacional de seguridad.
3. La Agencia cooperará con el organismo de investigación cuando en la investigación estén implicados vehículos autorizados por la Agencia o empresas ferroviarias certificadas por ella. Presentará lo antes posible al organismo de investigación toda la información o documentación solicitados y facilitará explicaciones en caso de que se le soliciten.
4. La investigación se efectuará de modo independiente respecto de cualquier investigación judicial.

Artículo 22

Organismo de investigación

1. Cada Estado miembro velará por que las investigaciones sobre los accidentes e incidentes a que se refiere el artículo 20 sean efectuadas por un organismo permanente, que dispondrá de al menos un investigador capaz de desempeñar la función de responsable de la investigación en caso de accidente o incidente. Dicho organismo será independiente, en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier administrador de infraestructuras, empresa ferroviaria, organismo de tarificación, organismo de adjudicación y organismo de evaluación de la conformidad y de cualquier parte cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con el cometido confiado al organismo de investigación. Será asimismo funcionalmente independiente de la autoridad nacional de seguridad, de la Agencia y de cualquier regulador de los ferrocarriles.
2. El organismo de investigación realizará sus cometidos con independencia de las otras entidades mencionadas en el apartado 1 y se le dotará de los recursos suficientes al efecto. Se conferirá a sus investigadores un estatuto jurídico que les otorgue las garantías necesarias de independencia.
3. Los Estados miembros adoptarán medidas para que las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y, en su caso, la autoridad nacional de seguridad, estén obligados a notificar inmediatamente al organismo de investigación los accidentes e incidentes a que se refiere el artículo 20, proporcionando toda la información de que se disponga. En su caso, esta notificación deberá actualizarse conforme se disponga de cualquier información que falte.
- El organismo de investigación decidirá sin demora, y en cualquier caso a más tardar dos meses después de haber recibido la notificación sobre el accidente o incidente, si inicia o no la investigación.
4. El organismo de investigación podrá combinar el cometido asignado en virtud de la presente Directiva con labores de investigación de otras incidencias distintas de los accidentes e incidentes ferroviarios, siempre que tales investigaciones no pongan en peligro su independencia.
5. De ser necesario, y siempre que ello no menoscabe la independencia del organismo de investigación establecido en el apartado 1, dicho organismo podrá solicitar la ayuda de organismos de investigación de otros Estados miembros o de la Agencia al efecto de aprovechar los conocimientos técnicos de estos o de proceder a inspecciones, análisis o evaluaciones técnicas.
6. Los Estados miembros podrán confiar al organismo de investigación labores de investigación sobre accidentes e incidentes ferroviarios distintos de los recogidos en el artículo 20.
7. Los organismos de investigación mantendrán un activo cambio de impresiones y experiencias con el fin de desarrollar métodos comunes de investigación, elaborar principios comunes para el seguimiento de las recomendaciones de seguridad y adaptarse al progreso técnico y científico.

Sin perjuicio del apartado 1, la Agencia prestará su apoyo al efecto a los organismos de investigación en el cumplimiento de sus cometidos, de conformidad con el artículo 38, apartado 2, del Reglamento (UE) .../... (*).

(*) Reglamento que figura en el documento 2013/0014(COD).

Los organismos de investigación, con el apoyo de la Agencia de conformidad con el artículo 38, apartado 2, del Reglamento (UE) .../... (*), establecerán un programa de revisiones por pares donde se aliente a todos los órganos de investigación a participar, para supervisar su eficacia e independencia. Los órganos de investigación con el apoyo de la secretaría a que se refiere el artículo 38, apartado 2, del Reglamento (UE) .../... (*), publicarán:

- a) el programa común de revisión por pares y los criterios de revisión;
- b) un informe anual sobre el programa, señalando los puntos fuertes detectados y las sugerencias para posibles mejoras.

Los informes de revisión por pares se facilitarán a todos los órganos de investigación y a la Agencia. Se publicarán de forma voluntaria.

Artículo 23

Procedimiento de investigación

1. Corresponderá al organismo de investigación del Estado miembro en que se haya producido, investigar un accidente o un incidente de los mencionados en el artículo 20. Si no es posible determinar en qué Estado miembro se ha producido o si se produce en o cerca de una instalación fronteriza entre dos Estados miembros, los organismos de investigación pertinentes acordarán cuál de ellos se encargará de la investigación o acordarán llevarla a cabo en colaboración. En el primer caso, el otro organismo de investigación podrá participar en la investigación y ambos compartirán plenamente sus resultados.

Se invitará a los organismos de investigación de otros Estados miembros a participar, en su caso, en una investigación cuando:

- a) esté implicada en el accidente o incidente una empresa ferroviaria establecida y con licencia en uno de dichos Estados miembros, o
- b) esté implicado en el accidente o incidente un vehículo registrado o mantenido en uno de dichos Estados miembros.

Se atribuirán a los organismos de investigación de los Estados miembros invitados las facultades necesarias para posibilitar, cuando se requiera, que presten asistencia en la recogida de pruebas para un organismo de investigación de otro Estado miembro.

Se facilitará a los organismos de investigación de los Estados miembros invitados acceso a la información y a las pruebas necesarias para posibilitar su participación efectiva en la investigación, respetando debidamente las disposiciones legales nacionales relativas a los procesos judiciales.

El presente apartado no será óbice para que, en otras circunstancias, los Estados miembros acuerden que los organismos pertinentes colaboren entre sí en sus investigaciones.

2. En cada caso de accidente o incidente, el organismo responsable de la investigación dispondrá los medios apropiados, incluidos los conocimientos técnicos y operativos necesarios para llevar a cabo su cometido. Podrá recurrirse a peritos internos o externos al organismo, dependiendo de la naturaleza del accidente o incidente que se investigue.

3. La investigación se llevará a cabo con la mayor apertura posible, oyendo a todas las partes y compartiendo los resultados. Se brindará al administrador de infraestructuras y a las empresas ferroviarias pertinentes, a la autoridad nacional de seguridad, a la Agencia, a las víctimas y a sus parientes, a los propietarios de bienes dañados, a los fabricantes, a los servicios de socorro implicados y a los representantes del personal y de los usuarios, la oportunidad de facilitar información técnica pertinente para mejorar la calidad del informe de investigación. El organismo de investigación tendrá asimismo en cuenta las necesidades razonables de las víctimas y sus parientes y los mantendrá informados de los avances de la investigación.

4. El organismo de investigación finalizará sus pesquisas en el lugar del accidente en el plazo más breve posible, para permitir que el administrador de infraestructuras restablezca la infraestructura y la abra cuanto antes a los servicios de transporte ferroviario.

(*) Reglamento que figura en el documento 2013/0014(COD).

Artículo 24

Informes

1. La investigación sobre un accidente o un incidente de los mencionados en el artículo 20 será objeto de informes de la forma adecuada al tipo y a la gravedad del accidente o incidente y a la importancia de los resultados. En los informes figurarán los objetivos de las investigaciones a que se refiere el artículo 20, apartado 1, y se incluirán, cuando proceda, recomendaciones de seguridad.

2. El organismo de investigación hará público el informe definitivo en el plazo más breve posible y normalmente, a más tardar, doce meses después de la fecha de la incidencia. Si el informe final no puede publicarse en el plazo de doce meses, el organismo de investigación publicará una declaración provisional al menos en cada fecha aniversario del accidente, detallando los avances de la investigación y las cuestiones de seguridad planteadas. El informe, incluidas las recomendaciones de seguridad, se comunicará a las partes pertinentes a que se refiere el artículo 23, apartado 3, y a los organismos y partes afectados de otros Estados miembros.

Teniendo en cuenta la experiencia adquirida por los organismos de investigación, la Comisión establecerá, mediante actos de ejecución, la estructura de presentación de información a la que deberán atenerse todo lo posible los informes de investigación de accidentes e incidentes. La estructura de presentación de información deberá incluir los siguientes elementos:

- a) la descripción de la incidencia y de su contexto;
- b) un historial de las investigaciones y de las pesquisas, incluyendo lo relativo al sistema de gestión de la seguridad, las normas y reglamentos aplicables, el funcionamiento del material rodante y de las instalaciones técnicas, la organización de la mano de obra, la documentación sobre el sistema operativo y las incidencias anteriores de carácter similar;
- c) los análisis y las conclusiones relacionados con las causas de las incidencias, incluidos los factores contribuyentes, en relación con:
 - i) las acciones de las personas implicadas,
 - ii) la condición del material rodante o de las instalaciones técnicas,
 - iii) sus competencias, procedimientos y mantenimiento,
 - iv) las condiciones del marco normativo, y
 - v) la aplicación del sistema de gestión de la seguridad.

Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 28, apartado 3.

3. A más tardar el 30 de septiembre de cada año, el organismo de investigación publicará el 30 de septiembre a más tardar un informe anual en el que dará cuenta de las investigaciones realizadas el año anterior, las recomendaciones de seguridad publicadas y las medidas adoptadas de acuerdo con las recomendaciones emitidas con anterioridad.

Artículo 25

Información que debe remitirse a la Agencia

1. En el plazo de siete días después de la decisión de abrir una investigación, el organismo de investigación informará a la Agencia al respecto. La información indicará la fecha, la hora y el lugar de la incidencia, así como su tipo y sus consecuencias en lo relativo a víctimas mortales, lesiones corporales y daños materiales.

2. El organismo de investigación remitirá a la Agencia un ejemplar de los informes finales a que se refiere el artículo 24, apartado 2, y del informe anual dispuesto en el artículo 24, apartado 3.

Artículo 26

Recomendaciones de seguridad

1. Una recomendación de seguridad publicada por un organismo de investigación no dará lugar en ningún caso a la presunción de culpa o de responsabilidad por un accidente o incidente.

2. Las recomendaciones se dirigirán a la autoridad nacional de seguridad y, si el carácter de la recomendación así lo hiciera necesario, a la Agencia, a otros organismos o autoridades del Estado miembro de que se trate o a otros Estados miembros. Los Estados miembros, sus autoridades nacionales de seguridad y la Agencia adoptarán, dentro de los límites de sus competencias, las medidas necesarias para velar por que se tomen en debida consideración las recomendaciones de seguridad emitidas por los organismos de investigación y, en su caso, se actúe en consecuencia.

3. La Agencia, la autoridad nacional de seguridad y otras autoridades u organismos o, cuando proceda, otros Estados miembros a los que se hayan formulado recomendaciones, informarán periódicamente al organismo de investigación de las medidas que adopten o proyecten adoptar a raíz de una recomendación determinada.

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES

Artículo 27

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar los actos delegados a que se refieren el artículo 6, apartado 6, y el artículo 7, apartado 6, se otorgarán a la Comisión por un período de cinco años a partir de ... (*). La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. Es de particular importancia que la Comisión observe su práctica habitual y lleve a cabo consultas con expertos, incluidos los de los Estados miembros, antes de adoptar dichos actos delegados.

4. La delegación de poderes a que se refieren el artículo 6, apartado 6, y el artículo 7, apartado 6, 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.

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

6. Los actos delegados adoptados con arreglo al artículo 6, apartado 6, y al artículo 7, apartado 6, entrarán en vigor siempre que 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. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 28

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité contemplado en el artículo 51 de la Directiva (UE) .../... (**). Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011.

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

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011. Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n° 182/2011.

(*) Fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

(**) Directiva que figura en el documento 2013/0015(COD).

*Artículo 29***Informe y otras acciones de la Unión**

1. La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo antes del ... (*), y cada cinco años a partir de entonces, un informe sobre la aplicación de la presente Directiva en particular para hacer un seguimiento de la eficacia de las medidas de expedición de los certificados de seguridad únicos.

En caso necesario, se adjuntarán al informe propuestas de nuevas actuaciones de la Unión.

2. La Agencia evaluará el desarrollo de la cultura de seguridad, que incluirá la notificación de sucesos. Presentará a la Comisión, a más tardar el ... (**), un informe que contenga, en su caso, las mejoras que deberán introducirse en el sistema. La Comisión tomará las medidas pertinentes atendiendo a esas recomendaciones y propondrá, si fuere necesario, modificaciones de la presente Directiva.

3. A más tardar el ... (***), la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre las medidas adoptadas con miras a la consecución de los siguientes objetivos:

- a) la obligación para los fabricantes de marcar con un código de identificación los componentes fundamentales para la seguridad que circulen en las redes ferroviarias europeas; el código de identificación deberá identificar claramente el componente, el nombre del fabricante y los datos de producción significativos;
- b) la plena trazabilidad de esos componentes fundamentales para la seguridad, la trazabilidad de las actividades de su mantenimiento y la determinación de su vida operativa, y
- c) la definición de los principios comunes preceptivos en materia de mantenimiento de esos componentes.

*Artículo 30***Sanciones**

Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva, y adoptarán todas las medidas necesarias para asegurar su aplicación. Las sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas, no discriminatorias y disuasorias. Los Estados miembros notificarán dicho régimen a la Comisión a más tardar en la fecha indicada en el artículo 33, apartado 1, y le notificarán sin tardanza cualquier modificación posterior que experimenten.

*Artículo 31***Disposiciones transitorias**

1. El anexo V de la Directiva 2004/49/CE se aplicará hasta la fecha de entrada en vigor de los actos de ejecución a que se refiere el artículo 24, apartado 2, de la presente Directiva.

2. Sin perjuicio del apartado 3 del presente artículo, las empresas ferroviarias que requieran certificación entre el ... (****) y el ... (*****), estarán sujetas a las disposiciones de la Directiva 2004/49/CE. Esos certificados de seguridad serán válidos hasta su fecha de vencimiento.

(*) Cinco años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

(**) Ocho años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva

(***) 18 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

(****) Fecha de entrada en vigor de la presente Directiva

(*****) Tres años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

3. La Agencia asumirá los cometidos relacionados con las certificaciones conforme al artículo 10 a más tardar el ... (*) con respecto a las áreas de uso que se encuentren en los Estados miembros que no hayan enviado la notificación a la Agencia y a la Comisión conforme al artículo 33, apartado 2. No obstante lo dispuesto en el artículo 10, las autoridades nacionales de seguridad de los Estados miembros que hayan enviado la notificación a la Agencia y a la Comisión conforme al artículo 33, apartado 2, podrán seguir expidiendo certificados de conformidad con la Directiva 2004/49/CE hasta el ... (**).

Artículo 32

Recomendaciones y dictámenes de la Agencia

La Agencia emitirá recomendaciones y dictámenes de conformidad con el artículo 13 del Reglamento (UE) .../... (***) a efectos de la aplicación de la presente Directiva. Esas recomendaciones y dictámenes podrán tenerse en cuenta cuando la Unión adopte actos jurídicos de conformidad con la presente Directiva.

Artículo 33

Transposición

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en los artículos 2, 3 y 4, los artículos 8 a 11, el artículo 12, apartado 5, el artículo 15, apartado 3, los artículos 16 a 19, el artículo 21, apartado 2, el artículo 23, apartados 3 y 7, el artículo 24, apartado 2, el artículo 26, apartado 3, y los anexos II y III a más tardar el ... (*). Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

2. Los Estados miembros podrán prorrogar el plazo de transposición previsto en el apartado 1 por un año. A tal fin, a más tardar el ... (****), los Estados miembros que no hayan hecho entrar en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas dentro del plazo de transposición previsto en el apartado 1, se lo notificarán a la Agencia y a la Comisión y expondrán los motivos de dicha prórroga.

3. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en 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 las directivas derogadas por la presente Directiva se entenderán hechas a la presente Directiva. Los Estados miembros determinarán cómo hacer la mencionada referencia y cómo formular la citada mención.

4. Chipre y Malta quedan exentas de las obligaciones de transposición y aplicación 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, los Estados miembros en cuestión establecerán medidas para aplicar la presente Directiva en el plazo de dos años a partir de la recepción de la solicitud.

Artículo 34

Derogación

La Directiva 2004/49/CE, modificada por las Directivas enumeradas en el anexo IV, parte A, queda derogada con efectos a partir del ... (**), sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros relativas a las fechas de incorporación al Derecho interno y aplicación de las directivas que figuran en el anexo IV, parte B.

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

Artículo 35

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

(*) Tres años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

(**) Cuatro años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

(***) Reglamento que figura en el documento 2013/0014(COD).

(****) 30 meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

*Artículo 36***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en ..., el [...];

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

Por el Consejo

El Presidente

ANEXO I

INDICADORES COMUNES DE SEGURIDAD

Las autoridades nacionales de seguridad notificarán anualmente los indicadores comunes de seguridad (ICS).

Si se descubrieran nuevos hechos o errores después de la presentación del informe, la autoridad nacional de seguridad modificará o corregirá los indicadores de un año concreto en cuanto se presente la primera oportunidad y, a más tardar, con ocasión del siguiente informe anual.

Las definiciones comunes para los ICS y los métodos de cálculo de las repercusiones económicas de los accidentes figuran en el apéndice.

1. Indicadores relativos a accidentes

1.1. Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de accidentes graves y desglose según los tipos siguientes:

- colisión de tren con un vehículo ferroviario,
- colisión de tren con un obstáculo dentro del gálibo de libre paso,
- descarrilamiento de tren,
- accidente en paso a nivel, incluidos los accidentes que afecten a peatones en pasos a nivel, y desglose adicional en función de los cinco tipos de pasos a nivel definidos en el punto 6.2,
- accidente causado a personas con implicación de material rodante en movimiento, a excepción de suicidios e intentos de suicidio,
- incendio en el material rodante,
- otros.

Se informará de cada accidente significativo con arreglo al tipo de accidente primario, aun si las consecuencias del accidente secundario fueran más graves (por ejemplo, un descarrilamiento seguido de un incendio).

1.2. Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de heridos graves y víctimas mortales por tipo de accidente, desglosado en las siguientes categorías:

- viajero (también en relación con el número total de kilómetros-viajero y de kilómetros-tren de viajeros),
- empleado o contratista,
- usuario de paso a nivel,
- intruso,
- otra persona que se halla en un andén,
- otra persona que no se halla en un andén.

2. Indicadores relativos a mercancías peligrosas

Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de accidentes que afecten al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, desglosado en las siguientes categorías:

- accidente en que esté implicado al menos un vehículo ferroviario que transporte mercancías peligrosas, tal como se definen en el apéndice,
- número de estos accidentes en que se produzcan escapes de sustancias peligrosas.

3. Indicadores relativos a suicidios

Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de suicidios e intentos de suicidio.

4. Indicadores relativos a los precursores de accidentes

Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de precursores de accidentes y desglose en los tipos siguientes de precursor:

- rotura de carril,

- deformación u otra desalineación de la vía,
- fallo de la señalización de sentido,
- señal pasada en situación de peligro al atravesar un punto de peligro,
- señal pasada en situación de peligro sin atravesar un punto de peligro,
- rueda rota de material rodante en servicio,
- eje roto de material rodante en servicio.

Todos los precursores deberán ser notificados, ya den lugar o no a accidentes. (Un precursor que dé lugar a un accidente significativo se notificará también en los indicadores sobre precursores; un precursor que no dé lugar a un accidente significativo solo se notificará en los indicadores sobre precursores).

5. **Indicadores para calcular las repercusiones económicas de los accidentes**

Total en euros y relativo (en relación con los kilómetros-tren) del:

- número de muertos y heridos graves multiplicado por el valor de prevención de víctimas,
- coste de los daños medioambientales,
- coste de los daños materiales en material rodante o infraestructura,
- coste de los retrasos como consecuencia de accidentes.

Las autoridades responsables de la seguridad notificarán las repercusiones económicas de los accidentes significativos.

El valor de prevención de víctimas es el valor que la sociedad atribuye a la prevención de una víctima y, como tal, no constituirá una referencia para la compensación entre las partes implicadas en accidentes.

6. **Indicadores relativos a la seguridad técnica de la infraestructura y su aplicación**

6.1. Porcentaje de vías en servicio con sistemas de protección de trenes y porcentaje de kilómetros-tren que disponen de sistemas embarcados de protección de trenes que proporcionan:

- aviso,
- aviso y parada automática,
- aviso y parada automática y supervisión discreta de la velocidad,
- aviso y parada automática y supervisión continua de la velocidad.

6.2. Número de pasos a nivel (total, por kilómetro de línea y kilómetro de vía) según los cinco tipos siguientes:

- a) paso a nivel pasivo;
 - b) paso a nivel activo:
 - i) manual,
 - ii) automático con aviso del lado del usuario,
 - iii) automático con protección del lado del usuario,
 - iv) protección del lado de la vía.
-

*Apéndice***Definiciones comunes para los ICS y métodos de cálculo de las repercusiones económicas de los accidentes****1. Indicadores relativos a accidentes**

- 1.1. «accidente significativo»: cualquier accidente en que esté implicado como mínimo un vehículo ferroviario en movimiento, con al menos un muerto o herido grave, o se produzcan graves daños en el material, la vía férrea u otras instalaciones o entornos, o interrupciones graves del tráfico, excluyendo los accidentes en talleres, almacenes y depósitos;
- 1.2. «daños graves en el material, la vía férrea u otras instalaciones o entornos»: daños equivalentes o superiores a 150 000 EUR;
- 1.3. «interrupciones graves del tráfico»: suspensión de los servicios ferroviarios en una línea ferroviaria principal por un período mínimo de seis horas;
- 1.4. «tren»: uno o varios vehículos ferroviarios tirados por una o varias locomotoras o vehículos automotores, o un vehículo automotor que circula en solitario, con un número determinado o una denominación específica desde un punto fijo inicial a un punto fijo terminal, incluida una máquina ligera, es decir, una locomotora que circula por sí sola;
- 1.5. «colisión de tren con un vehículo ferroviario»: choque frontal, alcance por detrás o colisión lateral entre una parte de un tren y una parte de otro tren o vehículo ferroviario, o con material rodante de maniobras;
- 1.6. «colisión de tren con un obstáculo dentro del gálibo de libre paso»: colisión entre una parte de un tren y objetos fijos o temporalmente presentes en la vía férrea o cerca de esta (excepto en los pasos a nivel si el objeto ha sido perdido por un vehículo de carretera o un usuario del paso), incluida una colisión con las líneas aéreas de contacto;
- 1.7. «descarrilamiento de tren»: toda situación en la cual se sale de los raíles al menos una rueda de un tren;
- 1.8. «accidente en paso a nivel»: todo accidente en un paso a nivel en el que está implicado al menos un vehículo ferroviario y uno o varios vehículos de carretera, otros usuarios del paso, como peatones, u otros objetos temporalmente presentes en la vía férrea o cerca de esta, si han sido perdidos por un vehículo de carretera o un usuario del paso;
- 1.9. «accidente causado a personas con implicación de material rodante en movimiento»: accidente causado a una o varias personas que son alcanzadas por un vehículo ferroviario o una parte del mismo, o por un objeto unido al vehículo o que se ha desprendido del mismo, incluidas las personas que caen de vehículos ferroviarios, así como las personas que caen o son alcanzadas por objetos sueltos cuando viajan a bordo de un vehículo;
- 1.10. «incendio en material rodante»: incendio o explosión que se produce en un vehículo ferroviario (incluida su carga) durante el trayecto entre la estación de salida y el destino, incluso si está parado en la estación de salida, la de destino o las paradas intermedias, así como durante las operaciones de formación de trenes;
- 1.11. «otro (accidente)»: todo accidente distinto de una colisión de un tren con un vehículo ferroviario, colisión de un tren con un obstáculo dentro del gálibo de libre paso, descarrilamiento de tren, accidente en paso a nivel, accidente causado a personas con implicación de material rodante en movimiento o incendio en material rodante;
- 1.12. «viajero»: cualquier persona, con excepción del personal de servicio en el tren, que realiza un viaje por ferrocarril, incluido, solamente a efectos de estadísticas de accidentes, cualquier viajero que intenta embarcar en un tren en movimiento o desembarcar de él;
- 1.13. «empleado o contratista»: cualquier persona cuya actividad profesional está vinculada con el ferrocarril y que está de servicio en el momento del accidente, incluidos el personal de los contratistas, los contratistas autónomos, el personal de servicio en el tren y las personas encargadas del material rodante y de las infraestructuras;
- 1.14. «usuario de paso a nivel»: cualquier persona que utiliza un paso a nivel para cruzar una línea ferroviaria en cualquier medio de transporte o a pie;

- 1.15. «intruso»: cualquier persona, a excepción de un usuario de paso a nivel, que se halla en una instalación ferroviaria pese a estar prohibida su presencia;
- 1.16. «otra persona que se halla en un andén»: cualquier persona que se halla en un andén que no pueda definirse como «viajero», «empleado o contratista», «usuario de paso a nivel», «otra persona que no se halla en un andén» o «intruso»;
- 1.17. «otra persona que no se halla en un andén»: cualquier persona que no se halla en un andén que no pueda definirse como «viajero», «empleado o contratista», «usuario de paso a nivel», «otra persona que se halla en un andén» o «intruso»;
- 1.18. «muerte (persona muerta)»: cualquier persona fallecida inmediatamente o en los 30 días siguientes de resultados de un accidente, excluidos los suicidios;
- 1.19. «herido grave (persona gravemente herida)»: cualquier herido que ha estado hospitalizado más de 24 horas de resultados de un accidente, excluidos los intentos de suicidio.

2. Indicadores relativos a mercancías peligrosas

- 2.1. «accidente que afecta al transporte de mercancías peligrosas»: cualquier accidente o incidente sujeto a declaración de conformidad con el punto 1.8.5 del Reglamento RID ⁽¹⁾/ADR;
- 2.2. «mercancías peligrosas»: materias y artículos cuyo transporte por ferrocarril está prohibido por el RID o se autoriza únicamente en determinadas condiciones fijadas en él.

3. Indicadores relativos a suicidios

- 3.1. «suicidio»: acto de lesión deliberada contra uno mismo con resultado de muerte, registrado y clasificado como tal por la autoridad nacional competente;
- 3.2. «intento de suicidio»: acto de lesión deliberada contra uno mismo con resultado de herido grave.

4. Indicadores relativos a los precursores de accidentes

- 4.1. «rotura de carril»: cualquier carril separado en una o varias piezas, o cualquier carril del que se desprende una pieza de metal, causando una falla de más de 50 mm de longitud y de más de 10 mm de profundidad en la superficie de rodadura;
- 4.2. «deformación u otra desalineación de la vía»: cualquier fallo relacionado con la continuidad y la geometría de la vía que requiere dejar fuera de servicio la vía o una restricción inmediata de la velocidad permitida;
- 4.3. «fallo de la señalización de sentido»: cualquier fallo técnico del sistema de señalización (de la infraestructura o del material rodante), que da lugar a informaciones de señalización menos restrictivas que las solicitadas;
- 4.4. «señal pasada en situación de peligro al atravesar un punto de peligro»: cualquier situación en que una parte cualquiera de un tren rebasa su movimiento autorizado y atraviesa el punto de peligro;
- 4.5. «señal pasada en situación de peligro sin atravesar un punto de peligro»: cualquier situación en que una parte cualquiera de un tren rebasa su movimiento autorizado pero no atraviesa el punto de peligro.

Se entenderá por movimiento no autorizado a efectos de lo dispuesto en los puntos 4.4 y 4.5 el hecho de pasar:

- una señal luminosa en la vía o un semáforo en posición de peligro o una orden de parada si no está en servicio el sistema de protección de trenes,
- el fin de una autorización de movimiento relacionada con la seguridad, señalado por un sistema de protección de trenes,
- un punto comunicado mediante autorización verbal o escrita que figure en la normativa,
- carteles de parada (no se incluyen los topes) o señales manuales.

No se incluyen los casos en que un vehículo sin máquina motriz o un tren sin personal de a bordo se salta una señal en posición de peligro. Tampoco se incluyen los casos en que, por cualquier motivo, la señal no pasa a la posición de peligro con tiempo suficiente para que el maquinista pueda parar el tren antes de la señal.

⁽¹⁾ RID, Reglamento relativo al Transporte Internacional Ferroviario de Mercancías Peligrosas, adoptado en virtud de la Directiva 2008/68/CE.

Las autoridades responsables de la seguridad pueden informar por separado sobre los cuatro supuestos de movimiento no autorizado enumerados en los guiones del presente punto y deben notificar al menos un indicador global que contenga datos sobre los cuatro supuestos.

- 4.6. «rueda rota de material rodante en servicio»: ruptura que afecta a la rueda, creando un riesgo de accidente (descarrilamiento o colisión);
- 4.7. «eje roto de material rodante en servicio»: ruptura que afecta al eje, creando un riesgo de accidente (descarrilamiento o colisión).

5. Metodologías comunes para calcular las repercusiones económicas de los accidentes

5.1. El valor de prevención de víctimas se compone de los elementos siguientes:

- 1) valor de seguridad per se: valores de voluntad de pago (Willingness to Pay, WTP), basados en estudios de preferencia declarada realizados en los Estados miembros en los que se aplican;
- 2) costes económicos directos e indirectos: valores de coste evaluados en los Estados miembros y compuestos de:
 - costes médicos y de rehabilitación,
 - costes jurídicos y de policía, investigaciones privadas en caso de colisión, servicios de emergencia y costes administrativos del seguro,
 - pérdidas de producción: valor para la sociedad de los bienes y servicios que podrían haber sido producidos por la persona de no haber ocurrido el accidente.

Al calcular los costes de las víctimas, los muertos y los heridos graves se considerarán por separado (valor de prevención de víctimas distinto para muertos y heridos graves).

5.2. Principios comunes para evaluar el valor de la seguridad en sí y los costes económicos directos o indirectos:

En lo que se refiere al valor de la seguridad en sí, se evaluará la pertinencia de las estimaciones disponibles en función de las consideraciones siguientes:

- las estimaciones deberán referirse a un sistema de valoración de la reducción del riesgo de mortalidad en el sector del transporte y ajustarse a un enfoque basado en la voluntad de pago (WTP), siguiendo métodos de preferencia declarada,
- la muestra de los consultados a efectos de estos valores será representativa de la población afectada. En particular, la muestra deberá reflejar la edad, ingresos y otras características socioeconómicas y/o demográficas pertinentes de la población,
- método para obtener los valores de voluntad de pago: el estudio se concebirá de tal modo que las preguntas resulten claras y significativas para los consultados.

Los costes económicos directos e indirectos se evaluarán en función de los costes reales asumidos por la sociedad.

5.3. Definiciones

5.3.1. «Coste de los daños medioambientales»: costes que han de sufragar las empresas ferroviarias o los administradores de infraestructuras, en función de su experiencia, para restablecer el estado en que se encontraba la zona afectada antes del accidente ferroviario.

5.3.2. «Coste de los daños materiales en material rodante o infraestructura»: coste de provisión de nuevo material rodante o infraestructura, con las mismas funcionalidades y los mismos parámetros técnicos que el material dañado de forma irreversible, y coste de restablecimiento del estado en que se encontraba el material rodante o la infraestructura reparable antes del accidente, estimados por las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras en función de su experiencia, incluidos los gastos relacionados con el arrendamiento de material rodante como consecuencia de la indisponibilidad de los vehículos dañados.

- 5.3.3. «Coste de los retrasos como consecuencia de accidentes»: valor monetario de los retrasos sufridos por los usuarios del transporte ferroviario (viajeros y clientes del transporte de mercancías) como consecuencia de los accidentes, calculado con arreglo al modelo siguiente:

VT = valor monetario del tiempo de transporte ahorrado

Valor del tiempo para el viajero de un tren (una hora)

$$VT_P = [VT \text{ de los viajeros por motivos profesionales}] * [\text{porcentaje medio anual de viajeros por motivos profesionales}] + [VT \text{ de los viajeros por motivos no profesionales}] * [\text{Porcentaje medio anual de viajeros por motivos no profesionales}]$$

VT_P se mide en euros por viajero por hora

«Viajero por motivos profesionales»: viajero que se desplaza en conexión con sus actividades profesionales, excluyendo los desplazamientos diarios al trabajo.

Valor del tiempo para un tren de mercancías (una hora)

$$VT_F = [VT \text{ de los trenes de mercancías}] * [(km\text{-tonelada})/(km\text{-tren})]$$

VT_F se mide en euros por tonelada de mercancías por hora

$$MEDIA \text{ de las toneladas de mercancías transportadas por ferrocarril en un año} = (km\text{-tonelada})/(km\text{-tren})$$

CM = Coste de 1 minuto de retraso de un tren

Tren de viajeros

$$CM_P = K1 * (VT_P/60) * [(km\text{-viajero})/(km\text{-tren})]$$

$$MEDIA \text{ del número de viajeros ferroviarios en un año} = (km\text{-viajero})/(km\text{-tren})$$

Tren de mercancías

$$CM_F = K2 * (VTF/60)$$

Los factores K1 y K2 se sitúan entre el valor del tiempo y el valor del retraso, estimado según estudios de preferencia declarada, para tener en cuenta que el tiempo perdido como consecuencia de los retrasos se percibe claramente de forma más negativa que el tiempo normal de transporte.

Coste de los retrasos de un accidente = CM_P * (minutos de retraso de los trenes de viajeros) + CM_F * (minutos de retraso de los trenes de mercancías).

Ámbito de aplicación del modelo

El coste de los retrasos ha de calcularse para todos los accidentes significativos del siguiente modo:

- retrasos reales en las líneas ferroviarias en las que se han producido accidentes, medidos en la estación terminal,
- retrasos reales o, de no ser posible, retrasos estimados en las demás líneas afectadas.

6. Indicadores relativos a la seguridad técnica de la infraestructura y su aplicación

- 6.1. «Sistema de protección de trenes»: sistema que ayuda a garantizar el respeto de las señales y de las limitaciones de velocidad.
- 6.2. «Sistemas embarcados»: sistemas que ayudan al maquinista a respetar las señales en tierra y en cabina, señalizando y, por tanto, protegiendo los puntos de peligro y garantizando el respeto de las limitaciones de velocidad. Los sistemas de protección embarcados se describen como sigue:
- a) Aviso: proporciona aviso automático al maquinista.
 - b) Aviso y parada automática: proporciona aviso automático al maquinista y parada automática al pasar una señal en posición de peligro.

- c) Aviso y parada automática y supervisión discreta de la velocidad: proporciona protección de los puntos de peligro, entendiéndose por «supervisión discreta de la velocidad» la supervisión de la velocidad en determinados puntos (trampas de velocidad) al aproximarse a una señal.
- d) Aviso y parada automática y supervisión continua de la velocidad: proporciona protección de los puntos de peligro y supervisión continua de los límites de velocidad de la línea, entendiéndose por «supervisión continua de la velocidad» la indicación continua de la velocidad máxima permitida en todos los tramos de la línea y la garantía de su respeto.

El tipo d) se considera un sistema de protección automática de trenes.

- 6.3. «Paso a nivel»: cualquier intersección a nivel entre una carretera o paso y un ferrocarril, reconocida por el administrador de infraestructuras y abierta a usuarios públicos o privados. Se excluyen los pasos entre andenes dentro de las estaciones, así como los pasos por encima de las vías reservadas al uso de los empleados.
- 6.4. «Carretera»: a efectos de las estadísticas de accidentes ferroviarios, toda carretera, calle o autopista pública o privada, incluyendo los caminos y los carriles para bicicletas adyacentes.
- 6.5. «Paso»: cualquier vía, distinta de una carretera, prevista para el paso de personas, animales, vehículos o maquinaria.
- 6.6. «Paso a nivel pasivo»: paso a nivel sin ningún sistema de aviso o protección activado cuando no es seguro para el usuario cruzar el paso.
- 6.7. «Paso a nivel activo»: paso a nivel en que se protege a los usuarios del paso o se les avisa de que un tren se aproxima mediante la activación de dispositivos cuando no es seguro para el usuario cruzar el paso.

— La protección mediante el uso de dispositivos físicos incluye:

- semibarreras o barreras completas,
- portones.

— Aviso mediante equipos fijos en los pasos a nivel:

- dispositivos visibles: luces,
- dispositivos audibles: campanas, bocinas, claxon, etc.

Los pasos a nivel activos se clasifican del modo siguiente:

- a) Manual: paso a nivel en el que la protección o el aviso automáticos del lado del usuario son activados de forma manual por un empleado ferroviario.
- b) Automático con aviso automático del lado del usuario: paso a nivel en el que el aviso del lado del usuario es activado por el tren que se aproxima.
- c) Automático con protección del lado del usuario: paso a nivel en el que la protección del lado del usuario es activada por el tren que se aproxima. Quedan comprendidos en esta definición los pasos a nivel que disponen tanto de protección como de aviso del lado del usuario.
- d) Con protección del lado de la vía: paso a nivel en el que una señal u otro sistema de protección de los trenes solo permite pasar al tren si el paso a nivel está completamente protegido por el lado del usuario y está libre de incursiones.

7. Definiciones de las bases de escala

- 7.1. «Km-tren»: unidad de medida que representa el desplazamiento de un tren en un kilómetro. La distancia usada es la distancia realmente recorrida, si se conoce; en caso contrario, deberá usarse la distancia normal de la red entre el origen y el destino. Solo se tendrá en cuenta la distancia en el territorio nacional del país declarante.
- 7.2. «Km-viajero»: unidad de medida que representa el transporte ferroviario de un viajero a una distancia de un kilómetro. Solo se tendrá en cuenta la distancia en el territorio nacional del país declarante.

- 7.3. «Kilómetro de línea»: la longitud en kilómetros de la red ferroviaria de los Estados miembros cuyo ámbito de aplicación se define en el artículo 2. En las líneas ferroviarias de vías múltiples solo se tendrá en cuenta la distancia entre origen y destino.
- 7.4. «Kilómetro de vía»: la longitud en kilómetros de la red ferroviaria de los Estados miembros cuyo ámbito de aplicación se define en el artículo 2. En las líneas ferroviarias de vías múltiples se tendrá en cuenta cada una de las vías.
-

ANEXO II

NOTIFICACIÓN DE LAS NORMAS NACIONALES DE SEGURIDAD

Las normas nacionales de seguridad notificadas de conformidad con el artículo 8, apartado 1, letra a), incluyen:

1. normas relativas a los objetivos y métodos de seguridad nacionales vigentes;
 2. normas relativas a los requisitos en lo referente a los sistemas de gestión de la seguridad y de certificación de la seguridad de las empresas ferroviarias;
 3. normas de funcionamiento comunes de la red ferroviaria que todavía no estén cubiertas por una ETI, incluidas las normas relativas al sistema de señalización y gestión del tráfico;
 4. normas que establezcan requisitos relativos a otras normas de funcionamiento internas (normas de la empresa) que deban fijar los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias;
 5. normas relativas a los requisitos en lo referente al personal que desempeña cometidos cruciales de seguridad, incluidos los criterios de selección, la aptitud desde el punto de vista médico y la formación profesional y certificación en la medida en que no estén cubiertos por una ETI;
 6. normas relativas a la investigación de accidentes e incidentes.
-

ANEXO III

Requisitos y criterios de evaluación aplicables a las organizaciones que soliciten un certificado EEM o un certificado con respecto a funciones de mantenimiento externalizadas por una entidad encargada del mantenimiento

La gestión de la organización se documentará en todos los extremos pertinentes y describirá, en particular, el reparto de responsabilidades dentro de la organización y con respecto a los subcontratistas. Se explicará cómo se asegura el control de los gestores en los distintos niveles, cómo participan el personal y sus representantes en todos los niveles y cómo se garantiza una mejora permanente.

Se aplicarán los siguientes requisitos básicos a las cuatro funciones de una entidad encargada del mantenimiento (EEM) que debe cubrir la organización por sí misma o por medio de acuerdos contractuales:

1. Liderazgo: compromiso respecto al desarrollo y la aplicación del sistema de mantenimiento de la organización y a la mejora continua de su eficacia.
2. Evaluación de riesgos: un enfoque estructurado para evaluar los riesgos asociados al mantenimiento de vehículos, incluidos los que se derivan directamente de procesos operativos y de las actividades de otras organizaciones o personas, y para determinar las medidas adecuadas de control de riesgos.
3. Supervisión: un enfoque estructurado para velar por que las medidas de control de riesgos se apliquen, funcionen correctamente y contribuyan a los objetivos de la organización.
4. Mejora continua: un enfoque estructurado para analizar la información obtenida en la supervisión regular o la auditoría, o a partir de otras fuentes pertinentes y para extraer enseñanzas de los resultados y adoptar medidas preventivas o correctoras destinadas a mantener o mejorar el nivel de seguridad.
5. Estructura y responsabilidad: un enfoque estructurado para definir las responsabilidades de los individuos y los equipos de cara a asegurar la realización de los objetivos de seguridad de la organización.
6. Gestión de la competencia: un enfoque estructurado para asegurarse de que los empleados tienen las competencias necesarias para alcanzar los objetivos de la organización de manera segura, efectiva y eficiente en todas las circunstancias.
7. Información: un enfoque estructurado para asegurarse de que la información importante esté a disposición de las personas que deben tomar decisiones o emitir juicios en todos los niveles de la organización y garantizar la integridad y la idoneidad de la información.
8. Documentación: un enfoque estructurado para garantizar la trazabilidad de toda la información pertinente.
9. Actividades de subcontratación: un enfoque estructurado para garantizar que las actividades subcontratadas se gestionen correctamente a fin de poder alcanzar los objetivos de la organización y que se cubren todas las competencias y todos los requisitos.
10. Actividades de mantenimiento — Un enfoque estructurado para garantizar:
 - que todas las actividades de mantenimiento que afectan a la seguridad y a componentes básicos para la seguridad están definidas y gestionadas adecuadamente y que todos los cambios necesarios para dichas actividades de mantenimiento que afectan a la seguridad están definidos y gestionados adecuadamente basándose en la experiencia obtenida y la aplicación de los métodos comunes de seguridad para la evaluación de riesgos en virtud del artículo 6, apartado 1, letra a), y debidamente documentados,
 - la conformidad con los requisitos esenciales para la interoperabilidad,
 - la aplicación y revisión de las herramientas, equipos e instalaciones de mantenimiento específicamente desarrollados y requeridos para la ejecución del mantenimiento,
 - el análisis de la documentación inicial relacionada con el vehículo para proporcionar el primer expediente de mantenimiento y velar por su correcta ejecución mediante el desarrollo de pedidos de mantenimiento,

- que estos componentes (incluidas las piezas de repuesto) y materiales se usan tal y como especifican los pedidos de mantenimiento y la documentación del proveedor; que se almacenan, manipulan y transportan de manera adecuada tal y como especifican los pedidos de mantenimiento y la documentación del proveedor y que cumplen con las normas nacionales e internacionales pertinentes, así como con los requisitos de los pedidos de mantenimiento correspondientes,
- que se determinan, se definen, se proporcionan, se registran y se mantienen disponibles instalaciones, equipos y herramientas adaptados y adecuados para llevar a cabo los servicios de mantenimiento de conformidad con los pedidos de mantenimiento y otras especificaciones aplicables, garantizando la ejecución segura del mantenimiento, la ergonomía y la protección de la salud,
- que la organización dispone de procedimientos para velar por que su equipo de medición, todas las instalaciones, equipos y herramientas se utilicen, se calibren, se preserven y se mantengan correctamente de conformidad con procedimientos documentados.

11. Actividades de control — un enfoque estructurado para garantizar:

- que se retiran del servicio los vehículos para llevar a cabo un mantenimiento programado, condicional o corrector a su debido tiempo, o siempre que se detecten defectos u otras necesidades,
 - las medidas de control de la calidad necesarias,
 - que las tareas de mantenimiento se realizan de conformidad con los pedidos de mantenimiento y se emite la notificación de retorno al servicio que podrá incluir, en su caso, limitaciones de uso,
 - que se notifican, investigan y analizan los posibles casos de incumplimiento en la aplicación del sistema de gestión que pudieran dar lugar a accidentes, incidentes, cuasi incidentes y otras incidencias peligrosas y que se toman las medidas preventivas necesarias de acuerdo con el método común de seguridad para la vigilancia previsto en el artículo 6, apartado 1, letra c),
 - procedimientos regulares de auditoría y vigilancia interna conformes con el método común de seguridad para la vigilancia previsto en el artículo 6, apartado 1, letra c).
-

ANEXO IV

PARTE A

Directiva derogada y sus sucesivas modificaciones

(conforme al artículo 34)

Directiva 2004/49/CE	(DO L 164 de 30.4.2004, p. 44).
Directiva 2008/57/CE	(DO L 191 de 18.7.2008, p. 1).
Directiva 2008/110/CE	(DO L 345 de 23.12.2008, p. 62).
Directiva 2009/149/CE de la Comisión	(DO L 313 de 28.11.2009, p. 65).
Corrección de errores, 2004/49/CE	(DO L 220 de 21.6.2004, p. 16).
Directiva 2014/88/UE de la Comisión	(DO L 201 de 10.7.2014, p. 9).

PARTE B

Plazos de transposición al ordenamiento jurídico nacional

(conforme al artículo 34)

Directiva	Fecha límite de transposición
2004/49/CE	30 de abril de 2006
2008/57/CE	19 de julio de 2010
2008/110/CE	24 de diciembre de 2010
2009/149/CE de la Comisión	18 de junio de 2010
2014/88/UE de la Comisión	30 de julio de 2015

ANEXO V

Tabla de correspondencias

Directiva 2004/49/CE	Presente Directiva
Artículo 1	Artículo 1
Artículo 2	Artículo 2
Artículo 3	Artículo 3
Artículo 4	Artículo 4
Artículo 5	Artículo 5
Artículo 6	Artículo 6
Artículo 7	Artículo 7
Artículo 8	Artículo 8
Artículo 9	Artículo 9
Artículo 10	Artículo 10
—	Artículo 11
Artículo 11	Artículo 12
Artículo 12	—
Artículo 13	Artículo 13
Artículo 14 <i>bis</i> , apartados 1 a 7	Artículo 14
Artículo 14 <i>bis</i> , apartado 8	Artículo 15
Artículo 15	—
Artículo 16	Artículo 16
—	Artículo 17
Artículo 17	Artículo 18
Artículo 18	Artículo 19
Artículo 19	Artículo 20
Artículo 20	Artículo 21
Artículo 21	Artículo 22
Artículo 22	Artículo 23
Artículo 23	Artículo 24
Artículo 24	Artículo 25
Artículo 25	Artículo 26
Artículo 26	—
—	Artículo 27
Artículo 27	Artículo 28
Artículo 28	—
Artículo 29	—
Artículo 30	—
Artículo 31	Artículo 29

Directiva 2004/49/CE	Presente Directiva
Artículo 32	Artículo 30
—	Artículo 31
—	Artículo 32
Artículo 33	Artículo 33
—	Artículo 34
Artículo 34	Artículo 35
Artículo 35	Artículo 36
Anexo I	Anexo I
Anexo II	Anexo II
Anexo III	—
Anexo IV	—
Anexo V	—
—	Anexo III

Declaración de la Comisión sobre los documentos explicativos

(2016/C 057/05)

La Comisión recuerda que, en la Declaración política conjunta sobre los documentos explicativos, de 27 de octubre de 2011, el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión reconocieron que la información que los Estados miembros proporcionan a la Comisión acerca de la incorporación de directivas al Derecho nacional «debe ser clara y precisa» a fin de facilitar a la Comisión el cumplimiento de su misión de supervisar la aplicación del Derecho de la Unión. En el presente caso, los documentos explicativos podrían haber sido útiles con ese fin. La Comisión lamenta que el texto final no contenga disposiciones a tal efecto.

Exposición de motivos del Consejo: Posición (UE) n° 3/2016 del Consejo en primera lectura con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la seguridad ferroviaria (refundición)

(2016/C 057/06)

I. INTRODUCCIÓN

El 31 de enero de 2013, la Comisión presentó al Consejo su propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre seguridad ferroviaria (refundición).

El 26 de febrero de 2014, el Parlamento Europeo adoptó su dictamen en primera lectura.

El 5 de junio de 2014, el Consejo logró un acuerdo político sobre el proyecto de Directiva. Tras la revisión jurídico-lingüística, el Consejo adoptó su posición en primera lectura el 10 de diciembre de 2015, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario establecido en el artículo 294 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Tras la votación en el Parlamento Europeo y la adopción del acuerdo político del Consejo, comenzaron las negociaciones entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión para llegar a un acuerdo sobre la propuesta. El 17 de junio de 2015 se alcanzó un acuerdo transaccional definitivo, que posteriormente aprobó el Comité de Representantes Permanentes el 30 de junio de 2015. La Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) del Parlamento Europeo confirmó el acuerdo alcanzado el 10 de noviembre de 2015, y a tal fin dirigió una carta al presidente del Comité de Representantes Permanentes.

En sus trabajos, el Consejo tuvo en cuenta los dictámenes del Comité Económico y Social Europeo y del Comité de las Regiones.

II. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN EN PRIMERA LECTURA

1. Generalidades

Esta propuesta forma parte del cuarto paquete ferroviario, consistente en seis propuestas legislativas destinadas a eliminar los obstáculos restantes a la realización del Espacio Ferroviario Europeo Único.

El objetivo de la presente propuesta es establecer un planteamiento común de la seguridad para aumentar las economías de escala de empresas ferroviarias activas en toda la Unión, así como simplificar y reformar procedimientos administrativos para expedir autorizaciones de vehículos, suprimiendo así la fragmentación de normas existente en toda la Unión.

Más en concreto, el objetivo de la Directiva sobre seguridad es modificar el marco reglamentario vigente para ejecutar la migración hacia un certificado de seguridad único de la UE destinado a las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras, que habrá de expedir la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (en lo sucesivo, «la Agencia»). Asimismo, pretende aclarar el cometido y responsabilidades de los diferentes actores del sistema ferroviario participantes para garantizar un control de riesgos en todos los niveles.

El planteamiento seguido por el Consejo ha consistido en introducir varias modificaciones en la propuesta original. Las principales disposiciones de la Directiva se han modificado significativamente. Por consiguiente, la posición del Consejo en primera lectura modifica la propuesta original de la Comisión volviendo a redactarla, y añadiendo y suprimiendo varias disposiciones del texto. Ello significa que el Consejo no puede aceptar las modificaciones introducidas por el dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura en relación con dichas disposiciones.

2. Principales cuestiones normativas

i) *Emisión de certificados de seguridad y funciones respectivas de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y de las autoridades nacionales de seguridad (artículo 10)*

Para mejorar la eficiencia de la emisión del proceso de certificación de seguridad a las empresas ferroviarias y los gestores de infraestructuras, la Comisión propone avanzar hacia un certificado de seguridad único de la UE válido en toda la Unión. Para ello, la Comisión preveía en su propuesta original una importante transferencia de competencias de las autoridades nacionales a la Agencia en relación con la emisión de certificados de seguridad (artículo 10).

El Consejo está de acuerdo con el enfoque global de la Comisión, aunque considera necesario modificar la propuesta de la Comisión a este respecto, a fin de introducir mayor flexibilidad en las competencias respectivas de las autoridades nacionales de seguridad y de la Agencia en los procesos de certificación de la seguridad.

El Consejo ha modificado por consiguiente el equilibrio inicialmente propuesto por la Comisión en el reparto de competencias entre la Agencia y las autoridades nacionales de seguridad en el proceso de certificación de seguridad, concediendo garantías adicionales a las autoridades nacionales de seguridad en determinadas circunstancias específicas.

Más en concreto, el Consejo establece un sistema dual en relación con la emisión de certificaciones de seguridad, en el que la Agencia actúa como ventanilla única mediante la implantación de un nuevo sistema de información y comunicación para la emisión de certificados de seguridad a las empresas ferroviarias activas en el tráfico transfronterizo, mientras que las autoridades nacionales mantienen un importante papel en la realización de las evaluaciones necesarias para la emisión de las mencionadas certificaciones. La fórmula transaccional establece también que las empresas ferroviarias que solo participen en el tráfico nacional podrán elegir entre presentar una petición de certificación bien a la Agencia o bien a la autoridad nacional de seguridad. No obstante, el procedimiento y los criterios decisivos siguen siendo los mismos en ambos casos.

El Parlamento Europeo apoya en términos generales el enfoque adoptado por el Consejo. Este último también da respuesta a las preocupaciones planteadas por el Parlamento Europeo mediante la inclusión del concepto de «redes aisladas» en las disposiciones relativas a los acuerdos de cooperación [véase el punto iii)].

En consecuencia, el Consejo incorporó parcialmente o en cuanto al fondo la enmienda 78, mientras que no pudo tener en cuenta las enmiendas 46 y 77.

ii) ***Aclaración del cometido y responsabilidades de los diferentes actores en la cadena de seguridad (artículo 4)***

La Comisión propone definir con más precisión el cometido y responsabilidades de los actores de la cadena ferroviaria para tener en cuenta la evolución reciente del mercado y del marco jurídico (artículo 4).

El Consejo apoya este principio pero sugiere dejar más claro el cometido y responsabilidades de los diferentes actores del sistema ferroviario para mejorar el nivel de seguridad, mediante el refuerzo de las disposiciones del cometido respectivo de los actores del sistema ferroviario a la hora de elaborar y mejorar la seguridad ferroviaria. Asimismo, el Consejo considera que los gestores de infraestructuras y las empresas ferroviarias deberán tener una responsabilidad destacada en el funcionamiento seguro de los trenes y que deberán estar obligados a establecer sistemas de gestión de seguridad.

El Parlamento Europeo sugiere situar en el mismo nivel de responsabilidad a todos los actores de la cadena de seguridad ferroviaria. Además, el Parlamento tiene previsto transferir la responsabilidad de las empresas ferroviarias a los Estados miembros y a la Agencia.

Con estos antecedentes, el Consejo no ha podido tomar en consideración las enmiendas 12, 18 y 62.

iii) ***Acuerdos de cooperación entre la Agencia y las autoridades nacionales de seguridad en el contexto de la certificación para las empresas ferroviarias que operen en el transporte transfronterizo (artículo 11)***

Pese a que la Comisión no incluye en su propuesta original disposición alguna sobre acuerdos de cooperación entre la Agencia y las autoridades nacionales de seguridad, el Consejo considera que es muy importante introducir un nuevo mecanismo relativo a la celebración de acuerdos de cooperación entre la Agencia y las autoridades nacionales de seguridad para facilitar la aplicación práctica del nuevo sistema de certificación.

Según ese mecanismo, los acuerdos de cooperación entre la Agencia y las autoridades nacionales de seguridad podrán comprender acuerdos de cooperación específica en los casos de redes que requieran conocimientos y experiencia específicos por motivos geográficos o históricos. Además, cuando tales redes estén aisladas del resto del sistema ferroviario de la Unión, tales acuerdos de cooperación podrán incluir la posibilidad de que las autoridades nacionales de seguridad correspondientes asuman cuando proceda tareas para asegurar la atribución o la certificación eficientes y proporcionadas.

El Parlamento Europeo está en principio de acuerdo con la perspectiva del Consejo, pero sugiere imponer el plazo de un año para establecer acuerdos contractuales. Por ello, el Consejo no aceptó la enmienda 84.

iv) **Adopción de normas nacionales en materia de seguridad (artículo 8 y anexo II)**

La posición del Consejo tiene el objetivo de establecer un procedimiento flexible y viable en relación con las normas nacionales de seguridad. Por ello introduce la posibilidad de que los Estados miembros mantengan las normas de seguridad ya notificadas en virtud de la Directiva 2004/49/CE en varios casos como se establece en el artículo 8, apartado 1, y en el nuevo anexo II. Además, da la posibilidad a los Estados miembros de adoptar nuevas normas nacionales en materia de seguridad (artículo 8, apartado 3).

Para tener en cuenta las preocupaciones del Parlamento Europeo, la posición del Consejo clarifica los procedimientos que deberán aplicarse para la notificación de las normas nacionales, así como sobre la evaluación que deberá realizar la Agencia (un período de hasta ocho meses). Además, la posición del Consejo establece que, cuando la Agencia no responda en los plazos establecidos, los Estados miembros adoptarán las nuevas normas nacionales o las normas existentes seguirán siendo válidas. El planteamiento aprobado por el Consejo tiene el objetivo de evitar que se validen las normas nacionales sin una evaluación previa de la Agencia.

En consecuencia, el Consejo ha incorporado parcialmente la enmienda 49.

v) **Clarificación de las actividades de supervisión de las autoridades nacionales de seguridad (artículo 17)**

Se incluye en el texto del Consejo una nueva disposición (artículo 17) para insistir en que se mantengan poderes de supervisión de más amplio alcance para las autoridades nacionales de seguridad en la supervisión de las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras. Más concretamente, esta nueva disposición tiene la finalidad de garantizar que el nuevo procedimiento de certificación de seguridad no menoscabe la función de las autoridades nacionales de seguridad en las tareas de supervisión.

Además, según el texto del Consejo, si durante la supervisión una autoridad nacional de seguridad descubre un riesgo grave para la seguridad, podrá aplicar temporalmente medidas de seguridad, respecto de las cuales la autoridad nacional tendrá la última palabra en caso de desacuerdo con la Agencia.

vi) **Responsabilidad de la Agencia en la expedición de certificados de seguridad (considerando 27 y artículo 10, apartado 6)**

La posición del Consejo tiene la finalidad de clarificar la responsabilidad de la Agencia en lo que se refiere a la expedición de certificados de seguridad. Se añade un nuevo considerando (considerando 27) al texto para recordar el marco jurídico de responsabilidad de la Agencia, y para destacar la importancia de la plena cooperación con las autoridades de los Estados miembros en caso de accidentes ferroviarios. Por otra parte, en la posición del Consejo se estipula que la Agencia es plenamente responsable del único certificado de seguridad que se expide (artículo 10, apartado 6).

vii) **Procedimiento de recurso y arbitraje (artículo 10, apartados 7 y 12)**

Mientras que el texto de la propuesta de la Comisión no incluía ninguna disposición específica sobre procedimientos de recurso, el texto del Consejo refleja la posibilidad que se concede a un solicitante de remitir el asunto a un órgano jurisdiccional nacional en caso de desacuerdo con la medida adoptada por la autoridad nacional de seguridad.

Del mismo modo, se incluye un procedimiento de recurso en caso de desacuerdo entre la autoridad nacional de seguridad y la Agencia en el texto del Consejo.

viii) **Duración del período transitorio y del período de transposición (artículos 31 y 33)**

Según la propuesta de la Comisión, se prevé un período de dos años para permitir que la Agencia adapte su organización, su política de selección de personal y sus métodos de trabajo para poder cumplir sus nuevas tareas.

El Consejo considera que es más oportuno un régimen transitorio más largo que el previsto inicialmente por la Comisión. El texto del Consejo estipula que los Estados miembros pueden continuar aplicando las disposiciones existentes de la Directiva 2004/49/CE hasta tres años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, junto con la posibilidad ofrecida a los Estados miembros de prorrogar este período un año más.

Se aplica un régimen parecido al período de transposición.

Con estos antecedentes, el Consejo ha podido tomar en consideración parcialmente las enmiendas 97, 99 y 100.

ix) **Cultura de seguridad y notificación de sucesos (considerando 10 y artículos 4 y 9)**

Mientras en la propuesta de la Comisión no se incluía ninguna disposición específica sobre este asunto, el texto del Consejo incluye la promoción de una cultura de confianza y aprendizaje recíprocos, en el que se anima al personal de las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras a que contribuyan al desarrollo de la seguridad. Además, en el texto del Consejo se establece la posibilidad de informar de manera confidencial de riesgos que se han pasado por alto en materia de seguridad. De manera más específica, se aplica este planteamiento en el marco de los sistemas de gestión de la seguridad (artículo 9) al nivel de las empresas, para que puedan adoptar cualquier medida correctiva necesaria adicional para asegurar que se sigan manteniendo los niveles de seguridad del sistema ferroviario de la Unión. Por último, se da la posibilidad a la Agencia de que establezca una herramienta que facilite este intercambio de información entre los interesados correspondientes.

En este contexto, el Consejo ha podido aceptar, parcialmente o en cuanto al fondo, las enmiendas 20, 28 a 32, 59, 74, 94 y 101.

x) **Estructura del acto jurídico (actos delegados o actos de ejecución)**

En la propuesta inicial de la Comisión, se propone que los actos delegados sean los instrumentos para determinar el contenido de los métodos comunes de seguridad y sus enmiendas (artículo 6) y de los objetivos comunes de seguridad (artículo 7).

Para facilitar un acuerdo con el Parlamento Europeo, el Consejo acepta este planteamiento, pero considera, no obstante, que los artículos para los cuales la Comisión debería tener competencias para adoptar actos delegados para el establecimiento de métodos comunes de seguridad (MCS) y para el establecimiento de objetivos comunes de seguridad (OCS) deben ir acompañados por garantías importantes para los Estados miembros. Por tanto, se prevé la participación del Comité de los Estados miembros en la fase preparatoria de la recomendación de la Agencia, en las fases preparatorias del procedimiento anteriores a la adopción de los actos delegados de que se trate. Más específicamente, el texto del Consejo establece mandatos en materia de OCS y MCS para que se adopte la recomendación como acto de ejecución a través del procedimiento de examen, manteniéndose informado al Comité de Estados miembros sobre los trabajos de la Agencia de manera sistemática y periódica. Una vez que la Agencia emite la recomendación, los OCS y MCS quedan adoptados por la Comisión como actos delegados.

Por dicha razón, el Consejo incorporó solo parcialmente las enmiendas 72, 82, 93 y 95.

3. Otras enmiendas adoptadas por el Parlamento Europeo

Otras enmiendas no incluidas en la posición del Consejo en primera lectura se refieren en particular a:

- la inclusión de un nuevo considerando en relación con el cumplimiento de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (enmienda 8),
- el establecimiento de normas armonizadas sobre unos requisitos mínimos de mantenimiento, porque el Consejo considera que este asunto debe seguir estando bajo la responsabilidad de la entidad encargada del mantenimiento (enmiendas 14 y 82).

III. CONCLUSIÓN

La posición del Consejo en primera lectura refleja el acuerdo transaccional alcanzado, con ayuda de la Comisión, en las negociaciones entre el Consejo y el Parlamento Europeo. Este acuerdo transaccional quedó ratificado por la carta del presidente de la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) del Parlamento Europeo al presidente del Comité de Representantes Permanentes, de fecha 24 de noviembre de 2015.

En esta carta, la Presidencia de la Comisión TRAN indica que recomendará a los miembros de esa Comisión, y posteriormente al pleno, que aprueben la posición del Consejo en primera lectura, sin enmiendas, y concluyan el procedimiento legislativo ordinario en la fase de segunda lectura del Parlamento Europeo con arreglo al artículo 294 del TFUE.

ISSN 1977-0928 (edición electrónica)
ISSN 1725-244X (edición papel)



Oficina de Publicaciones de la Unión Europea
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

ES