

BUTLLETÍ OFICIAL DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

X legislatura
Segon període



Número 24
11 de febrer de 2013

SUMARI

3. TRAMITACIONS EN CURS

3.40. Procediments amb relació a les institucions de la Unió Europea

3.40.02. Procediments de participació en l'aplicació dels principis de subsidiarietat i proporcionalitat per la Unió Europea

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell sobre la creació d'una infraestructura per als combustibles alternatius

Tram. 295-00006/10

Text presentat	p. 3
Tramesa a la Comissió	p. 16
Termini de formulació d'observacions	p. 16

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual es deroga el Reglament (CEE) 1192/69, relatiu a les normes comunes per a la normalització dels comptes de les empreses ferroviàries

Tram. 295-00007/10

Text presentat	p. 17
Tramesa a la Comissió	p. 21
Termini de formulació d'observacions	p. 21

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell sobre la interoperabilitat del sistema ferroviari a la Unió Europea

Tram. 295-00008/10

Text presentat	p. 22
Tramesa a la Comissió	p. 81
Termini de formulació d'observacions	p. 81

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual es modifica el Reglament (CE) 1370/2007 pel que fa a l'obertura del mercat dels serveis nacionals de transport de viatgers per ferrocarril

Tram. 295-00009/10

Text presentat	p. 82
Tramesa a la Comissió	p. 93
Termini de formulació d'observacions	p. 93

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell per la qual es modifica, pel que fa a l'obertura del mercat dels serveis nacionals de transport de viatgers per ferrocarril i a la governança de les infraestructures ferroviàries, la Directiva 2012/34/UE del Parlament Europeu i del Consell, per la qual s'estableix un espai ferroviari europeu únic

Tram. 295-00010/10

Text presentat	p. 94
Tramesa a la Comissió	p. 108
Termini de formulació d'observacions	p. 108

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea i pel qual es deroga el Reglament (CE) 881/2004

Tram. 295-00011/10

Text presentat	p. 109
Tramesa a la Comissió	p. 146
Termini de formulació d'observacions	p. 146

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell sobre la seguretat ferroviària

Tram. 295-00012/10

Text presentat	p. 147
Tramesa a la Comissió	p. 188
Termini de formulació d'observacions	p. 188

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell de modificació del Reglament (UE) 912/2010, pel qual es crea l'Agència del Sistema Global de Navegació per Satèl·lit Europeu

Tram. 295-00013/10

Text presentat	p. 189
Tramesa a la Comissió	p. 205
Termini de formulació d'observacions	p. 205

NOTES

Aquesta publicació és impresa en paper ecològic (definició europea ECF), en compliment del que estableix la Resolució 124/III del Parlament, sobre la utilització del paper reciclat en el Parlament i en els departaments de la Generalitat, adoptada el 30 d'abril de 1990.

Els documents publicats en el *Butlletí Oficial del Parlament de Catalunya* (BOPC) són una reproducció fidel dels documents originals entrats al Registre. La reproducció dels textos presentats per la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea respecta també la compaginació de l'original.

La numeració del BOPC no està necessàriament vinculada a una sola data.

ISSN: 0213-7798 · Dipòsit legal: B-20.066-1980 · Imprès a Multitext, SL
www.parlament.cat

3. TRAMITACIONS EN CURS

3.40. PROCEDIMENTS AMB RELACIÓ A LES INSTITUCIONS DE LA UNIÓ EUROPEA

3.40.02. PROCEDIMENTS DE PARTICIPACIÓ EN L'APLICACIÓ DELS PRINCIPIS DE SUBSIDIARIETAT I PROPORCIONALITAT PER LA UNIÓ EUROPEA

— **Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell sobre la creació d'una infraestructura per als combustibles alternatius**

Tram. 295-00006/10

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 04.02.13
Reg. 1608 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 05.02.2013

ASUNTO: PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

SOBRE LA CREACIÓN DE UNA INFRAESTRUCTURA PARA LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM(2013) 18 FINAL] [2013/0012 (COD)] {SWD(2013) 5 FINAL} {SWD(2013) 6 FINAL}

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 24.1.2013
COM(2013) 18 final
2013/0012 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
sobre la creación de una infraestructura para los combustibles alternativos

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2013) 5 final}
{SWD(2013) 6 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO Y OBJETIVOS DE LA PROPUESTA

La estrategia «Europa 2020: una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador»¹, a través de sus iniciativas emblemáticas «Una Europa que utilice eficazmente los recursos» y «Unión por la Innovación», tiene por objetivo abordar desafíos sociales como el cambio climático, la energía y la escasez de recursos, reforzar la competitividad, y garantizar la seguridad energética mediante una utilización más

¹ COM(2010) 2020 final.

eficaz de los recursos y de la energía. En línea con esta estrategia, el Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible»² propuso poner fin a la dependencia de los transportes respecto del petróleo, y fijó el objetivo de reducir en un 60 % las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los transportes de aquí a 2050. El Libro Blanco anunció que la Comisión tenía previsto preparar «una estrategia sostenible de combustibles alternativos y la correspondiente infraestructura» (iniciativa 24) y publicar «directrices y normas para infraestructuras de abastecimiento de combustible» (iniciativa 26).

La Comunicación de la Comisión sobre la estrategia europea en materia de combustibles alternativos³ analiza las principales opciones disponibles para sustituir el petróleo por combustibles alternativos que contribuyan al mismo tiempo a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de los transportes. Además, presenta una lista de medidas para promover el desarrollo comercial de los combustibles alternativos en Europa y que se añaden a otras políticas de reducción del consumo de petróleo y de las emisiones de GEI procedentes del transporte.

Las principales opciones consideradas son la electricidad, el hidrógeno, los biocarburantes, el gas natural, este último en forma de gas natural comprimido (GNC), gas natural licuado (GNL) y gas licuado (GTL), y el gas licuado de petróleo (GLP).

La falta de una infraestructura para los combustibles alternativos y de especificaciones técnicas comunes para la interfaz entre los vehículos y la infraestructura correspondiente constituye un gran obstáculo para la introducción de estos combustibles en el mercado y su aceptación por los consumidores.

La presente propuesta de Directiva tiene por objeto garantizar la creación de una infraestructura para los combustibles alternativos y la aplicación de especificaciones técnicas comunes en la Unión Europea. Pretende facilitar el trabajo de las fuerzas del mercado y contribuir al crecimiento económico en Europa.

2. CONSULTA CON LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

La Comisión ha llevado a cabo un extenso trabajo preparatorio y mantenido numerosas consultas con representantes de la industria y de la sociedad civil a través del grupo de expertos europeos para el estudio de los combustibles del futuro en 2010-2011, así como una consulta específica en noviembre-diciembre de 2011, con expertos de los Estados miembros a través del grupo de expertos conjunto sobre transportes y medio ambiente en 2011, con expertos del sector del automóvil de los Estados miembros, y con representantes de la industria y de la sociedad civil a través del grupo de alto nivel CARS 21 en 2010-2011, así como a través de una consulta pública en línea realizada entre agosto y octubre de 2011 y una conferencia sobre los combustibles del futuro en los transportes, organizada en el marco de la «Semana Europea de la Energía Sostenible» de 2011.

Los informes elaborados por los dos grupos de expertos y el grupo de alto nivel CARS 21, los resúmenes de la conferencia pública y de las respuestas a la consulta pública y a la consulta específica con las partes interesadas están publicados en el sitio web de la Comisión⁴.

Se elaboraron varios estudios. El titulado *Study on Clean Transport Systems*, relativo a los sistemas de transporte limpios, analizó las posibles contribuciones de los combustibles alternativos a la consecución del objetivo de reducir en un 60 % las emisiones de gases de efecto invernadero previsto en el Libro Blanco sobre el Transporte. El titulado *CTS Implementation Study on Alternative Fuels Infrastructure*⁵ evaluó las diferentes opciones para la creación de una infraestructura para los combustibles alternativos a escala de la UE. El estudio *EU Transport GHG: Routes to 2050*⁶ abordó específicamente aspectos de la descarbonización relevantes para esta iniciativa y en sus conclusiones destacó el papel crucial que deben desempeñar las mejoras continuas de la eficiencia técnica de los vehículos en paralelo a los combustibles alternativos para garantizar la buena relación coste-eficacia de las medidas políticas generales.

La evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta analiza la situación en lo que respecta a las infraestructuras para las principales opciones de combustibles alternativos. Además, examina las diferentes

² COM(2011) 144 final.

³ COM(2013) 17.

⁴ <http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/2011-01-25-future-transport-fuels-report.pdf>;

<http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/2011-12-2nd-future-transport-fuels-report.pdf>;

http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/jeg_cts_report_201105.pdf;

http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf

http://ec.europa.eu/transport/urban/events/2011_04_13_future_transport_fuels_en.htm;

<http://ec.europa.eu/transport/urban/consultations/doc/cts/report-on-results.pdf>;

<http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/doc/2012-08-cts-implementation-study.pdf>

⁵ http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/urban_en.htm;

⁶ www.eutransportghg2050.eu

alternativas estratégicas para la creación de una infraestructura para los combustibles alternativos y la aplicación de especificaciones técnicas comunes para esta infraestructura.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

La presente propuesta de Directiva establece los requisitos aplicables a los marcos de acción nacionales para el desarrollo comercial de los combustibles alternativos y la creación de una infraestructura mínima que prevea la aplicación de especificaciones técnicas comunes.

Propone la creación de una infraestructura mínima obligatoria para la electricidad, el hidrógeno y el gas natural (GNC y GNL), condición esencial para la aceptación de estos combustibles alternativos por los consumidores (adopción por el mercado) y para un mayor desarrollo de esta tecnología por parte de la industria.

La propuesta prevé la instalación de un número mínimo de puntos de recarga para vehículos eléctricos por Estado miembro, un 10 % de los cuales deberán ser de acceso público. Fija un número mínimo por Estado miembro, establecido con arreglo a objetivos nacionales, ya definido en numerosos Estados miembros para los vehículos eléctricos y mediante una extrapolación determina el número total previsto para el conjunto de la Unión. Con el aumento del grado de urbanización se espera un incremento del número de vehículos eléctricos, ya que estos vehículos son particularmente adecuados para las zonas urbanas debido a sus limitaciones de autonomía y a las grandes ventajas que presentan en términos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminación acústica. Además, un vehículo eléctrico necesita al menos dos puntos de recarga disponibles para una recarga completa, así como un cierto número de puntos de recarga de acceso público para recargas ocasionales a fin de eliminar la ansiedad que puede originar la falta de autonomía de estos vehículos.

También se requiere la aplicación de especificaciones técnicas comunes a las interfaces entre los puntos de recarga y los vehículos, así como para el suministro de electricidad de la red terrestre a los barcos.

Se aumentará el número de puntos de repostaje de hidrógeno, instalados hasta el momento en el marco de proyectos de demostración de vehículos de hidrógeno, a fin de cubrir una superficie que permita la circulación de este tipo de vehículos en todo el territorio nacional. Así pues, los vehículos de hidrógeno podrían circular en toda la Unión. Este aumento podrá servir de base para una futura creación de una red a escala europea. Los puntos de repostaje de hidrógeno deberán cumplir especificaciones técnicas comunes.

Se instalarán puntos de repostaje de GNL en todos los puertos marítimos y fluviales, así como a intervalos de distancia máxima a lo largo de las autopistas de la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T) principal. Se exigirá la aplicación de especificaciones técnicas comunes a los puntos de repostaje de GNL, así como a los puntos de repostaje de GNC para vehículos de motor.

Se instalarán puntos de repostaje de GNC en un número suficiente que garantice la circulación de vehículos GNC en toda la Unión.

Los consumidores deberán disponer de información sencilla y clara sobre la compatibilidad entre los combustibles y los vehículos existentes en un mercado dado y dicha información deberá figurar en los surtidores de todos los puntos de recarga eléctrica, en los manuales del vehículo y en el propio vehículo.

Las revisiones de la gama de combustibles alternativos, la cobertura de las infraestructuras y la adopción de especificaciones técnicas de los combustibles y de sus infraestructuras se llevarán a cabo a través de actos delegados.

Las modalidades de la información a los consumidores sobre los combustibles y su compatibilidad con los vehículos se definirán por medio de actos de ejecución.

Todos los elementos necesarios para la transposición de la presente Directiva se presentan en los artículos, anexos y considerandos de la presente propuesta. Por consiguiente, no es necesario ningún documento explicativo.

3.1. Base jurídica. Instrumento elegido

La presente propuesta de Directiva tiene por objeto contribuir a la sostenibilidad de los transportes a largo plazo, mediante la creación de una infraestructura para los combustibles alternativos. Esta acción se basa en el artículo 91, apartado 1, letra d), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. Las obligaciones cuantificadas previstas por la propuesta crean un marco previsible destinado a la industria y a los particulares. Los Estados miembros tienen la obligación de establecer marcos de acción nacionales que incluyan un número mínimo de elementos previstos en la presente propuesta de Directiva. No obstante, los Estados miembros son libres de elegir los métodos de transposición que consideren adecuados para la consecución de los objetivos establecidos. La flexibilidad de transposición de la Directiva permite a los

Estados miembros recurrir a los instrumentos que consideren más eficaces para alcanzar los objetivos definidos en ella.

3.2 Contenido de la propuesta

El artículo 1 define el ámbito de aplicación de la Directiva, que requiere la aplicación de especificaciones técnicas comunes y la creación de una infraestructura mínima para los combustibles alternativos utilizados en el transporte, a saber, la electricidad, el gas natural (GNL y GNC) y el hidrógeno.

El artículo 2 define los términos utilizados en la presente Directiva.

El artículo 3 impone a los Estados miembros el establecimiento de marcos de acción nacionales para el desarrollo comercial de los combustibles alternativos y de su infraestructura. Contiene también disposiciones relativas a la cooperación entre Estados miembros y disposiciones sobre la obligación de presentar estos marcos a la Comisión, y la consiguiente evaluación de los mismos por esta.

El artículo 4 define las obligaciones relativas al número mínimo de puntos de recarga de vehículos eléctricos por Estado miembro y las especificaciones técnicas comunes que debe cumplir esta infraestructura.

El artículo 5 exige que en el territorio de los Estados miembros en los que ya existan puntos de repostaje de hidrógeno se instale un número suficiente de estos, con el fin de permitir la circulación de vehículos de hidrógeno en todo el territorio nacional. Define también las especificaciones técnicas comunes que debe cumplir esta infraestructura.

El artículo 6 dispone que todos los puertos marítimos y fluviales, así como las carreteras de la red RTE-T principal, cuenten con puntos de repostaje de GNL y define las especificaciones técnicas comunes que debe cumplir esta infraestructura. Prevé también la instalación de un número suficiente de puntos de repostaje de GNC, a intervalos de distancia no superiores a un máximo, para que puedan circular en toda la Unión vehículos impulsados por GNC y define las especificaciones técnicas comunes que deben cumplir estas puntos de repostaje.

El artículo 7 define los elementos comunes de información al consumidor sobre los combustibles y su compatibilidad con los vehículos, que deberán figurar en los surtidores de las puntos de repostaje, en los manuales del vehículo y en el propio vehículo.

El artículo 8 especifica el procedimiento previsto para los actos delegados.

El artículo 9 especifica el procedimiento de comité para los actos de ejecución.

El artículo 10 precisa el calendario y el contenido de los informes que deberán presentar los Estados miembros y la Comisión.

El artículo 11 define el plazo de transposición de la Directiva y el procedimiento de notificación de las medidas nacionales de transposición.

El artículo 12 precisa la fecha de entrada en vigor de la Directiva.

El anexo I define los elementos mínimos que deben contener los marcos de acción nacionales.

El anexo II fija el número mínimo de los puntos de recarga de vehículos eléctricos que deben establecerse en cada Estado miembro.

El anexo III define las especificaciones técnicas de los puntos de recarga de vehículos eléctricos, de suministro eléctrico de la red terrestre a los buques, de los puntos de repostaje de hidrógeno y gas natural (GNL y GNC) y las normas previstas para informar al consumidor sobre los combustibles de transporte.

Principio de subsidiariedad

El derecho de la Unión a actuar en el ámbito de los transportes está previsto en los artículos 90 y 91 del TFUE, en su título VI dedicado a los transportes.

Una iniciativa de la Unión es necesaria porque los Estados miembros no disponen de los instrumentos jurídicos necesarios para alcanzar una coordinación paneuropea que permita establecer una infraestructura para los combustibles alternativos y definir las especificaciones técnicas.

El valor añadido de la acción europea en este ámbito se deriva de la naturaleza transnacional del problema, que es la falta de una infraestructura para los combustibles alternativos. Los fabricantes de vehículos, de buques y de equipos necesitan producir a gran escala para el mercado único de la Unión. Además, deben poder apoyarse en un desarrollo coherente entre Estados miembros. Del mismo modo, los consumidores y los usuarios de servicios de transporte desean una movilidad paneuropea para los vehículos y barcos impulsados por combustibles alternativos. Una acción europea puede garantizar la coordinación necesaria

al nivel del mercado de la Unión en su conjunto y la aplicación de especificaciones técnicas comunes a todos los países de la UE.

Principio de proporcionalidad

A fin de respetar el principio de proporcionalidad, la acción propuesta solo se refiere a los combustibles alternativos (electricidad, hidrógeno y gas natural, este último en forma de GNC y GNL) para los que las deficiencias del mercado imponen una intervención pública, y a los dos modos de transporte (por carretera y por vía navegable) para los que la creación de una red mínima necesaria no puede realizarse sin el apoyo de la Unión. Estos sectores representan más del 80 % del volumen de transporte de mercancías y pasajeros. Es esencial recurrir a combustibles alternativos en estos sectores para poner fin a la dependencia del petróleo, mejorar la competitividad de Europa y reducir las emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La aplicación de la Directiva solo originará costes limitados para el presupuesto de la Unión, relacionados con el seguimiento de su aplicación.

2013/0012 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO sobre la creación de una infraestructura para los combustibles alternativos (Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 91,

Vista la propuesta de la Comisión Europea⁷,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁸,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁹,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) En su Comunicación «Europa 2020: una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador»¹⁰, la Comisión se fijó el objetivo de reforzar la competitividad y la seguridad energética mediante una utilización más eficiente de los recursos y de la energía.
- (2) El Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible»¹¹ pidió poner fin a la dependencia de los transportes respecto del petróleo. Por consiguiente, la Comisión se comprometió a elaborar una estrategia para los combustibles alternativos sostenibles acompañada de la infraestructura adecuada. El Libro Blanco también fijó el objetivo de alcanzar una reducción del 60 % de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes de los transportes, de aquí a 2050.
- (3) La Directiva 2009/28/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables y por la que se modifican y se derogan las Directivas

⁷ DO C de , p. .

⁸ DO C de , p. .

⁹ DO C de , p. .

¹⁰ COM(2010) 2020 final.

¹¹ COM(2011) 144 final.

2001/77/CE y 2003/30/CE¹² fija el objetivo de una cuota de mercado del 10 % para las energías renovables en los transportes.

- (4) Sobre la base de la consulta de las partes interesadas y de los expertos nacionales, así como de la experiencia adquirida¹³, la electricidad, el hidrógeno, los biocarburantes, el gas natural y el gas licuado del petróleo (GLP) se consideran los principales combustibles alternativos con potencial para sustituir al petróleo a largo plazo y para la descarbonización.
- (5) El informe presentado el 6 de junio de 2012 por el grupo de expertos de alto nivel CARS 21¹⁴ destaca que la ausencia de una infraestructura armonizada a nivel de la Unión para los combustibles alternativos obstaculiza la comercialización de vehículos que utilicen tales combustibles y retrasa la consecución de sus beneficios medioambientales. La Comunicación de la Comisión titulada «CARS 2020: Plan de Acción para una industria del automóvil competitiva y sostenible en Europa»¹⁵ recoge las principales recomendaciones del grupo de alto nivel CARS 21 y propone un plan de acción basado en estas. La presente Directiva relativa a la creación de una infraestructura para los combustibles alternativos es una de las acciones clave anunciadas por la Comisión.
- (6) Es necesario evitar la fragmentación del mercado interior que se produciría por la introducción descoordinada en el mercado de los combustibles alternativos. Por consiguiente, los marcos de acción coordinados de todos los Estados miembros deben aportar la seguridad a largo plazo necesaria para las inversiones públicas y privadas en las tecnologías de vehículos y de combustibles, así como para la creación de la infraestructura correspondiente. Así pues, los Estados miembros deben establecer marcos de acción nacionales en los que definan sus objetivos y las medidas destinadas a promover el desarrollo comercial de los combustibles alternativos, incluida la creación de la infraestructura necesaria. Los Estados miembros deben cooperar con otros Estados miembros vecinos a nivel regional o suprarregional, a través de una consulta o de marcos estratégicos conjuntos, en particular cuando es necesario garantizar la continuidad de una cobertura adecuada de la infraestructura de combustibles alternativos fuera de las fronteras nacionales, o la construcción de nueva infraestructura a proximidad de las fronteras nacionales. La Comisión debe garantizar la coordinación de estos marcos de acción nacionales y su coherencia a nivel de la UE, tras una evaluación periódica de los mismos.
- (7) Únicamente podrán beneficiarse de las medidas de apoyo nacionales o de la Unión en favor de la creación de infraestructuras para los combustibles alternativos los combustibles incluidos en los marcos de acción nacionales, a fin de que la ayuda pública promueva un desarrollo coordinado del mercado interior que permita la movilidad en el conjunto de la Unión de vehículos y barcos que utilicen combustibles alternativos.
- (8) Las medidas de apoyo a la infraestructura de combustibles alternativos deberán adoptarse de conformidad con las normas de ayudas estatales contenidas en el TFUE.
- (9) Los biocarburantes son combustibles producidos a partir de la biomasa, tal como se define en la Directiva 2009/28/CE¹⁶. Actualmente, los biocarburantes son la clase mas importante de combustibles alternativos y representan el 4,4 % del transporte de la UE. Pueden contribuir a una reducción substancial de las emisiones globales de CO₂ si se producen de manera sostenible y no causan cambios indirectos en la utilización del suelo. Constituyen una energía limpia para todos los modos de transporte. No obstante, las limitaciones de suministro y los aspectos medioambientales pueden restringir su utilización.
- (10) La falta de un desarrollo armonizado de una infraestructura para los combustibles alternativos en toda la Unión impide la obtención de economías de escala en el plano de la oferta y una movilidad a nivel de la Unión en el plano de la demanda. Es necesario crear nuevas redes de infraestructuras, en particular para la electricidad, el hidrógeno y el gas natural (GNC y GNL).
- (11) La electricidad es un combustible limpio que reviste un interés particular en el caso de las aglomeraciones urbanas, en las que la utilización de vehículos eléctricos y de vehículos eléctricos de dos ruedas puede contribuir a mejorar la calidad del aire y a reducir la contaminación acústica. Los Estados miembros deben garantizar la instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos con una cobertura suficiente y en un número que duplique al menos al de vehículos, así como velar por que el 10 % de estos puntos de recarga sea de acceso público con una atención especial a las aglomeraciones urbanas. Los propietarios de vehículos eléctricos dependen en gran medida del acceso a los puntos de recarga en estacionamientos colectivos, tales como bloques de viviendas o estacionamientos de oficinas o empresas. La autoridades públicas deben establecer disposiciones reglamentarias que ayuden a los ciudadanos, garantizando que los

¹² DO L 140 de 5.6.2009, p. 16.

¹³ COM(2013) 17.

¹⁴ http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf.

¹⁵ COM(2012) 636 final de 8.11.2012.

¹⁶ DO L 140 de 5.6.2009, p. 16.

- promotores y los gestores de los locales facilitan la infraestructura necesaria con suficientes puntos de recarga de vehículos eléctricos.
- (12) A la hora de crear una infraestructura para los vehículos eléctricos hay que tener en cuenta la interacción de esta con el sistema eléctrico, así como las políticas de la Unión en materia de electricidad. El despliegue y la explotación de los puntos de recarga para vehículos eléctricos debe llevarse a cabo en un mercado competitivo, al que puedan acceder todas las partes interesadas en establecer o explotar las infraestructuras de recarga.
- (13) Los vehículos eléctricos pueden mejorar la estabilidad del sistema eléctrico, recargando sus baterías desde la red cuando la demanda general de electricidad es baja y devolviendo energía eléctrica a la red desde sus baterías cuando esta demanda es elevada. Por consiguiente, los puntos de recarga deben utilizar sistemas de medición inteligentes y el precio de la electricidad en el punto de recarga basarse en el mercado a fin de promover un consumo (y un almacenamiento) flexible de la electricidad con tarifas dinámicas.
- (14) En lo que respecta a los puntos de recarga de vehículos eléctricos que no sean de acceso público, los Estados miembros deben garantizar la coherencia y la mayor sinergia posible con los sistemas de medición inteligentes, de conformidad con el anexo I, punto 2, de la Directiva 2009/72/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad y por la que se deroga la Directiva 2003/54/CE¹⁷. Actualmente, los puntos de recarga de acceso público no están incluidos en las actividades reguladas de los gestores de redes de distribución tal como se definen en el capítulo VI de la Directiva 2009/72/CE.
- (15) La Comisión confió en 2010 un mandato (M468) a las organizaciones europeas de normalización para que emitieran nuevas normas o revisaran las existentes con el fin de garantizar la interoperabilidad y la conectividad entre el punto de suministro de electricidad y el cargador del vehículo eléctrico. CEN/CENELEC creó un grupo de reflexión que publicó un informe en octubre de 2011. Si bien el informe contiene diversas recomendaciones, no se llegó a un consenso en cuanto a la elección de una interfaz estándar. Por consiguiente, es necesario continuar la actuación estratégica para encontrar una solución no privativa que garantice la interoperabilidad en toda la UE.
- (16) Las instalaciones de suministro de electricidad desde la red terrestre permiten al transporte marítimo y fluvial abastecerse de energía limpia, en particular en los puertos marítimos y fluviales en los que la calidad del aire sea baja o con un nivel de contaminación acústica elevado.
- (17) Actualmente el índice de penetración en el mercado de los vehículos de hidrógeno, incluidos los de dos ruedas impulsados por hidrógeno, es muy bajo, por lo que es esencial crear una infraestructura de repostaje de hidrógeno suficiente que promueva una implantación a mayor escala de estos vehículos.
- (18) Los Estados miembros deben velar por la creación de una infraestructura pública de abastecimiento de hidrógeno de los vehículos de motor, con un intervalo entre los puntos de repostaje que permita a los vehículos de hidrógeno circular dentro de todo el territorio nacional, así como por la instalación de un número determinado de puntos de repostaje en las aglomeraciones urbanas. De esta forma, se aseguraría la circulación de los vehículos de hidrógeno en el conjunto de la Unión.
- (19) Actualmente hay en la Unión un número aproximado de 3 000 puntos de repostaje de gas natural para vehículos. Podrían instalarse sin dificultad nuevos puntos de repostaje abastecidos a partir de la zona cubierta actualmente por la red de distribución de gas en la Unión, siempre que la calidad del gas sea suficiente para vehículos que utilicen tecnologías existentes y avanzadas.
- (20) Los Estados miembros deben velar por la creación de una infraestructura pública de abastecimiento de gas natural comprimido (GNC) de los vehículos de motor, con un intervalo entre los puntos de repostaje que permita a los vehículos de GNC circular dentro del territorio nacional, así como por la instalación de un cierto número de puntos de repostaje en las aglomeraciones urbanas.
- (21) El gas natural licuado (GNL) es un interesante combustible alternativo que permite a los barcos cumplir los requisitos de limitación del contenido de azufre de los combustibles marítimos en las zonas de control de las emisiones de azufre, lo que concierne a la mitad de los barcos de transporte marítimo de corta distancia, de conformidad con lo dispuesto en la Directiva 2012/33/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se modifica la Directiva 1999/32/CE del Consejo en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo¹⁸. Una red principal de puntos de repostaje de GNL para los barcos de navegación marítima y fluvial debería estar disponible en 2020 a más tardar. Esta atención inicial a la red principal no debe excluir, a más largo plazo, la disponibilidad de GNL en puertos

¹⁷ DO L 211 de 14.8.2009, p. 55.

¹⁸ DO L 327 de 27.11. 2012.

- distintos de los incluidos en la red, en particular los puertos importantes para barcos que no sean de transporte (buques pesqueros, buques que prestan servicios en mar, etc.).
- (22) El GNL puede también ofrecer una tecnología eficiente para permitir a los vehículos pesados cumplir las estrictas normas de emisiones Euro VI¹⁹.
- (23) La red principal establecida en el Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte²⁰ debe servir de base para la creación de la infraestructura de GNL ya que cubre los principales flujos de tráfico y permite beneficiarse de un efecto de red.
- (24) El aumento de la diversidad de los combustibles de vehículos de motor, junto con el aumento de la movilidad por carretera de los ciudadanos de la Unión, hace necesario ofrecer a los consumidores información clara y sencilla sobre la compatibilidad de su vehículo con los distintos combustibles existentes en el mercado de combustibles de la Unión, sin perjuicio de la Directiva 2009/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se modifica la Directiva 98/70/CE en relación con las especificaciones de la gasolina, el diésel y el gasóleo, se crea un mecanismo para controlar y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, se modifica la Directiva 1999/32/CE del Consejo en relación con las especificaciones del combustible utilizado por los buques de navegación interior y se deroga la Directiva 93/12/CEE²¹.
- (25) A fin de garantizar la adaptación de las disposiciones de la presente Directiva a la evolución del mercado y a los progresos técnicos, conviene delegar a la Comisión el poder de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la gama de combustibles alternativos, las características de la infraestructura y el grado de cobertura apropiado, así como las normas aplicables a los combustibles. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las oportunas consultas durante la fase preparatoria, con expertos en particular.
- (26) Las especificaciones técnicas de interoperabilidad de los puntos de recarga y de repostaje deben ser conformes con normas europeas plenamente compatibles con las normas internacionales pertinentes. La ausencia de normas europeas impide presentar referencias detalladas de algunas de las especificaciones requeridas. Por consiguiente, conviene que la Comisión solicite a los organismos de normalización europeos que publiquen dichas normas europeas de conformidad con el artículo 10 del 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 Consejo²². Estas normas deben basarse en normas internacionales existentes o, en su caso, en los trabajos de normalización internacionales en curso. Cuando ya estén disponibles normas internacionales, sus especificaciones técnicas deben utilizarse como solución provisional en espera de la adopción de normas europeas. En el caso de las normas no publicadas aún, los trabajos deben basarse en: i) «Configuración FF, IEC 62196-3:CDV 2012» para los puntos de recarga eléctrica rápida en corriente continua para los vehículos de motor, ii) ISO TC67/WG10 para los puntos de repostaje de GNL de los buques, y iii) los trabajos de ISO/TC 252 para el repostaje de GNC y GNC-L de los vehículos de motor. La Comisión debe estar facultada para adaptar, mediante actos delegados, las referencias a las especificaciones técnicas definidas por las normas europeas.
- (27) En aplicación de la Directiva, la Comisión debe consultar a los grupos de expertos, en particular, el grupo de expertos europeos sobre los combustibles del futuro para los transportes, en el que participan expertos procedentes de la industria y de la sociedad civil, así como el grupo conjunto de expertos de transporte y medio ambiente, que agrupa a expertos de los Estados miembros.
- (28) Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión simultánea, oportuna y adecuada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (29) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la aplicación de la presente Directiva, se deben conferir a la Comisión competencias de ejecución para definir procedimientos y especificaciones comunes. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el 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

¹⁹ Reglamento (CE) n° 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE (DO L 188 de 18.7.2009, p. 1-13).

²⁰ DO L xxx

²¹ DO L 140 de 5.6.2009, p. 88.

²² DO L 316 de 14.11.2012, p. 12.

generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión²³.

- (30) Dado que el objetivo de promover un amplio desarrollo comercial de los combustibles alternativos no puede ser alcanzado suficientemente por los Estados miembros individualmente y, por consiguiente, se requiere una actuación a escala de la Unión que garantice la demanda de una masa crítica de estos vehículos que permita a la industria europea aumentar la rentabilidad y asegure la movilidad a escala de la Unión de vehículos impulsados por combustibles alternativos, la Unión 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 enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1 *Objeto*

La presente Directiva establece un marco común de medidas para la creación de una infraestructura para los combustibles alternativos en la Unión a fin de romper la dependencia de los transportes respecto del petróleo y define los requisitos mínimos relativos a la creación de dicha infraestructura y las especificaciones técnicas comunes, en particular los puntos de recarga para vehículos eléctricos y los puntos de repostaje de gas natural (CGL y GNC) y de hidrógeno.

Artículo 2 *Definiciones*

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

1) «combustibles alternativos»: los combustibles que sustituyen a los combustibles fósiles como fuente de energía en los transportes y que pueden contribuir a la descarbonización de estos últimos, tales como:

- la electricidad,
- el hidrógeno,
- los biocarburantes, tal como se definen en la Directiva 2009/28/CE del Parlamento Europeo y del Consejo,
- los combustibles sintéticos,
- el gas natural, incluido el biometano, en forma gaseosa (gas natural comprimido-GNC) y en forma licuado (gas natural licuado-GNL), y
- el gas licuado del petróleo (GLP).

2) «punto de recarga»: un punto de recarga lenta o un punto de recarga rápida o una instalación para el intercambio físico de una batería de un vehículo eléctrico.

3) «punto de recarga lenta»: un punto de recarga que permita el suministro directo de electricidad a un vehículo eléctrico con una potencia inferior o igual a 22 kW.

4) «punto de recarga rápida»: un punto de recarga que permita el suministro directo de electricidad a un vehículo eléctrico con una potencia superior a 22 kW.

5) punto de recarga o de repostaje accesible al público»: punto de recarga o de repostaje que permite el acceso no discriminatorio a los usuarios.

6) «vehículo eléctrico»: un vehículo en el sentido de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos²⁴, con una velocidad máxima por construcción superior a 25 km/h, equipado con uno o más motores de tracción, impulsado por energía eléctrica y no conectado permanentemente a la red, así como los componentes o sistemas de alta tensión de los motores que estén conectados galvánicamente al bus de alta tensión del grupo motopropulsor eléctrico.

7) «punto de repostaje»: repostaje de cualquier combustible, con excepción de GNL, a través de un surtidor instalado de forma fija.

²³ DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

²⁴ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

8) «punto de repostaje de GNL»: suministro de GNL mediante un surtidor instalado físicamente conectado a instalaciones fijas o móviles (incluidos vehículos y barcos) o mediante un contenedor móvil de GNL.

Artículo 3

Marcos de acción nacionales

1. Cada Estado miembro adoptará un marco de acción nacional para el desarrollo comercial de los combustibles alternativos y para sus infraestructuras, que deberá incluir la información que figura en el anexo I y contener, al menos, los siguientes elementos:
 - una evaluación de la situación actual de los combustibles alternativos y de su evolución futura;
 - una evaluación de la continuidad transfronteriza de la cobertura de las infraestructuras para los combustibles alternativos;
 - el marco reglamentario de apoyo para la creación de infraestructura de combustibles alternativos;
 - las medidas destinadas a apoyar la aplicación del marco de acción nacional;
 - las medidas destinadas a apoyar el desarrollo y la fabricación;
 - el apoyo a la investigación, el desarrollo tecnológico y la demostración;
 - los objetivos de desarrollo de los combustibles alternativos;
 - el número de vehículos impulsados por combustibles alternativos previsto de aquí a 2020,
 - la evaluación de la necesidad de instalar puntos de repostaje de GNL en puertos no pertenecientes a la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T) principal, pero que revisten importancia para barcos que no realizan operaciones de transporte, en particular los buques pesqueros,
 - en su caso, los acuerdos de cooperación con otros Estados miembros de conformidad con el apartado 2.
2. Los Estados miembros cooperarán, a través de consultas o de marcos estratégicos conjuntos, para velar por la coherencia y la coordinación de las medidas necesarias para la consecución de los objetivos de la presente Directiva.
3. Únicamente podrán beneficiarse de las medidas de apoyo nacionales o de la Unión en favor de las infraestructuras para los combustibles alternativos los combustibles incluidos en los marcos de acción nacionales.
4. Las medidas de apoyo para la infraestructura de combustibles alternativos deberán adoptarse de conformidad con las normas sobre ayudas estatales contenidas en el TFUE.
5. Los Estados miembros comunicarán su marco de acción nacional a la Comisión [en un plazo de 18 meses a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva].
6. La Comisión evaluará los marcos de acción nacionales y garantizará su coherencia a nivel de la UE. Transmitirá al Parlamento Europeo un informe sobre su evaluación de los marcos de acción nacionales en el plazo de un año a partir de la fecha de recepción de estos últimos.
7. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 8, a fin de modificar la lista de elementos prevista en el apartado 1 y las informaciones contempladas en el anexo I.

Artículo 4

Suministro de electricidad para los transportes

1. Los Estados miembros velarán por la instalación, a más tardar el 31 de diciembre de 2020, de un número mínimo de puntos de recarga para vehículos eléctricos, al menos igual al número indicado en el cuadro del anexo II:
2. Al menos el 10% de los puntos de recarga deberán ser de acceso público.
3. Los puntos de recarga lenta para vehículos eléctricos deberán cumplir las especificaciones técnicas fijadas en el anexo III, punto 1.1, a más tardar el 31 de diciembre de 2015.

Los puntos de recarga rápida para vehículos eléctricos deberán cumplir las especificaciones técnicas fijadas en el anexo III, punto 1.2, a más tardar el 31 de diciembre de 2017.

Los Estados miembros garantizarán que el equipo para los puntos de recarga lenta y rápida, de conformidad con el anexo III, punto 1.1., y el anexo III, punto 2.2., estarán disponibles en condiciones justas, razonables y no discriminatorias.

4. Los Estados miembros garantizarán el suministro de electricidad a partir de la red terrestre a los barcos en los puertos, a reserva de que tal medida sea económicamente eficaz y tenga beneficios medioambientales.
5. El suministro eléctrico a partir de la red terrestre a los barcos de transporte marítimo y fluvial deberá cumplir las especificaciones técnicas fijadas en el anexo III, punto 1.3, a más tardar el 31 de diciembre de 2015.
6. Todos los puntos de recarga para vehículos eléctricos de acceso público estarán equipados de sistemas de medición inteligentes, tal como se definen en el artículo 2, apartado 28, de la Directiva 2012/27/UE, y deberán cumplir los requisitos establecidos en el artículo 9, apartado 2, de dicha Directiva.
7. El anexo I, punto 1, letra h), y el último párrafo del anexo I, punto 2, de la Directiva 2009/72/CE se aplicarán a los datos de consumo y a los sistemas de medición de los puntos de recarga de vehículos eléctricos.
8. Los Estados miembros no podrán prohibir a los usuarios de vehículos eléctricos la compra de electricidad a cualquier proveedor, con independencia del Estado miembro en el que este último esté registrado. Los Estados miembros velarán por el derecho de los usuarios a contratar el suministro de electricidad con varios suministradores simultáneamente, de manera que el suministro de electricidad para un vehículo eléctrico pueda contratarse por separado.
9. Los Estados miembros velarán por que toda persona pueda establecer o explotar puntos de recarga de acceso público y por que los gestores de red de distribución cooperen sobre una base no discriminatoria con dicha persona.
10. Los Estados miembros se asegurarán de que los precios practicados en los puntos de recarga de acceso público sean razonables y que no incluyan penalizaciones o tasas excesivas por la recarga de un vehículo eléctrico por parte de usuarios que no mantengan relaciones contractuales con el gestor del punto de recarga.
11. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 8, en relación con la actualización de las especificaciones técnicas establecidas en el anexo III, puntos 1.1, 1.2. y 1.3.

Artículo 5

Suministro de hidrógeno para los transportes

1. Los Estados miembros en cuyo territorio ya existan puntos de repostaje de hidrógeno en la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva deberán garantizar la disponibilidad de un número suficiente de puntos de repostaje de acceso público a intervalos máximos de 300 km, para que, a más tardar el 31 de diciembre de 2020, puedan circular vehículos de hidrógeno en todo el territorio nacional.
2. Todos los puntos de repostaje lentos para vehículos de motor deberán cumplir las especificaciones técnicas fijadas en el anexo III, punto 2, a más tardar el 31 de diciembre de 2015.
3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 8, en relación con la actualización de las especificaciones técnicas establecidas en el anexo III, punto 2.

Artículo 6

Suministro de gas natural para los transportes

1. Los Estados miembros deberán garantizar la instalación de puntos de repostaje de GNL para transporte marítimo y fluvial de acceso público en todos los puertos marítimos de la Red Transeuropea de Transportes (TEN-T) principal, a más tardar el 31 de diciembre de 2020.
2. Los Estados miembros deberán garantizar la instalación de puntos de repostaje de GNL para transporte fluvial de acceso público en todos los puertos fluviales de la Red Transeuropea de Transportes (TEN-T) principal sin más tardar el 31 de diciembre de 2025.
3. Los Estados miembros cooperarán a fin de garantizar que los vehículos pesados de motor impulsados por GNL puedan circular por todas las carreteras de la red TEN-T principal. Para este fin, se instalarán puntos de repostaje de GNL de acceso público a más tardar el 31 de diciembre de 2020 a intervalos de distancia que no podrán exceder de 400 km.
4. Todos los puntos de repostaje de GNL para el transporte marítimo y fluvial deberán cumplir las especificaciones técnicas fijadas en el anexo III, punto 3.1, a más tardar el 31 de diciembre de 2015.

5. Todos los puntos de repostaje de GNL de acceso público para vehículos de motor deberán cumplir las especificaciones técnicas fijadas en el anexo III, punto 3.2, a más tardar el 31 de diciembre de 2015.
6. Los Estados miembros deberán garantizar la disponibilidad de un número suficiente de puntos de repostaje de acceso público, a intervalos de distancia que no podrán exceder de 150 km, para que, a más tardar el 31 de diciembre de 2020, puedan circular en toda la Unión vehículos impulsados por GNC.
7. Todos los puntos de repostaje de GNC para vehículos de motor deberán cumplir las especificaciones técnicas fijadas en el anexo III, punto 3.3, a más tardar el 31 de diciembre de 2015.
8. Todos los puntos de repostaje de GNC para vehículos de motor deberán suministrar gas de la calidad requerida para la utilización en vehículos equipados con tecnologías de GNC actuales y avanzadas.
9. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 8, en relación con la actualización de las especificaciones técnicas establecidas en el anexo III, puntos 3.1, 3.2 y 3.3.
10. La Comisión adoptará actos de ejecución en relación con los siguientes puntos:
 - las normas de seguridad para las operaciones de almacenamiento, transporte y repostaje de GNL;
 - las especificaciones técnicas relativas a la interoperabilidad entre barcos y puntos de repostaje de GNL en el transporte marítimos y fluvial.

Los actos de ejecución correspondientes se adoptarán con arreglo al procedimiento que figura en el artículo 9.

Artículo 7

Información a los consumidores sobre los combustibles para los transportes

1. Sin perjuicio de la Directiva 2009/30/CE, los Estados miembros garantizarán la disponibilidad de información pertinente, clara y sencilla sobre la compatibilidad entre los combustibles comercializados y los vehículos:
 - (a) en los surtidores de todos los puntos de repostaje, en los concesionarios de automóviles y en los centros de inspección técnica de vehículos situados en su territorio;
 - (b) en los manuales de los vehículos;
 - (c) en el propio vehículo. Este requisito se aplicará a todos los vehículos nuevos comercializados en el territorio de los Estados miembros a partir de [fecha de transposición de la presente Directiva], así como a todos los vehículos matriculados en el territorio de los Estados miembros a partir de la fecha de la primera inspección técnica del vehículo siguiente a [fecha de transposición de la presente Directiva].
2. Siempre que sea posible y útil para la consecución de los objetivos de la Directiva, la información sobre la compatibilidad de los combustibles contemplada en el apartado 1 se basará en las normas europeas (EN) de etiquetado de los combustibles enunciadas en el anexo III, punto 4, y se realizará una representación gráfica de estas normas.
3. La misma representación gráfica mencionada en el apartado 2 se utilizará para satisfacer los requisitos establecidos en el apartado 1.
4. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución para definir la localización exacta en el vehículo de la información relativa a la compatibilidad, así como su representación gráfica, a fin de garantizar su armonización en toda la Unión. En caso de no existir normas europeas (EN) de etiquetado de combustible, o si tales normas no fueran apropiadas para alcanzar los objetivos de la presente Directiva, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución que determinen los parámetros de etiquetado de los combustibles introducidos en el mercado de la Unión que asciendan al 1 % del volumen total de las ventas, según la estimación de la Comisión, en más de un Estado miembro.
6. Los actos de ejecución a que se refiere el presente artículo se adoptarán de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 9.

Artículo 8

Ejercicio de la delegación

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

2. La delegación de poderes a que se refieren los artículos 3, 4, 5, y 6 se conferirá a la Comisión por un período de tiempo indeterminado.
3. El Parlamento Europeo o el Consejo podrán revocar en todo momento la delegación de poderes a la que hacen referencia los artículos 3, 4, 5 y 6. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto el día siguiente al de la publicación de la decisión en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. En cuanto adopte un acto delegado, la Comisión lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Los actos delegados adoptados en virtud de los artículos 3, 4, 5 y 6 únicamente entrarán en vigor si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes de que expire dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no van a formular objeciones. Por iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo, dicho plazo podrá prorrogarse tres meses.

Artículo 9 Comité

1. La Comisión estará asistida por un comité. Se tratará de un comité a efectos del Reglamento (UE) nº 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 4 del Reglamento (UE) no 182/2011.
3. Cuando el dictamen del comité deba obtenerse mediante un procedimiento escrito, se pondrá fin a dicho procedimiento sin resultado si, en el plazo para la emisión del dictamen, el presidente del comité así lo decide o si una mayoría simple de miembros del comité así lo solicita.

Artículo 10 Informes y revisión

1. Cada Estado miembro deberá presentar a la Comisión un informe sobre su marco de acción nacional y sobre su aplicación a más tardar [dos años después de la entrada en vigor de la presente Directiva], y a continuación cada dos años. Estos informes incluirán la información que figura en el anexo I.
2. La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe relativo a la aplicación de la presente Directiva cada dos años con efecto a partir de [dos años después de la fecha de transposición de la presente Directiva].

El informe de la Comisión incluirá los elementos siguientes:

- la evaluación de las medidas adoptadas por cada Estado miembro;
- la evaluación de los efectos de la presente Directiva en el desarrollo comercial de los combustibles alternativos y sus efectos en la economía y el medio ambiente;
- información sobre los progresos técnicos y el desarrollo comercial de los combustibles alternativos contemplados en la presente Directiva y de cualquier otro combustible alternativo.

La Comisión podrá proponer las medidas que considere oportunas.

El informe de la Comisión evaluará los requisitos y las fechas establecidas en la presente Directiva en relación con la creación de las infraestructuras y la aplicación de las especificaciones técnicas, teniendo en cuenta el desarrollo técnico, económico y comercial de los diferentes combustibles alternativos y, en caso necesario, acompañará su evaluación de una propuesta legislativa.

Artículo 11 Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la presente Directiva a más tardar el [18 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva]. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.
2. 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. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

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

Artículo 12
Entrada en vigor

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

Artículo 13
Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

N. de la R.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Termini de formulació d'observacions

Termini: 4 dies hàbils (del 12.02.2013 al 15.02.2013).

Finiment del termini: 18.02.2013; 09:30 h.

Acord: Mesa del Parlament, 05.02.2013.

Tramesa a la Comissió

Comissió competent: Comissió de Territori i Sostenibilitat.

Acord: Mesa del Parlament, 05.02.2013.

— **Control del principio de subsidiariedad amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual es deroga el Reglament (CEE) 1192/69, relatiu a les normes comunes per a la normalització dels comptes de les empreses ferroviàries**

Tram. 295-00007/10

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 06.02.13
Reg. 2108 / Admissió a tràmit: Presidència del Parlament, 08.02.2013

ASUNTO: PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO POR EL QUE SE DEROGA EL REGLAMENTO (CEE) N° 1192/69 DEL CONSEJO, RELATIVO A LAS NORMAS COMUNES PARA LA NORMALIZACIÓN DE LAS CUENTAS DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE)[COM(2013) 26 FINAL] [2013/0013 (COD)]

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 30.1.2013
COM(2013) 26 final
2013/0013 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se deroga el Reglamento (CEE) n° 1192/69 del Consejo, relativo a las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

El Reglamento (CEE) n° 1192/69 permite a los Estados miembros compensar a 36 empresas ferroviarias que en él se enumeran por el pago de obligaciones que las empresas de los demás modos de transporte no soportan, como subsidios familiares especiales y pensiones.

Si las reglas de normalización se aplican correctamente, esa ayuda estatal se considera compatible con el mercado interior y los Estados miembros están exentos de las obligación de notificación de ayudas estatales, si bien deben publicar oficialmente las decisiones de compensación. En estos momentos, solo unos pocos Estados miembros invocan ese Reglamento para justificar el pago de compensaciones.

El Reglamento se adoptó antes de que se liberalizara el mercado ferroviario y en una época en que el transporte por ferrocarril en Europa se estaba desarrollando sobre todo dentro de las fronteras nacionales, con empresas integradas que ofrecían servicios ferroviarios y, al mismo tiempo, gestionaban la infraestructura ferroviaria. En el contexto de ese

mercado monopolista, el objetivo del Reglamento era colocar en pie de igualdad a las empresas ferroviarias y a las empresas dedicadas a otros medios de transporte.

Desde la década de los años noventa del pasado siglo, se ha ido adoptando a escala europea una serie de medidas legislativas (conocidas como «paquetes ferroviarios») encaminadas a dar un nuevo impulso al transporte por ferrocarril mediante la creación gradual de un espacio ferroviario único e integrado a escala europea. Esos actos jurídicos han abierto a la competencia los mercados del transporte de mercancías y del transporte internacional de pasajeros y han establecido principios fundamentales, a través de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (texto refundido)¹, entre los que cabe citar el que las empresas ferroviarias deben ser administradas según principios comerciales, que las entidades encargadas de la asignación de capacidad y el cobro de cánones por el uso de las infraestructuras ferroviarias deben ser estructuras distintas de las que prestan servicios ferroviarios (separación de las funciones esenciales), que debe haber una separación contable entre esas estructuras (para evitar subvenciones cruzadas), que las empresas ferroviarias que sean titulares de una licencia con arreglo a los criterios de la UE deben poder acceder a las infraestructuras ferroviarias en condiciones equitativas y no discriminatorias, y que los administradores de infraestructuras pueden recibir financiación pública.

El Reglamento (CEE) n° 1192/69 es incoherente e incompatible con las medidas legislativas actualmente en vigor por diversas razones.

i) Dado que las empresas ferroviarias deben administrarse con criterios comerciales, no son lícitas las compensaciones públicas por seguros, pensiones u otros gastos de funcionamiento (exceptuando las compensaciones por prestación de servicios públicos). Este principio no solo está enunciado con carácter general en las disposiciones sobre ayudas estatales del Tratado sino también con carácter particular en las Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias (2008/C 184/07).

ii) La lista de empresas ferroviarias que tienen derecho a compensaciones en virtud de ese Reglamento y la clasificación que hace este de los tipos de compensación que pueden pagarse a las empresas ferroviarias presupone una integración de la gestión de las infraestructuras en las actividades de las empresas que es incoherente con los principios de separación de las funciones esenciales y de separación contable.

iii) El Reglamento (CEE) n° 1192/69 solo autoriza el pago de compensaciones a 36 empresas ferroviarias. Este Reglamento tenía sentido cuando las empresas ferroviarias históricas competían exclusivamente con otros modos de transporte, no con otras empresas ferroviarias, pero ahora, con un mercado liberalizado en el que otras empresas ferroviarias compiten directamente con los monopolios tradicionales, no procede hacer una discriminación entre empresas. Si, como consecuencia del Reglamento, las condiciones financieras no son las mismas para todas las empresas ferroviarias, no se garantizan condiciones de acceso no discriminatorias para los nuevos operadores. Así, por ejemplo, estos pueden tener dificultades para atraer a personal de las empresas ferroviarias históricas si estas pueden ofrecer condiciones de jubilación más favorables gracias a las subvenciones que reciben en virtud del Reglamento.

Las compensaciones de la categoría IV del Reglamento (gastos relativos a las instalaciones de pasos a nivel) son costes asociados con las funciones del administrador de infraestructuras que, según el artículo 8 de la Directiva 2012/34/UE, pueden recibir financiación de los Estados miembros. Así pues, aunque el pago de compensaciones de la categoría IV del Reglamento sería compatible con la normativa en vigor, dicha categoría resulta redundante.

La derogación del Reglamento propuesta eliminará pues incoherencias con el ordenamiento jurídico de la UE y contribuirá a simplificar este ya que se elimina un acto jurídico que ha quedado desfasado.

2. RESULTADOS DE LA CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

2.1 Consulta

La Comisión pidió a los Estados miembros información sobre la aplicación del Reglamento en mayo de 2010 y en junio de 2012. Las respuestas pusieron de manifiesto que, entre 2007 y 2010, la mayoría de los Estados miembros no recibió solicitudes de empresas ferroviarias ni pagó compensaciones en virtud de dicho Reglamento. Los Estados miembros indicaron, en su mayoría, que, actualmente, el Reglamento les parecía innecesario y algunos señalaron explícitamente que eran partidarios de que se derogara, que era obsoleto o que se había quedado desfasado. Varios precisaron que eran partidarios de que se mantuvieran las categorías pertinentes del Reglamento pero, dado que las compensaciones de todas las categorías, excepto la IV, son incompatibles con el resto de la legislación, ello no es posible. Otros Estados miembros se declararon indiferentes o no se pronunciaron sobre la necesidad del Reglamento. Solo tres Estados miembros (Bélgica, Alemania e Irlanda) declararon que habían utilizado el Reglamento como base legal para abonar compensaciones en el periodo 2008-2010.

¹ DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

Compensaciones abonadas en 2010 (estimadas o reales) en virtud del Reglamento (CEE) n° 1192/69, según datos de los Estados miembros (millones EUR)

	Categoría I Daños derivados de accidentes de trabajo	Categoría III Pensiones	Categoría IV Pasos a nivel	Total
Bélgica	(0,322)	-	-	(0,322)
Alemania	-	-	72,8	72,8
Irlanda	-	24,1	4,2	28,3
Total	(0,322)	24,1	77,0	100,8

Además, la Comisión ha sido informada recientemente por Polonia de que, en 2012, este Estado miembro había abonado compensaciones de la categoría IV a PKP PLK por valor de 7,9 millones EUR.

Así, pues, los Estados miembros solo aplican tres categorías de compensaciones en la actualidad (I, III y IV). Algunas categorías de compensaciones del Reglamento (V, VI, VII y VIII) ya no están en vigor y, de las restantes (II y IX a XV), no se aplica ninguna.

El pago de compensaciones por los Estados a empresas ferroviarias es incompatible con los principios de gestión aplicables a las empresas comerciales y con la normativa de la UE sobre ayudas estatales, separación contable, y acceso no discriminatorio a la infraestructura ferroviaria, salvo si se trata de compensaciones por el suministro de servicios públicos. La categoría IV del Reglamento es superflua dado que los Estados ya pueden pagar compensaciones por las funciones de administrador de infraestructuras en virtud de la Directiva 2012/34/UE. Reducir el número de categorías del Reglamento dejando solo las que se ajustan a la normativa en vigor tendría el mismo efecto que derogar el Reglamento, es decir, eliminar categorías incompatibles pero dejando a los Estados miembros la posibilidad de conceder al administrador de la infraestructura financiación coherente con las funciones de este, incluidos los costes derivados de los pasos a nivel.

2.2 Efectos de la derogación

A la vista de los datos comunicados por los Estados miembros, puede afirmarse que la derogación del Reglamento tendrá unos efectos mínimos.

Categoría I

Entre 2008 y 2010, Bélgica recibió solicitudes de SNCB Holding de la categoría I (pagos que las empresas ferroviarias están obligados a hacer pero que, en beneficio de la economía en general, son asumidos por el Estado, incluidas las indemnizaciones por daños derivados de accidentes laborales). En 2010, los cálculos efectuados conforme al Reglamento arrojaron un balance negativo de compensaciones de 0,323 millones EUR, que SNCB Holding debe devolver al Estado belga.

La derogación del Reglamento (CEE) n° 1192/69 tendría unas repercusiones ínfimas en lo que a las compensaciones de la categoría I se refiere. La empresa SNCB tendría que afiliarse al sistema privado de seguros de accidente existente y Bélgica ha indicado que está estudiando esta opción. Los costes que tuviera el cambio de un sistema a otro quedarían más que compensados por la eliminación de las cargas administrativas que conlleva la recepción anual de solicitudes y el cálculo de la compensación en virtud del Reglamento.

Categoría III

Entre 2008 y 2010, Irlanda pagó a CIE, en concepto de gastos de la categoría III (cargas de retiros y pensiones sufragados por las empresas ferroviarias en condiciones distintas de las que estén en vigor para las empresas de los demás modos de transporte). En 2010, la compensación de categoría III abonada a CIE ascendió a 24,1 millones EUR.

La derogación del Reglamento (CEE) n° 1192/69 tendría unas repercusiones mínimas en lo que a las compensaciones de la categoría III se refiere. El pago de pensiones a CIE por los costes laborales asociados a la gestión de infraestructuras puede justificarse mediante el artículo 8 de la Directiva 2012/34/UE como financiación de las funciones del administrador de infraestructuras. El pago de pensiones a CIE por los costes laborales asociados a obligaciones de servicio público puede justificarse como compensación por el cumplimiento de obligaciones de servicio público definido conforme al Reglamento (CE) n° 1370/2007 y eximirse de la obligación de notificación de las ayudas estatales (actualmente, el 100 % de las operaciones de transporte ferroviario de pasajeros se realizan en virtud de una obligación de servicio público). El pago de pensiones a CIE por los costes laborales asociados a operaciones ferroviarias que no constituyen obligaciones de servicio público (es decir, los servicios de transporte de

mercancías) estarían sujetos a la obligación de notificación de las ayudas estatales. Se estima que las actividades de transporte de mercancías representan alrededor del 5,2 % de todas las actividades ferroviarias de CIE y suponen aproximadamente el 3,4 % de su personal. Así pues, los pagos de pensiones a CIE asociados a las actividades de transporte de mercancías suponen menos de 1 millón EUR y son los únicos pagos (junto con los que puedan corresponder a operaciones de transporte de viajeros que no constituyan obligaciones de servicio público, de las que no existe ninguna actualmente) que estarían sujetos a las normas sobre notificación de ayudas estatales.

Categoría IV

Irlanda, Alemania y Polonia han pagado compensaciones de la categoría IV (gastos relativos a las instalaciones de pasos a nivel). En 2010, Irlanda pagó 4,2 millones EUR por este concepto a CIE. Ese mismo año, Alemania abonó a DB Netz AG y Usedomer Bäderbahn GmbH unos 72,8 millones EUR por ese concepto (de los cuales, menos de un 0,5 % fueron para Usedomer Bäderbahn). En 2012, Polonia pagará compensaciones de esta categoría a PKP PLK por valor de unos 7,9 millones EUR.

La derogación del Reglamento (CEE) n° 1192/69 tendría unas repercusiones ínfimas en lo que a las compensaciones de la categoría IV se refiere. Los pagos a CIE, DB Netz y PKP PLK quedarían cubiertos por el artículo 8 de la Directiva 2012/34/UE como financiación de las funciones del administrador de infraestructuras. Estos pagos podrán seguir haciéndose una vez derogado el Reglamento y se eliminarán los trámites administrativos derivados de la aplicación del Reglamento como son la tramitación de las solicitudes anuales de normalización de las empresas, la evaluación de las cargas o ventajas financieras, la determinación de la cuantía de la compensación, la preparación de las decisiones que deben tomarse en virtud del Reglamento y su publicación oficial. Los pagos a Usedomer Bäderbahn, que suponen una cantidad mínima, estarían sujetos a las normas sobre notificación de ayudas estatales.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

La propuesta consiste en derogar el Reglamento (CEE) n° 1192/69.

2013/0013 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se deroga el Reglamento (CEE) n° 1192/69 del Consejo, relativo a las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, sus artículos 91 y 109,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones³,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CEE) n° 1192/69 permite a los Estados miembros compensar a 36 empresas ferroviarias por el pago de obligaciones que las empresas de los demás modos de transporte no soportan. Aplicando

² DO C ... de ..., p. .

³ DO C ... de ..., p. .

correctamente las normas de normalización, los Estados miembros están exentos de la obligación de notificación de ayudas estatales con respecto a esas compensaciones.

- (2) Se ha adoptado a escala europea una serie de medidas legislativas que han abierto a la competencia los mercados del transporte de mercancías y del transporte internacional de pasajeros y han establecido principios fundamentales, a través de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (texto refundido), entre los que cabe citar el que las empresas ferroviarias deben ser administradas según principios comerciales, que las entidades encargadas de la asignación de capacidad y el cobro de cánones por el uso de las infraestructuras ferroviarias deben ser estructuras distintas de las que prestan servicios ferroviarios, que debe haber una separación contable entre esas estructuras, que las empresas ferroviarias que sean titulares de una licencia con arreglo a los criterios de la UE deben poder acceder a las infraestructuras ferroviarias en condiciones equitativas y no discriminatorias, y que los administradores de infraestructuras pueden recibir financiación pública.
- (3) El Reglamento (CEE) nº 1192/69 es incoherente e incompatible con las medidas legislativas actualmente en vigor. En particular, en el mercado liberalizado actual en el que hay empresas ferroviarias que compiten directamente con las empresas ferroviarias enumeradas, no procede hacer discriminaciones entre esos dos grupos de empresas.
- (4) Por consiguiente, resulta procedente derogar el Reglamento (CEE) nº 1192/69 al objeto de eliminar incoherencias del ordenamiento jurídico de la UE, lo que contribuirá además a simplificar este pues se suprime un acto jurídico que ha quedado desfasado.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CEE) nº 1192/69 queda derogado.

Artículo 2

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

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

Tramesa a la Comissió

Comissió competent: Comissió de Territori i Sostenibilitat.
Acord: Presidència del Parlament, 08.02.2013.

Termini de formulació d'observacions

Termini: 4 dies hàbils (del 12.02.2013 al 15.02.2013).
Finiment del termini: 18.02.2013; 09:30 h.
Acord: Presidència del Parlament, 08.02.2013.

— **Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell sobre la interoperabilitat del sistema ferroviari a la Unió Europea**

Tram. 295-00008/10

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 06.02.13
Reg. 2109 / Admissió a tràmit: Presidència del Parlament, 08.02.2013

ASUNTO: PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO SOBRE LA INTEROPERABILIDAD DEL SISTEMA FERROVIARIO DENTRO DE LA UNIÓN EUROPEA (REFUNDICIÓN) (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM(2013) 30 FINAL] [2013/0015 (COD)] {SWD(2013) 8 FINAL} {SWD(2013) 9 FINAL}

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea re-

mite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 30.1.2013
COM(2013) 30 final
2013/0015 (COD)

Propuesta de

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2013) 8 final}
{SWD(2013) 9 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

1.1. Evolución reciente de la política ferroviaria de la UE

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

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

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

1.2. Marco jurídico de la interoperabilidad

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

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

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

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

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

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

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

² COM(2012) 299 final.

³ COM(2012) 259 final.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

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

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

CAPÍTULO I

Artículo 1

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

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

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

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

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

Artículo 2

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

Ex artículo 3

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

Artículo 3

Sin cambios sustanciales.

CAPÍTULO II

Artículo 4

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

Artículo 5

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

Artículo 6

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

Ex artículo 7

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

Artículo 7

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

Artículos 8, 9 y 10

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

Ex artículo 12

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

Artículo 11

Sin cambios sustanciales.

CAPÍTULO IV

Ex artículo 15

Sus disposiciones se trasladan a algunos artículos del capítulo V.

Artículo 12

Sin cambios sustanciales.

Artículos 13 y 14

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

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

Artículo 15

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

Artículo 16

Sin cambios sustanciales.

Artículo 17

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

Ex artículo 20

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

CAPÍTULO V

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

Artículo 18

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

Artículo 19

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

Artículo 20

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

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

Artículo 21

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

Artículo 22

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

Ex artículo 27

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

CAPÍTULO VI

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

Ex artículo 31

Este artículo ha sido suprimido por haberse quedado obsoleto.

CAPÍTULO VII

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

Ex artículo 36

Este artículo ha sido suprimido por haberse quedado obsoleto.

CAPÍTULO VIII

Artículos 46 y 47

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

Artículo 48

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

Ex artículo 30

Este artículo ha sido suprimido por haberse quedado obsoleto.

Artículos 49 y 50

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

Artículo 51

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

Artículo 52

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

Artículo 53

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

Artículo 54

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

Artículos 55 a 57

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

Anexo I

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

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

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

Anexos II y III

Sin cambios sustanciales.

Ex anexo IV

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

Ex Anexos V y VI

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

Ex anexo VII

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

Ex anexo VIII

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

Ex anexo IX

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

Anexos IV y V

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

2013/0015 (COD)

Propuesta de

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁴,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁵,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

↓ 2008/57/CE considerando 1 (adaptado)

~~La Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad⁶, y la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional⁷, fueron modificadas sustancialmente por la Directiva 2004/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁸. Dado que se van a introducir nuevas modificaciones, conviene, por razones de claridad, proceder a la refundición de dichas Directivas y, con fines de simplificación, reunir sus disposiciones en un texto único.~~

⁴ DO C ..., p. ...

⁵ DO C ..., p. ...

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

⁷ DO L 110 de 20.4.2001, p. 1; Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2007/32/CE.

⁸ Directiva 2004/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por la que se modifican la Directiva 96/48/CE del Consejo, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, y la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional (DO L 164 de 30.4.2004, p. 114; versión corregida en el DO L 220 de 21.6.2004, p. 40).

↓ nuevo

- (1) La Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad⁹, ha sido modificada en diversas ocasiones y de forma sustancial. Habida cuenta de que es preciso introducir nuevas modificaciones, conviene en aras de una mayor claridad, proceder a la refundición de dicha Directiva.

↓ 2008/57/CE considerando 2 (adaptado)

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

↓ nuevo

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

↓ 2008/57/CE considerando 3 (adaptado)

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

↓ 2008/57/CE considerando 43 (adaptado)

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

↓ 2008/57/CE considerando 5

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

↓ 2008/57/CE considerando 6 (adaptado)

⇒ nuevo

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

↓ 2008/57/CE considerando 7 (adaptado)

- (6) Entre las normativas nacionales, ~~así como entre~~ los reglamentos internos y las especificaciones técnicas ~~que aplican los ferrocarriles,~~ ☒ aplicables a los sistemas, subsistemas y componentes ferroviarios ☒ existen

⁹ DO L 191 de 18.7.2008, p. 1;

diferencias importantes debido a que integran técnicas particulares de las industrias nacionales y que prescriben dimensiones y dispositivos particulares, así como características especiales. Esta situación dificulta, en especial, la circulación de los trenes en buenas condiciones por ~~todo el territorio comunitario~~ ☒ toda la Unión ☒.

↓ 2008/57/CE considerando 8

⇒ nuevo

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

↓ 2008/57/CE considerando 9 (adaptado)

⇒ nuevo

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

↓ 2008/57/CE considerando 10

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

↓ 2008/57/CE considerando 11

~~La entrada en vigor de la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE del Consejo sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios¹⁰, la Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias¹¹, y la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad¹², ha afectado a la realización de la interoperabilidad. La ampliación de los derechos de acceso debe efectuarse, como en los demás modos de transporte, paralelamente a la aplicación de las medidas de armonización necesarias. Por consiguiente, es preciso alcanzar la interoperabilidad en toda la red ampliando progresivamente el ámbito geográfico de aplicación de la Directiva 2001/16/CE. Es conveniente asimismo ampliar la base jurídica de la Directiva 2001/16/CE al artículo 71 del Tratado, sobre el que se fundamenta la Directiva 2001/12/CE.~~

↓ 2008/57/CE considerando 12 (adaptado)

⇒ nuevo

- (9) La elaboración de las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) en el ámbito de la alta velocidad ha puesto de manifiesto la necesidad de aclarar la relación entre los requisitos esenciales y las ETI, por un lado, y las normas europeas y demás documentos de carácter normativo, por otro. En particular, es necesario establecer una diferencia inequívoca entre las normas o las partes de las normas que ~~es indispensable hacer~~ ☒ deben hacerse ☒ obligatorias para lograr el objetivo de la presente Directiva, por una parte, y, por otra, las «normas armonizadas» que ⇒ se han desarrollado de conformidad con el Reglamento (UE) n° 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, sobre normalización europea y por el que se modifican las Directivas 89/686/CEE y 93/15/CEE del Consejo y las Directivas 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE y 2009/105/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y se deroga la Decisión 87/95/CEE del Consejo y la Decisión n° 1673/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹³ ⇐ ~~son fruto de la aplicación del nuevo enfoque en materia de armonización técnica y normalización.~~ ⇒ Cuando sea estrictamente necesario, las ETI podrán hacer referencia explícita a normas o especificaciones europeas, que se harán obligatorias desde la entrada en vigor de las ETI. ⇐

¹⁰ DO L 75 de 15.3.2001, p. 1.

¹¹ DO L 75 de 15.3.2001, p. 26.

¹² DO L 75 de 15.3.2001, p. 29; Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2007/58/CE de la Comisión (DO L 315 de 3.12.2007, p. 44).

¹³ DO L 316 de 14.11.2012, p. 12.

↓ nuevo

- (10) Con el fin de aumentar verdaderamente la competitividad del sector ferroviario de la Unión sin falsear las condiciones de competencia entre los principales agentes del sistema, la elaboración de las ETI debe inspirarse en los principios de apertura, consenso y transparencia, recogidos en el anexo II del Reglamento (UE) n° 1025/2012.
- (11) La calidad del transporte ferroviario de la Unión requiere, entre otras cosas, una absoluta coherencia entre las características de la red en sentido amplio, incluidas las partes fijas de todos los subsistemas afectados, y las características de los vehículos, incluidas las partes embarcadas de todos los subsistemas afectados. De esta coherencia dependen los niveles de las prestaciones, de seguridad y calidad de servicio, y su coste.

↓ 2008/57/CE considerando 13

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

↓ 2008/57/CE considerando 14

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

↓ 2008/57/CE considerando 15 (adaptado)

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

↓ 2008/57/CE considerando 16 (adaptado)

- (13) Al desarrollar nuevas ETI, el objetivo debe ser siempre garantizar la compatibilidad con el sistema ~~autorizado~~ existente. Ello contribuirá a promover la competitividad del transporte ferroviario y evitar costes adicionales innecesarios a través del requisito de rehabilitación o renovación de los subsistemas ~~autorizados~~ existentes, para garantizar la retrocompatibilidad. En los casos excepcionales en los que no sea posible garantizar la compatibilidad, las ETI pueden crear el marco necesario para decidir ~~la posible necesidad de autorizar de nuevo~~ ☒ si ☒ el subsistema existente necesita una nueva decisión de autorización de entrada en servicio, así como los plazos correspondientes.

↓ 2008/57/CE considerando 17 (adaptado)

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

↓ nuevo

- (15) Cuando determinados aspectos técnicos correspondientes a los requisitos esenciales no pueden cubrirse explícitamente en una ETI, pero necesiten subsanarse, se identificarán en un anexo a la ETI como puntos

pendientes. Por lo que se refiere a estos puntos pendientes, y mientras no se complete la ETI, se aplicarán las normas nacionales.

↓ 2008/57/CE considerando 18 (adaptado)

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

↓ nuevo

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

↓ 2008/57/CE considerando 19

~~La distinción entre el sistema ferroviario de alta velocidad y el sistema ferroviario convencional no justifica la existencia de dos Directivas distintas. Los procedimientos de elaboración de las ETI son idénticos en los dos sistemas, al igual que los procedimientos que deben respetarse para la certificación de los componentes de interoperabilidad y los subsistemas. Los requisitos esenciales son prácticamente idénticos, al igual que la subdivisión del sistema en subsistemas que deben ser objeto de especificaciones técnicas. Por otro lado, puesto que los trenes deben poder circular libremente de la red de alta velocidad a la red convencional, las especificaciones técnicas de los dos sistemas coinciden en buena medida; por otra parte, las tareas de elaboración de las ETI han demostrado que, en determinados subsistemas, una sola ETI puede servir para ambos sistemas. Por lo tanto, procede integrar las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE.~~

↓ nuevo

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

↓ 2008/57/CE considerando 20

~~La Directiva 2004/50/CE prevé una extensión progresiva del ámbito de aplicación de la Directiva 2001/16/CE, a medida que se vayan aprobando nuevas ETI o se revisen las vigentes. El ámbito de aplicación de la presente Directiva comprende, desde la entrada en vigor de esta, las redes transeuropeas convencionales y de alta velocidad, tal como se definen en la Decisión no 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte¹⁴, así como los vehículos habilitados para circular por las mismas. Dicho ámbito de aplicación se extenderá progresivamente a la totalidad de la red y de los vehículos, siempre que se demuestre el interés económico de tal proceder mediante la correspondiente evaluación de impacto.~~

↓ 2008/57/CE considerando 21

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

¹⁴ DO L 228 de 9.9.1996, p. 1; Directiva modificada en último lugar por el Reglamento (CE) no 1791/2006 del Consejo (DO L 363 de 20.12.2006, p. 1).

↓ nuevo

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

↓ 2008/57/CE considerando 22

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

↓ 2008/57/CE considerando 23

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

↓ 2008/57/CE considerando 24

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

↓ 2008/57/CE considerando 26

~~La Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios⁴⁵, señala que las empresas ferroviarias deben tener un mayor acceso a las redes ferroviarias de los Estados miembros, para lo cual es necesaria la interoperabilidad de las infraestructuras, de los equipos, del material rodante y de los sistemas de gestión y de explotación, incluida la cualificación profesional y las condiciones de higiene y seguridad en el trabajo del personal necesarias para explotar y mantener los subsistemas de que se trata y para aplicar cada una de las ETI. No obstante, la presente Directiva no incluye entre sus objetivos, directa o indirectamente, la armonización de las condiciones de trabajo en el sector ferroviario.~~

↓ 2008/57/CE considerando 26 (adaptado)

- (23) Habida cuenta de la extensión y de la complejidad del sistema ferroviario, es necesario descomponerlo en los siguientes subsistemas por razones prácticas: infraestructuras, control-mando y señalización ☒ en las vías, control-mando y señalización a bordo, ☒ energía, material rodante, explotación y gestión del tráfico, mantenimiento y aplicaciones telemáticas para los servicios de ☒ viajeros ☒ pasajeros y de mercancías. Para cada uno de dichos subsistemas hay que precisar, ~~con respecto a toda la Comunidad,~~ los requisitos esenciales y determinar las especificaciones técnicas necesarias, en especial en materia de componentes e interfaces, a fin de que se cumplan dichos requisitos. El sistema se descompone asimismo en elementos fijos y móviles que comprenden por una parte, la red, compuesta de las líneas, las estaciones, las terminales y todo tipo de instalaciones fijas necesarias para garantizar una explotación segura y permanente del sistema y, por otra, todos los vehículos que circulan por dicha red. Por consiguiente, a los efectos de la presente Directiva, un vehículo se compone de un subsistema (material rodante) y, en su caso, ~~de más partes de otros subsistemas~~ (principalmente ~~la parte a bordo~~ del subsistema control-mando y señalización a bordo ~~y la parte a bordo del subsistema energía~~).

¹⁵ DO L 237 de 24.8.1991, p. 25; Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2007/58/CE.

↓ nuevo

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

↓ 2008/57/CE considerando 27

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

↓ 2008/57/CE considerando 28

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

↓ 2008/57/CE considerando 29
⇒ nuevo

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

↓ 2008/57/CE considerando 30

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

↓ 2008/57/CE considerando 31

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

↓ 2008/57/CE considerando 32 (adaptado)

- (29) Para dar cumplimiento a las disposiciones pertinentes relativas a los procedimientos de adjudicación de contratos en el sector ferroviario, y, en particular, a la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales¹⁶, las entidades contratantes deben incluir las especificaciones técnicas en la documentación general o en los pliegos de condiciones de cada contrato. Es necesario crear un conjunto de ☒ normas ☒ especificaciones europeas que sirva de referencia a dichas especificaciones técnicas.

¹⁶ Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales (DO L 134 de 30.4.2004, p. 1). Directiva modificada en último lugar por el Reglamento (CE) no 213/2008 de la Comisión (DO L 74 de 15.3.2008, p. 1).

↓ 2008/57/CE considerando 33 (adaptado)

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

↓ 2008/57/CE considerando 34 (adaptado)

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

↓ 2008/57/CE considerando 35

- (32) Los procedimientos de evaluación de la conformidad o de la idoneidad para el uso de los componentes deben basarse en la utilización de los módulos objeto de la ~~Decisión 93/465/CEE del Consejo~~¹⁷ Decisión 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 Consejo¹⁸. Para fomentar el desarrollo de las industrias afectadas conviene elaborar, en la medida de lo posible, los procedimientos relacionados con el sistema de aseguramiento de la calidad.

↓ 2008/57/CE considerando 36 (adaptado)

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

↓ 2008/57/CE considerando 37 (adaptado)

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

↓ 2008/57/CE considerando 38

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

↓ 2008/57/CE considerando 39 (adaptado)

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

¹⁷ Decisión 93/465/CEE del Consejo, de 22 de julio de 1993, relativa a los módulos correspondientes a las diversas fases de los procedimientos de evaluación de la conformidad y a las disposiciones referentes al sistema de colocación y utilización del marcado «CE» de conformidad, que van a utilizarse en las directivas de armonización técnica (DO L 220 de 30.8.1993, p. 23).

¹⁸ DO L 319 de 4.12.2010, pp. 1-52.

↓ 2008/57/CE considerando 40
⇒ nuevo

- (37) Una vez puesto en servicio un subsistema, conviene asegurarse de que su explotación y mantenimiento garanticen que conserva su conformidad con los requisitos esenciales aplicables. La responsabilidad del cumplimiento de esos requisitos incumbe, en sus respectivos subsistemas, al administrador de infraestructuras o a la empresa ferroviaria, de conformidad con la Directiva [...] 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios¹⁹ [Directiva de seguridad ferroviaria²⁰]. Los Estados miembros pueden verificar el cumplimiento de los requisitos con ocasión de la expedición de certificados y homologaciones de seguridad conforme a los artículos 10 y 11 de la Directiva 2004/49/CE.

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

- (38) Por lo que respecta a los vehículos, El procedimiento de entrada en servicio ⇒ de vehículos e instalaciones fijas ⇐ debe precisarse teniendo en cuenta ⇒ las responsabilidades de los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias ⇐ la definición de vehículo compuesto por uno o varios subsistemas. Además, dado que las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE se refieren a los subsistemas nuevos y rehabilitados y que la Directiva 2004/49/CE se refiere a los vehículos en uso, todas las disposiciones relativas a las autorizaciones de entrada en servicio de vehículos deben integrarse en la presente Directiva. Además, se debe añadir un procedimiento de autorización de tipos de vehículo. Para facilitar este procedimiento y contribuir a identificar los tipos de vehículo, debe crearse un Registro europeo de tipos autorizados de vehículos, de cuyo mantenimiento debe encargarse la Agencia Ferroviaria Europea (denominada en lo sucesivo «la Agencia»).
- (39) Además ☒ Por otro lado ☒, para facilitar la entrada en servicio de vehículos y reducir las cargas administrativas, ⇒ debe implantarse el concepto de autorización de puesta en el mercado de vehículos válida en toda la Unión como condición previa para que las empresas ferroviarias puedan disponer la entrada en servicio de un vehículo. Este concepto está más en consonancia con la Decisión n° 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre un marco común para la comercialización de los productos, y por la que se deroga la Decisión 93/465/CEE del Consejo²¹ ⇐ .

↓ nuevo

- (40) Para garantizar la rastreabilidad de los vehículos y su historia, las referencias de las autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos deben registrarse junto a los demás datos.
- (41) Las ETI deben especificar los procedimientos para comprobar la compatibilidad entre los vehículos y la red antes de la entrega de las autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos y antes de la decisión de entrada en servicio.

↓ 2008/57/CE considerando 42

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

¹⁹ DO L 164 de 30.4.2004, p. 44; versión corregida en el DO L 220 de 21.6.2004, p. 16.

²⁰ DO L ...

²¹ DO L 218 de 13.8.2008, p. 82.

~~autorizado a poner en servicio el vehículo. Dicha autorización solo sería posible si el vehículo ya ha sido autorizado en otro Estado miembro. Además, solo una empresa ferroviaria o un administrador de infraestructuras debidamente autorizado de conformidad con la Directiva 2004/49/CE podría utilizar tal vehículo y bajo su total responsabilidad.~~

↕ nuevo

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

↓ 2008/57/CE considerando 43

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

↓ 2008/57/CE considerando 44

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

↓ 2008/57/CE considerando 45

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

↓ 2008/57/CE considerando 46 (adaptado)

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

↓ 2008/57/CE considerando 47

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

↕ nuevo

- (44) La acreditación transparente, a la que se refiere el Reglamento (CE) nº 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 339/93²², es necesaria para garantizar el nivel necesario de confianza en los certificados de conformidad y

²² DO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

debe considerarse, por las autoridades públicas nacionales en toda la UE, como el medio preferente de demostrar la competencia técnica de los organismos notificados y, *mutatis mutandis*, de los organismos designados al objeto de comprobar la conformidad con las normas nacionales. No obstante, las autoridades nacionales pueden estimar que cuentan con los medios adecuados para llevar a cabo esta evaluación por sí solas. En tales casos, con el fin de garantizar el nivel adecuado de credibilidad de evaluaciones llevadas a cabo por otras autoridades nacionales, deben aportar a la Comisión y a los demás Estados miembros las pruebas documentales necesarias de que los organismos de evaluación de la conformidad evaluados cumplen con los requisitos reglamentarios pertinentes.

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

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

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

↓ 2008/57/CE considerando 49

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

↓ 2008/57/CE considerando 50

~~Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva deben ser aprobadas de conformidad con la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión²³.~~

↓ 2008/57/CE considerando 51

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

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

↓ 2008/57/CE considerando 52

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

↓ 2008/57/CE considerando 53 (adaptado)

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

↓ 2008/57/CE considerando 54

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

↓ nuevo

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

²⁴ DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

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 Comisión²⁵.

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

↓ 2008/57/CE considerando 55 (adaptado)

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

↓ nuevo

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

↓ 2008/57/CE considerando 56

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

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

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

↓ 2008/57/CE

⇒ nuevo

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

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

²⁵ DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

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

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

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

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

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

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

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

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

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

Artículo 2

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ nuevo

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

↓ 2008/57/CE

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ nuevo

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

↓ 2008/57/CE

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

- (5) «subsistemas»: ☒ las partes estructurales o funcionales ☒ ~~el resultado de la división~~ del sistema ferroviario, tal como se indica en el anexo II. ~~Estos subsistemas para los cuales deberán definirse requisitos esenciales pueden ser de carácter estructural o funcional;~~
- (6) «componentes de interoperabilidad»: todo componente elemental, grupo de componentes, subconjunto o conjunto completo de materiales incorporados o destinados a ser incorporados en un subsistema, de los que dependa directa o indirectamente la interoperabilidad del sistema ferroviario ☒ , lo que incluye ☒ ~~El concepto de «componente» engloba~~ no solo objetos materiales, sino también inmateriales; ~~como los programas informáticos;~~

↓ 2008/57/CE

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ nuevo

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

↓ 2008/57/CE

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ nuevo

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

↓ 2008/57/CE

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

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

↓ 2008/57/CE

⇒ nuevo

- (18) «poseedor»: la persona o entidad que explote un vehículo, como medio de transporte, bien sea su propietario o tenga derecho a utilizar el mismo y esté registrada en el registro nacional de vehículos a que se refiere el artículo ~~4332~~;
- (19) «proyecto en avanzado estado de desarrollo»: todo proyecto cuya fase de planificación /construcción esté tan adelantada que ~~haga inaceptable~~ una modificación del pliego de condiciones técnicas ~~⇒ podría comprometer la viabilidad del proyecto tal como fue planeado~~ ~~⇒ para el Estado miembro de que se trate. Esta dificultad puede ser de carácter jurídico, contractual, económico, financiero, social o medioambiental, y deberá estar debidamente justificada;~~ ~~⇒ podría comprometer la viabilidad del proyecto tal como fue planeado~~ ~~⇒ para el Estado miembro de que se trate.~~

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ nuevo

- (20) «norma armonizada»: ~~toda~~ ☒ una ~~☒ norma europea~~ ~~⇒ tal como se define en el artículo 2, apartado 1, letra c), del Reglamento (UE) n° 1025/2012~~ ~~⇒ aprobada por un organismo de normalización europeo que figure en el anexo I de la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 1998, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas y de las normas relativas a los servicios de la sociedad de la información²⁶; en el marco de un mandato de la Comisión establecido conforme al procedimiento del artículo 6, apartado 3, de dicha Directiva y que, sola o en combinación con otras normas, constituya una solución para el cumplimiento de una disposición legal;~~ ~~⇒ tal como se define en el artículo 2, apartado 1, letra c), del Reglamento (UE) n° 1025/2012~~ ~~⇒ aprobada por un organismo de normalización europeo que figure en el anexo I de la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 1998, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas y de las normas relativas a los servicios de la sociedad de la información²⁶; en el marco de un mandato de la Comisión establecido conforme al procedimiento del artículo 6, apartado 3, de dicha Directiva y que, sola o en combinación con otras normas, constituya una solución para el cumplimiento de una disposición legal;~~
- (21) «autoridad nacional responsable de la seguridad»: la «autoridad responsable de la seguridad» definida en el artículo 3, ~~letra g)~~, de la Directiva .../... relativa a la seguridad del sistema ferroviario de la Unión] ~~2004/49/CE;~~
- (22) «tipo»: un tipo de vehículo por el que se definan las características básicas de diseño ☒ de un vehículo cubierto ~~☒ del vehículo abarcado~~ por un certificado de examen de tipo o de diseño ~~único~~ descrito en el módulo ☒ de verificación pertinente ~~☒ B de la Decisión 2010/713/UE 93/465/CEE;~~

↓ 2008/57/CE

- (23) «serie»: un número de vehículos idénticos de un tipo de diseño;
- «Agencia»: ~~la Agencia Ferroviaria Europea creada por el Reglamento (CE) no 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea (Reglamento de la Agencia)²⁷;~~

²⁶ DO L 204 de 21.7.1998, p. 37; Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/96/CE del Consejo (DO L 363 de 20.12.2006, p. 81).

²⁷ DO L 164 de 30.4.2004, p. 1; versión corregida en el DO L 220 de 21.6.2004, p. 3.

↓ 2008/57/CE (adaptado)

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

↓ nuevo

- (25) «sistemas ferroviarios ligeros»: un sistema de transporte ferroviario urbano o suburbano, con una capacidad y una velocidad inferiores a las del ferrocarril pesado y el metro, pero con una capacidad y una velocidad superiores a las de los tranvías. Los sistemas ferroviarios ligeros pueden disponer de carril propio o compartirlo con el resto del tráfico; normalmente sus vehículos no son intercambiables con los del tráfico de viajeros o mercancías a larga distancia;
- (26) «normas nacionales»: toda norma vinculante en materia de seguridad ferroviaria o requisitos técnicos, impuesta a nivel de Estado miembro y aplicable a las empresas ferroviarias, independientemente del organismo que la hubiera promulgado;
- (27) «estado de funcionamiento nominal»: el modo normal de funcionamiento y las condiciones previsibles de degradación (incluido el desgaste) dentro del intervalo de valores y las condiciones de uso especificados en el expediente técnico y de mantenimiento;
- (28) «medio aceptable de comprobación de la conformidad»: dictámenes no vinculantes emitidos por la Agencia al objeto de determinar maneras de comprobar la conformidad con los requisitos esenciales;
- (29) «puesta en el mercado»: primera comercialización, en estado de funcionamiento nominal, de un componente de interoperabilidad, de un subsistema o de un vehículo, en el mercado de la Unión;
- (30) «fabricante»: persona física o jurídica que fabrica un componente de interoperabilidad o un subsistema o que lo manda diseñar o fabricar y lo comercializa con su nombre o marca comercial;
- (31) «representante autorizado»: una persona física o jurídica establecida en la Unión que ha recibido un mandato por escrito de un fabricante para que desarrolle en su nombre unas tareas específicas;
- (32) «pliego de condiciones técnicas»: un documento que prescribe los requisitos técnicos que debe cumplir un producto, proceso o servicio;
- (33) «acreditación»: el acto a que se refiere el Reglamento (CE) n° 765/2008;
- (34) «organismo nacional de acreditación»: el organismo a que se refiere el Reglamento (CE) n° 765/2008;
- (35) «evaluación de la conformidad»: el proceso por el que se demuestra que se han cumplido los requisitos especificados para un producto, proceso, servicio, sistema, persona u organismo;
- (36) «organismo de evaluación de la conformidad»: un organismo que desarrolla actividades de evaluación de la conformidad, tales como calibrados, pruebas, certificaciones e inspecciones;
- (37) «persona discapacitada y persona con movilidad reducida»: persona con un impedimento físico, mental, intelectual o sensorial de carácter permanente o temporal que, en presencia de determinados obstáculos, puede limitar la utilización plena y efectiva de los medios de transporte en igualdad con otros viajeros, o cuya movilidad en relación con dicha utilización se ha reducido por razones de edad.
- (38) «administrador de infraestructuras»: el administrador de infraestructuras entendido de conformidad con el artículo 3 de la Directiva .../... [por la que establece el espacio ferroviario europeo único];
- (39) «empresa ferroviaria»: empresa ferroviaria entendida de conformidad con el artículo 3 de la Directiva .../... [por la que establece el espacio ferroviario europeo único], así como cualquier otra empresa pública o privada cuya actividad sea transportar mercancías o viajeros por ferrocarril, entendiéndose que la empresa debe proveer la tracción; quedan incluidas aquí las empresas que únicamente proveen tracción.

↓ 2008/57/CE

~~Artículo 3~~

Coherencia global

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

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

Artículo 34

Requisitos esenciales

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ nuevo

CAPÍTULO II

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE INTEROPERABILIDAD

Artículo 45

Contenido de las ETI ☒ Especificaciones técnicas de interoperabilidad ☒

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

↓ nuevo

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

↓ 2008/57/CE

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

~~42.~~ En la medida de lo necesario para lograr el objetivo contemplado en el artículo 1, Cada ETI:

↓ 2008/57/CE

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

↓ 2008/57/CE

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

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

↓ 2008/57/CE

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

e) indicará, en cada uno de los casos previstos, los procedimientos que deberán utilizarse para evaluar la conformidad o la idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad, o bien la verificación «CE» de los subsistemas. Dichos procedimientos se basarán en los módulos definidos en la Decisión 2010/713/UE de la Comisión²⁸ ~~93/465/EEC~~;

↓ 2008/57/CE

⇒ nuevo

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

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

↓ nuevo

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

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ nuevo

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

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

²⁸ DO L 319 de 4.12.2010, p. 1;

↓ 2008/57/CE

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

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

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

Artículo ~~56~~

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

↓ 2008/57/CE

~~1. Los proyectos de las ETI y los proyectos de modificaciones posteriores de las ETI serán redactados por la Agencia, tras el correspondiente mandato de la Comisión determinado con arreglo al procedimiento de reglamentación mencionado en el artículo 29, apartado 3, de la presente Directiva. Serán redactados de conformidad con los artículos 3 y 12 del Reglamento (CE) no 881/2004 y en colaboración con los grupos de trabajo mencionados en dichos artículos.~~

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

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

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

↓ nuevo

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

~~22.~~ Cada proyecto de ETI se elaborará en ~~dos fases~~ ☒ las fases que se presentan a continuación ☒.

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

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

↓ 2008/57/CE
⇒ nuevo

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

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

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

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

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ nuevo

~~7. ⇒ De acuerdo con el artículo 6 del Reglamento (UE) n° .../... [Reglamento de la Agencia], la Agencia elaborará y actualizará regularmente~~ ⇐ La Comisión, tras dictamen del Comité según el procedimiento consultivo mencionado en el artículo 29, apartado 2, ~~ultimará~~ la lista de las asociaciones y organizaciones ⇔ de usuarios ⇔ que deberán consultarse, la cual podrá ser objeto de revisión o actualización cuando lo solicite un Estado miembro o a iniciativa de la Comisión.

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ nuevo

8. En la elaboración, adopción y revisión de las ETI se tendrá en cuenta la opinión de los interlocutores sociales con respecto a las condiciones mencionadas en el artículo ~~54~~, apartado 4, letra g). ⇒ Con esta finalidad, la Agencia consultará a los interlocutores sociales antes de someter a la Comisión recomendaciones sobre las ETI o sus modificaciones ⇐ ~~Con esta finalidad, se consultará a los interlocutores sociales antes de someter el proyecto de ETI al Comité previsto en el artículo 29, para su adopción o revisión.~~ Se consultará a los interlocutores sociales en el marco del Comité de diálogo sectorial creado de conformidad con la Decisión 98/500/CE de la Comisión, de 20 de mayo de 1998, relativa a la creación de Comités de diálogo sectorial para promover el diálogo entre los interlocutores sociales a escala europea²⁹. Los interlocutores sociales dispondrán de un plazo de tres meses para manifestar su parecer.

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

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

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

²⁹ DO L 225 de 12.8.1998, p. 27; ~~Decisión modificada en último lugar por el Reglamento (CE) no 1792/2006 (DO L 362 de 20.12.2006, p. 1).~~

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

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

Artículo 67

Deficiencias de las ETI

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

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

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

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

↓ nuevo

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

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

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

↓ 2008/57/CE

Artículo 8

Ampliación del ámbito de las ETI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

Artículo 79

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

↓ nuevo

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

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

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

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

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

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

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

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

↓ 2008/57/CE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

↓ 2008/57/CE

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

↓ 2008/57/CE

CAPÍTULO III

COMPONENTES DE INTEROPERABILIDAD

Artículo ~~84~~0

Puesta en el mercado de los componentes de interoperabilidad

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

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

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

2. Los Estados miembros no podrán prohibir, restringir o dificultar, en su territorio y al amparo de la presente Directiva, la puesta en el mercado de componentes de interoperabilidad para su utilización en el sistema ferroviario

cuando cumplan lo dispuesto en la presente Directiva. En particular, no podrán exigir verificaciones que ya se hayan efectuado en el marco del procedimiento que dé lugar a la declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso, ~~cuyos elementos se recogen en el anexo IV.~~

↓ nuevo

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ nuevo

Artículo 9~~11~~

Conformidad o idoneidad para el uso

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

↓ 2008/57/CE

⇒ nuevo

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

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

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

5. Las ETI podrán establecer un período transitorio para los productos ferroviarios identificados por estas ETI como componentes de interoperabilidad que ya estén en el mercado en el momento de la entrada en vigor de las ETI. Dichos componentes deberán cumplir los requisitos establecidos en el artículo ~~810~~, apartado 1.

Artículo 12

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

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

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

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ nuevo

Artículo 10~~12~~

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

1. Para expedir la declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso de un componente de interoperabilidad, el fabricante, o su mandatario establecido en la ~~Comunidad~~ ☒ Unión ☒ , deberá aplicar las disposiciones previstas en las ETI respectivas.
2. Cuando así lo exija la ETI correspondiente, la evaluación de la conformidad o de la idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad será tramitada por el organismo ☒ de evaluación de la conformidad ☒ notificado ante el cual el fabricante, o su mandatario establecido en la ~~Comunidad~~ ☒ Unión ☒ hayan presentado la solicitud de dicha evaluación.
3. Si los componentes de interoperabilidad son objeto de otras Directivas ~~comunitarias~~ ☒ de la Unión ☒ relativas a otros aspectos, la declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso indicará, en ese caso, que dichos componentes de interoperabilidad cumplen también los requisitos de tales Directivas.
4. Si tanto el fabricante como su mandatario ~~establecido en la Comunidad~~ incumplen las obligaciones señaladas en los apartados 1 y 3, estas incumbirán a toda persona que ponga en el mercado los componentes de interoperabilidad. Las mismas obligaciones afectarán a ☒ cualquier persona que ☒ ~~quien~~ monte los componentes de interoperabilidad o parte de los mismos de origen distinto o los fabrique para su propio uso, a efectos de la presente Directiva.
5. ☒ Con el fin de evitar que se pongan en el mercado componentes de interoperabilidad que no se ajustan a los requisitos esenciales, y sin ☒ ~~sin~~ perjuicio de lo dispuesto en el artículo ~~1144~~:
 - a) toda comprobación por parte de un Estado miembro de que se ha expedido indebidamente la declaración «CE» de conformidad supondrá para el fabricante o su mandatario establecido en la ~~Comunidad~~ ☒ Unión ☒ la obligación de modificar el componente de interoperabilidad, en caso necesario, para que sea conforme y se subsane la infracción, en las condiciones que establezca dicho Estado miembro;

↓ 2008/57/CE

- b) en caso de que persista la no conformidad, el Estado miembro deberá adoptar las medidas oportunas para restringir o prohibir la puesta en el mercado del componente de interoperabilidad de que se trate, o retirarlo del mercado según los procedimientos previstos en el artículo ~~1144~~.

Artículo ~~1144~~

Incumplimiento de requisitos esenciales por parte de los componentes de interoperabilidad

↓ 2008/57/CE

☒ nuevo

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

↓ 2008/57/CE

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

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

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

↓ 2008/57/CE

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

CAPÍTULO IV

SUBSISTEMAS

~~Artículo 15~~

~~Procedimiento de entrada en servicio~~

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

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

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

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

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

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

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

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

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

↓ 2008/57/CE

~~Artículo 12~~~~16~~

Libre circulación de subsistemas

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

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

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

~~Artículo 13~~~~17~~

Conformidad con las ETI y con las normas nacionales

↓ 2008/57/CE

⇒ nuevo

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

↓ 2008/57/CE

⇒ nuevo

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

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

↓ 2008/57/CE

~~no exista una ETI pertinente, o~~

↓ nuevo

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ nuevo

b) ☒ cuando ☒ se haya notificado ~~una excepción~~ ☒ la no aplicación de una o más ETI, ☒ ~~⇒~~ o de partes de las mismas, ~~⇐~~ con arreglo a lo dispuesto en el artículo ~~87~~, ~~e~~

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

↓ nuevo

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

4. ~~Cuando así lo hagan,~~ ☒ Los Estados miembros ☒ ~~también~~ designarán los organismos encargados de efectuar, en el caso de dichas normas técnicas, ~~el procedimiento~~ ☒ la declaración «CE» ☒ de verificación contemplada ~~en~~ en el artículo ~~18~~ 15.

↓ 2008/57/CE

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ nuevo

Artículo 14
⊗ Normas nacionales ⊗

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

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

↓ 2008/57/CE
⇒ nuevo

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

↓ nuevo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

↓ 2008/57/CE

~~Los Estados miembros pondrán a disposición de la Comisión cuando esta se lo solicite el texto completo de las normas notificadas. Para impedir que se creen nuevas barreras y con vistas a llevar adelante la clasificación de normas nacionales de conformidad con el artículo 27, la Comisión vigilará la introducción de nuevas normas por parte de los~~

~~Estados miembros. Si la Comisión considera que dichas nuevas normas constituyen un medio arbitrario de discriminación o una restricción disfrazada de operaciones de transporte ferroviario entre Estados miembros, se adoptará una decisión dirigida a los Estados miembros acorde con el procedimiento de reglamentación mencionado en el artículo 29, apartado 3.~~

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

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

Artículo ~~154~~

Procedimiento para establecer la declaración «CE» de verificación

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ nuevo

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

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

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

↓ nuevo

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ nuevo

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

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

↓ nuevo

7. Mediante actos de ejecución, la Comisión establecerá:

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

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

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

↓ 2008/57/CE

Artículo 16~~49~~

Incumplimiento de requisitos esenciales por parte de los subsistemas

1. Cuando un Estado miembro compruebe que un subsistema de carácter estructural, provisto de la declaración «CE» de verificación acompañada del expediente técnico, no cumple plenamente lo dispuesto en la presente Directiva y, en particular, los requisitos esenciales, podrá solicitar que se lleven a cabo verificaciones complementarias.
2. El Estado miembro de donde proceda la citada solicitud informará inmediatamente a la Comisión de las verificaciones complementarias solicitadas, exponiendo las razones que las justifiquen. La Comisión consultará con las partes interesadas.
3. El Estado miembro de donde proceda la solicitud precisará si el incumplimiento pleno de la presente Directiva resulta de:
 - a) el incumplimiento de requisitos esenciales o de una ETI, o una mala aplicación de una ETI. En ese caso, la Comisión informará sin demora al Estado miembro en el que resida la persona que haya elaborado indebidamente la declaración «CE» de verificación y exigirá a ese Estado miembro que adopte las medidas adecuadas;
 - b) una insuficiencia de una ETI. En ese caso, se aplicará el procedimiento de modificación de la ETI mencionado en el artículo 67.

↓ nuevo

Artículo 17

Presunción de conformidad

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

↓ 2008/57/CE

Artículo 20

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

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

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

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

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

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

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

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

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

~~CAPÍTULO V~~

~~VEHÍCULOS~~

↓ nuevo

CAPÍTULO V

PUESTA EN EL MERCADO Y PUESTA EN SERVICIO

Artículo 18

Puesta en servicio de instalaciones fijas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 19

Puesta en el mercado de subsistemas móviles

1. El subsistema de material rodante y el de control-mando y señalización a bordo solo podrán ponerse en el mercado a instancias del solicitante si son concebidos, construidos e instalados de modo que se cumplan los requisitos esenciales recogidos en el anexo III.
2. El solicitante deberá asegurarse, en particular, de que se haya facilitado la declaración «CE» de verificación.
3. En caso de renovación o rehabilitación de subsistemas existentes, será necesaria una nueva declaración «CE» de verificación, como dispone el artículo 15, apartado 4.

↓ 2008/57/CE

~~Artículo 21~~

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

↓ nuevo

Artículo 20

Autorización de puesta en el mercado de vehículos

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

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

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

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

- (a) la puesta en el mercado de los subsistemas móviles que componen el vehículo, según dispone el artículo 19;
- (b) la compatibilidad técnica de los subsistemas contemplados en la letra a) en el vehículo, comprobada a partir de las ETI, las normas nacionales y los registros pertinentes;
- (c) la integración segura de los subsistemas contemplados en la letra a) en el vehículo, establecida sobre la base de las ETI, normas nacionales, registros, y los métodos comunes contemplados en el artículo 6 de la Directiva .../... [relativa a la seguridad del sistema ferroviario de la Unión].

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 21

Entrada en servicio de vehículos

1. Las empresas ferroviarias procederán a la entrada en servicio de un vehículo únicamente después de comprobar, en consultas con el administrador de infraestructuras, la compatibilidad técnica entre el vehículo y la ruta, así como la integración segura del vehículo en el sistema en el que va a funcionar, establecida sobre la base de las ETI, normas nacionales, registros, y los métodos comunes contemplados en el artículo 6 de la Directiva.

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

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

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

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

↓ 2008/57/CE

Artículo 22

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 23**~~Autorización adicional de entrada en servicio de vehículos conformes con las ETI~~**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

~~5. La autoridad nacional de seguridad podrá exigir que se facilite información adicional para realizar análisis de riesgo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6, apartado 2, letra a), de la Directiva 2004/49/CE o ensayos sobre la red, para comprobar los criterios mencionados en el apartado 4. Sin embargo, después de adoptar el documento de referencia mencionado en el artículo 27 de la presente Directiva, la autoridad nacional de seguridad solo podrá realizar dicha verificación basándose en las normas nacionales relativas al grupo B o C que figuran en el mencionado documento.~~

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

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

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

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

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

Artículo 24**~~Primera autorización de entrada en servicio de vehículo no conformes con la ETI~~**

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

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

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

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

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

~~Artículo 25~~

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ nuevo

Artículo ~~2226~~

Autorización ☒ de puesta en el mercado ☒ de tipos de vehículos

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

↓ nuevo

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

↓ 2008/57/CE
⇒ nuevo

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

↓ nuevo

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

↓ 2008/57/CE

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

↓ nuevo

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

↓ 2008/57/CE
⇒ nuevo

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

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

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

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

↓ nuevo

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

↓ 2008/57/CE

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

↓ 2008/57/CE
⇒ nuevo

~~7. La autorización de un tipo ⇨ Las autorizaciones de puesta en el mercado de tipos de vehículo ⇨ se registrarán en el Registro europeo de tipos de vehículos autorizados ⇨ autorizaciones de puesta en el mercado de tipos de vehículo ⇨, tal como se indica en el artículo 4424. Dicho registro especificará el Estado o Estados miembros en que se haya autorizado el tipo de que se trate.~~

↓ 2008/57/CE

~~Artículo 27~~

~~Clasificación de las normas nacionales~~

~~1. A fin de facilitar el procedimiento de autorización de entrada en servicio de los vehículos contemplados en el artículo 25, las normas nacionales se clasificarán con arreglo al anexo VII.~~

~~2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 30, apartado 3, la Agencia revisará antes del 19 de enero de 2009 los parámetros establecidos en el anexo VII, sección 1, y realizará las recomendaciones que considere oportunas a la Comisión.~~

~~3. La Agencia elaborará una recomendación para un documento de referencia que refleje todas las disposiciones nacionales de los Estados miembros para la puesta en servicio de los vehículos. Las autoridades nacionales de seguridad cooperarán con la Agencia a tal efecto.~~

~~4. La Comisión aprobará el documento de referencia, así como toda decisión de actualización, sobre la base de la recomendación de la Agencia y con arreglo al procedimiento de reglamentación mencionado en el artículo 29, apartado 3.~~

CAPÍTULO VI

↓ 2008/57/CE (adaptado)

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

↓ 2008/57/CE

~~Artículo 28~~**Organismos notificados**

~~1. Los Estados miembros notificarán a la Comisión y a los demás Estados miembros los organismos encargados de efectuar el procedimiento de evaluación de la conformidad o la idoneidad para el uso previsto en el artículo 13 y el procedimiento de verificación definido en el artículo 18, indicando para cada uno de ellos su ámbito de competencia y el número de identificación obtenido previamente ante la Comisión. Esta publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* la lista de estos organismos con su número de identificación correspondiente, así como sus ámbitos de competencias, y se encargará de su actualización.~~

~~2. Los Estados miembros deberán aplicar los criterios previstos en el anexo VIII para la evaluación de los organismos que vayan a notificar. Se supondrá que los organismos que satisfagan los criterios de evaluación fijados en las normas europeas pertinentes cumplen dichos criterios.~~

~~3. Los Estados miembros retirarán la autorización a los organismos que dejen de ajustarse a los criterios que figuran en el anexo VIII. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión y a los demás Estados miembros.~~

~~4. Si un Estado miembro o la Comisión consideran que un organismo notificado por otro Estado miembro no cumple los criterios mencionados en el anexo VIII, la Comisión consultará con las partes interesadas. La Comisión informará a este último Estado miembro de todas las modificaciones que sean necesarias para que el organismo notificado pueda conservar el estatuto que tiene concedido.~~

~~5. La Comisión creará un grupo de coordinación de los organismos notificados (denominado en lo sucesivo «el grupo de coordinación»), que tratará cualquier cuestión relacionada con la aplicación de los procedimientos de evaluación de la conformidad o de la idoneidad para el uso previstos en el artículo 13 y el procedimiento de verificación contemplado en el artículo 18 o con la aplicación de las ETI pertinentes. Los representantes de los Estados miembros podrán participar, en calidad de observadores, en las actividades del grupo de coordinación.~~

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

~~6. El primero de los informes indicados en el artículo 29 evaluará igualmente el grado de cumplimiento de los criterios especificados en el anexo VIII, y, de ser necesario, propondrá las medidas adecuadas.~~

↓ nuevo

~~Artículo 23~~**Notificación**

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

~~Artículo 24~~**Autoridades notificantes**

1. Los Estados miembros designarán a una autoridad notificante que será responsable del establecimiento y la realización de los procedimientos necesarios para la evaluación y notificación de los organismos de evaluación de la

conformidad y del seguimiento de los organismos de evaluación de la conformidad notificados, también por lo que respecta al cumplimiento de los artículos 27 a 29.

2. Los Estados miembros podrán encomendar la evaluación y el seguimiento contemplados en el apartado 1 a un organismo nacional de acreditación a tenor del Reglamento (CE) n° 765/2008 y con arreglo a este.

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

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

Artículo 25

Requisitos relativos a las autoridades notificantes

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

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

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

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

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

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

Artículo 26

Obligación de información sobre las autoridades notificantes

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

La Comisión hará pública esta información.

Artículo 27

Requisitos relativos a los organismos de evaluación de la conformidad notificados

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

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

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

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

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

b) de la correspondiente descripción de los procedimientos con arreglo a los cuales se efectúa la evaluación de la conformidad, garantizando la transparencia y la posibilidad de reproducción de estos procedimientos; aplicará políticas

y procedimientos adecuados que permitan distinguir entre las tareas efectuadas como organismo de evaluación de la conformidad notificado y cualquier otra actividad;

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

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

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

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

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

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

Artículo 28

Imparcialidad de los organismos de evaluación de la conformidad

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 29**Personal de los organismos de evaluación de la conformidad**

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

- a) una buena formación técnica y profesional para realizar todas las actividades de evaluación de la conformidad para las que ha sido notificado;
- b) un conocimiento satisfactorio de los requisitos de las evaluaciones que efectúa y la autoridad necesaria para efectuarlas;
- c) un conocimiento y una comprensión adecuados de los requisitos esenciales, de las normas armonizadas aplicables y de las disposiciones pertinentes de la legislación de la Unión aplicable, así como de las normas de aplicación correspondientes;
- d) la aptitud necesaria para elaborar los certificados, actas e informes necesarios en los que se reflejen los controles efectuados.

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

Artículo 30**Presunción de conformidad de un organismo de evaluación de la conformidad**

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

Artículo 31**Filiales y subcontratación de los organismos de evaluación de la conformidad notificados**

- 1. Cuando un organismo de evaluación de la conformidad notificado subcontrate tareas específicas relacionadas con la evaluación de la conformidad o recurra a una filial, se asegurará de que el subcontratista o la filial cumplen los requisitos establecidos en los artículos 27 a 29 e informará a la autoridad notificante en consecuencia.
- 2. Los organismos notificados asumirán la plena responsabilidad de las tareas realizadas por los subcontratistas o las filiales, con independencia de donde tengan su sede.
- 3. Las actividades de los organismos notificados solo podrán subcontratarse o delegarse en una filial previo consentimiento del cliente.
- 4. Los organismos notificados mantendrán a disposición de la autoridad notificante los documentos pertinentes sobre la evaluación de las cualificaciones del subcontratista o de la filial, así como el trabajo que estos realicen con arreglo a la ETI respectiva.

Artículo 32**Organismos internos acreditados**

- 1. La empresa solicitante podrá recurrir a un organismo interno acreditado para que lleve a cabo actividades de evaluación de la conformidad a efectos de desarrollar los procedimientos que figuran en los módulos A1, A2, C1 o C2, recogidos en el anexo II de la Decisión 768/2008/CE y en los módulos CA1, y CA2, recogidos en el anexo I de la Decisión 2010/713/CE. Dicho organismo constituirá una parte separada e identificable de la empresa solicitante y no participará en el diseño, la producción, el suministro, la instalación, el uso o el mantenimiento de los productos que haya de evaluar.
- 2. El organismo interno acreditado cumplirá los requisitos siguientes:
 - a) estará acreditado de conformidad con el Reglamento (CE) n° 765/2008;
 - b) el organismo y su personal estarán organizados de manera identificable y utilizarán métodos de información dentro de la empresa de la que formen parte que garanticen su imparcialidad y así lo demuestren al organismo nacional de acreditación pertinente;

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

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

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

Artículo 33

Solicitud de notificación

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

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

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

Artículo 34

Procedimiento de notificación

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

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

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

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

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

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

Artículo 35

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

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

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

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

La Comisión velará por que esta lista se mantenga actualizada.

Artículo 36

Cambios en la notificación

1. Si una autoridad notificante comprueba o es informada de que un organismo de evaluación de la conformidad notificado ha dejado de cumplir los requisitos establecidos en los artículos 27 a 29 o no está cumpliendo sus obligaciones, la autoridad notificante restringirá, suspenderá o retirará la notificación, según el caso, en función de la gravedad del incumplimiento de tales requisitos u obligaciones. Informará de ello inmediatamente a la Comisión y a los demás Estados miembros.
2. En caso de restricción, suspensión o retirada de la notificación, o si el organismo de evaluación de la conformidad notificado ha cesado su actividad, el Estado miembro notificante adoptará las medidas oportunas para garantizar que los expedientes de dicho organismo sean tratados por otro organismo de evaluación de la conformidad notificado o se pongan a disposición de las autoridades notificantes y de vigilancia del mercado responsables cuando estas los soliciten.

Artículo 37

Cuestionamiento de la competencia de organismos notificados

1. La Comisión investigará todos los casos en los que dude o le planteen dudas de que un organismo de evaluación de la conformidad notificado sea competente o siga cumpliendo los requisitos y las responsabilidades a los que esté sujeto.
2. El Estado miembro notificante facilitará a la Comisión, a petición de esta, toda la información en que se fundamente la notificación o el mantenimiento de la competencia del organismo en cuestión.
3. La Comisión garantizará el trato confidencial de toda la información sensible recabada en el transcurso de sus investigaciones.
4. Cuando la Comisión compruebe que un organismo de evaluación de la conformidad notificado no cumple o ha dejado de cumplir los requisitos para su notificación, informará de ello al Estado miembro notificante y le pedirá que adopte las medidas correctoras necesarias, que podrán consistir, si es preciso, en la anulación de la notificación.

Artículo 38

Obligaciones operativas de los organismos notificados

1. Los organismos notificados realizarán evaluaciones de la conformidad siguiendo los procedimientos de evaluación de la conformidad establecidos en la ETI respectiva.
2. Las evaluaciones de la conformidad se llevarán a cabo de manera proporcionada, evitando cargas innecesarias para los agentes económicos. Los organismos de evaluación de la conformidad desarrollarán sus actividades teniendo debidamente en cuenta el tamaño de las empresas, el sector en el que operan, su estructura, el grado de complejidad de la tecnología del producto en cuestión y el carácter masivo o en serie del proceso de producción.
El objetivo que debe perseguirse en tales actividades es, sin embargo, el de evaluar la conformidad del producto con lo dispuesto en la Directiva.
3. Si un organismo de evaluación de la conformidad notificado comprueba que el fabricante no cumple los requisitos establecidos en la ETI pertinente o las normas armonizadas o especificaciones técnicas correspondientes, instará al fabricante a adoptar las medidas correctoras oportunas y no expedirá el certificado de conformidad.
4. Si en el transcurso del seguimiento de la conformidad consecutivo a la expedición del certificado, un organismo de evaluación de la conformidad notificado constata que un producto ya no se ajusta a la ETI aplicable o a las normas armonizadas o especificaciones técnicas correspondientes, instará al fabricante a adoptar las medidas correctoras adecuadas y, si es necesario, suspenderá o retirará su certificado.
5. Si no se adoptan medidas correctoras o estas no surten el efecto necesario, el organismo de evaluación de la conformidad notificado restringirá, suspenderá o retirará cualquier certificado, según el caso.

Artículo 39

Obligación de información sobre los organismos notificados

1. Los organismos notificados informarán a la autoridad notificante:
 - a) de cualquier denegación, restricción, suspensión o retirada de certificados;

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

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

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

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

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

Artículo 40

Intercambio de experiencias

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

Artículo 41

Coordinación de los organismos notificados

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

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

↓ 2008/57/CE

CAPÍTULO VII

COMITÉ Y PROGRAMA DE TRABAJO

Artículo 31

Programa de trabajo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ nuevo

CAPÍTULO VIII

REGISTROS ~~DE RED Y VEHÍCULOS~~

Artículo ~~4232~~

Sistema de numeración de vehículos

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

↓ 2008/57/CE

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

↓ nuevo

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ nuevo

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

↓ 2008/57/CE

⇒ nuevo

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

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

↓ 2008/57/CE

⇒ nuevo

Artículo ~~4333~~

Registros nacionales de vehículos

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

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

c) será accesible a las autoridades ☒ nacionales ☒ responsables de la seguridad y a los organismos de investigación designados en el marco de los artículos 16 y 21 de la Directiva .../... relativa a la seguridad del sistema ferroviario de la Unión ~~2004/49/CE~~; asimismo, deberán tener acceso, en respuesta a una solicitud fundada, los organismos reguladores designados en los artículos 55 y 56 de la Directiva .../... [por la que establece el espacio ferroviario europeo único]³⁰ ~~con arreglo al artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE~~, y la Agencia, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras, así como las personas u organizaciones que registren vehículos que estén identificados en el registro.

↓ 2008/57/CE

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

↓ nuevo

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

↓ 2008/57/CE

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

~~a) el NVE;~~

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

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

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

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

~~f) entidad encargada del mantenimiento.~~

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ nuevo

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

↓ 2008/57/CE

⇒ nuevo

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

5. Cuando se trate de vehículos que circulen por primera vez en un tercer país y que hayan sido ~~⇒ posteriormente~~ ~~puestos en servicio~~ ~~⇒ autorizados~~ en un Estado miembro ~~para circular en su territorio~~, este Estado miembro garantizará que los datos ~~⇒ del vehículo~~ ~~⇒ enumerados en el apartado 2, letras d) a f)~~, puedan recuperarse por medio

³⁰ DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

del registro nacional de vehículos ⇒ o de las disposiciones de un acuerdo internacional ⇐. Los datos contemplados en el apartado 2, letra f), podrán sustituirse por datos críticos de seguridad relativos al programa de mantenimiento.

Artículo ~~44~~²⁴

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ nuevo

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

↓ 2008/57/CE
⇒ nuevo

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

- a) será público y accesible electrónicamente;
- b) cumplirá las especificaciones comunes mencionadas en el apartado ~~3~~⁴;
- c) estará conectado con todos los registros nacionales de vehículos.

↓ nuevo

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

↓ 2008/57/CE

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

- ~~a) las características técnicas del tipo de vehículo, como se definen en las ETI apropiadas;~~
- ~~b) el nombre del fabricante;~~
- ~~c) las fechas, referencias y Estados miembros que conceden las sucesivas autorizaciones para este tipo de vehículo, incluidas cualquier restricción o retirada.~~

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

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

Artículo ~~45~~²⁵

Registro de la infraestructura

↓ nuevo

1. Cada Estado miembro publicará un registro de la infraestructura indicando los valores de los parámetros de red de cada subsistema o parte de subsistema pertinente.
2. Los valores de los parámetros recogidos en el registro de la infraestructura se utilizará en combinación con los recogidos en la autorización de puesta en el mercado de vehículos para comprobar la compatibilidad técnica entre vehículo y red.

3. El registro de la infraestructura podrá establecer condiciones para el uso de instalaciones fijas y otras restricciones.
4. Cada Estado miembro actualizará el registro de la infraestructura de acuerdo con la Decisión 2011/633/UE de la Comisión.
5. Al registro de la infraestructura podrán asociarse otros registros, tales como el de accesibilidad.
6. La Comisión adoptará, a través de actos de ejecución, especificaciones comunes relativas al contenido, el formato de los datos, la arquitectura funcional y técnica, el modo de funcionamiento y las normas para la consignación de los datos y consulta del registro de infraestructuras. Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 48, apartado 3.

↓ 2008/57/CE

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

~~2. La Agencia elaborará un proyecto de características sobre el registro mencionado en el apartado 1 en relación con la presentación y el formato del registro, su ciclo de actualizaciones y el modo de utilización, teniendo en cuenta un período transitorio adecuado para la infraestructura puesta en servicio con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Directiva. La Comisión aprobará las características con arreglo al procedimiento de reglamentación mencionado en el artículo 29, apartado 3.~~

CAPÍTULO IX

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo 36

Proyecto de sistemas de referencia

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

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

CAPÍTULO VIII

DISPOSICIONES ~~IX~~ TRANSITORIAS Y ~~IX~~ FINALES

↓ nuevo

Artículo 46

Ejercicio de la delegación

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

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

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

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

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

Artículo 47

Procedimiento de urgencia

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

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ nuevo

Artículo 48~~29~~

Procedimiento de Comité

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

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

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

⇐ nuevo

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

↓ 2008/57/CE

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

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

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

Artículo 30

Tareas complementarias

- ~~1. La Comisión podrá someter al Comité cualquier cuestión relacionada con la aplicación de la presente Directiva.~~
- ~~2. El Comité podrá tratar cualquier cuestión relacionada con la interoperabilidad del sistema ferroviario, incluidas las cuestiones vinculadas a la interoperabilidad entre el sistema ferroviario dentro de la Comunidad y el de terceros países.~~
- ~~3. Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, relativos a la adaptación de los anexos II a IX, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control mencionado en el artículo 29, apartado 4.~~
- ~~4. En caso necesario, el Comité podrá crear grupos de trabajo que le ayuden en la ejecución de su cometido, en particular con vistas a la coordinación de los organismos notificados.~~

↓ 2008/57/CE
⇒ nuevo

Artículo ~~49~~³⁷

Motivación

Toda decisión adoptada en aplicación de la presente Directiva relativa a la evaluación de la conformidad o la idoneidad para el uso de componentes de interoperabilidad, la verificación de subsistemas integrantes del sistema ferroviario, así como las decisiones que se tomen en aplicación de los artículos ~~67~~, ~~12~~, ~~11~~⁴⁴ y ~~16~~⁴⁹, se motivarán con toda precisión. Se notificarán al interesado con la mayor brevedad posible, indicando los recursos que permite la normativa vigente en el Estado miembro de que se trate y los plazos de presentación de los mismos.

Artículo ~~50~~³⁹

Informes e información

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

~~2. Antes del 19 de julio de 2013, la Comisión publicará un informe que incluya un análisis de la aplicación del capítulo V y de las mejoras con respecto a la aceptación mutua de los vehículos en la Comunidad en términos de longitud y de costes de los procedimientos para los solicitantes. Cuando proceda, el informe evaluará igualmente el impacto de diferentes opciones para simplificar en mayor medida los procedimientos relativos a la autorización de los vehículos. En ese caso, se analizarán distintas opciones por lo que respecta a la cooperación entre las autoridades nacionales de seguridad y la Agencia.~~

↓ 2008/57/CE (adaptado)

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

↓ nuevo

Artículo 51

Régimen transitorio para la entrada en servicio de vehículos

1. Los Estados miembros podrán seguir aplicando las disposiciones del capítulo V de la Directiva 2008/57/CE hasta [dos años después de la fecha de entrada en vigor].
2. Las autorizaciones de entrada en servicio de vehículos concedidas con arreglo al apartado 1, incluidas las autorizaciones concedidas con arreglo a acuerdos internacionales, en particular RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) y RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), seguirán siendo válidas de conformidad con las condiciones en las que se hubieren concedido las autorizaciones.

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

Artículo 52

Otras disposiciones transitorias

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

Artículo 53

Recomendaciones y dictámenes de la Agencia

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)
⇒ nuevo

Artículo ~~54~~²⁸

Transposición

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

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

↓ 2008/57/CE

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

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

↓ 2008/57/CE (adaptado)

No obstante, en cuanto una entidad pública o privada presente una solicitud oficial para construir una línea de ferrocarril con vistas a su explotación por parte de una o varias empresas ferroviarias, el Estado miembro en cuestión deberá establecer la legislación pertinente para aplicar los ~~capítulos~~ ☒ artículos ☒ a los que hace referencia el anterior subapartado en el plazo de un año a partir de la recepción de la solicitud.

Artículo ~~55~~⁴⁰

Derogación

↓ 2008/57/CE (adaptado)

⇒ nuevo

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

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

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

Artículo ~~56~~⁴¹

Entrada en vigor

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

↓ nuevo

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

↓ 2008/57/CE

Artículo ~~57~~⁴²

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

N. de la R.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Termini de formulació d'observacions

Termini: 4 dies hàbils (del 12.02.2013 al 15.02.2013).
Finiment del termini: 18.02.2013; 09:30 h.
Acord: Presidència del Parlament, 08.02.2013.

Tramesa a la Comissió

Comissió competent: Comissió de Territori i Sostenibilitat.
Acord: Presidència del Parlament, 08.02.2013.

— **Control del principio de subsidiariedad amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual es modifica el Reglament (CE) 1370/2007 pel que fa a l'obertura del mercat dels serveis nacionals de transport de viatgers per ferrocarril**
 Tram. 295-00009/10

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 06.02.13
 Reg. 2110 / Admissió a tràmit: Presidència del Parlament, 08.02.2013

ASUNTO: PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO QUE MODIFICA EL REGLAMENTO (CE) Nº 1370/2007 EN LO QUE ATAÑE A LA APERTURA DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS NACIONALES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM(2013) 28 FINAL] [2013/0028 (COD)] {SWD(2013) 10 FINAL} {SWD(2013) 11 FINAL}

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 30.1.2013
 COM(2013) 28 final
 2013/0028 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

que modifica el Reglamento (CE) nº 1370/2007 en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2013) 10 final}
 {SWD(2013) 11 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

En su Libro Blanco de 2011 sobre la política de transportes, aprobado el 28 de marzo de 2011¹, la Comisión expuso su visión de un espacio ferroviario europeo único basado en un mercado ferroviario interior en el que las empresas ferroviarias puedan prestar sus servicios sin barreras técnicas ni administrativas innecesarias.

Varias iniciativas políticas han reconocido el potencial de la infraestructura ferroviaria como columna vertebral del mercado interior y motor de crecimiento sostenible. Las conclusiones del Consejo Europeo de enero de 2012 destacan la importancia de liberar el potencial de crecimiento de un mercado único plenamente integrado, incluidas las medidas con respecto a las industrias de red. La Comunicación de la Comisión «Medidas a favor de la estabilidad, el crecimiento y el empleo», adoptada el 30 de mayo de 2012, hace hincapié en la importancia de seguir reduciendo la

¹ Libro Blanco: Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible; COM(2011) 144.

carga normativa y los obstáculos para entrar en el sector ferroviario. Del mismo modo, la Comunicación de la Comisión sobre el refuerzo de la gobernanza del mercado único², adoptada el 6 de junio de 2012, subrayó la importancia del sector de los transportes.

En el último decenio, la apertura de los mercados nacionales y la mejora de la competitividad y de la interoperabilidad de los ferrocarriles a nivel de la UE han sido los objetivos de tres paquetes legislativos ferroviarios. El Reglamento (CE) nº 1370/2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, publicado en diciembre de 2007, establece un marco para la adjudicación de los contratos de servicio público y para la compensación de las obligaciones de servicio público, pero no un enfoque común para la adjudicación de los contratos en el transporte ferroviario de viajeros. A pesar de la nueva legislación de la UE, la cuota modal del ferrocarril en el transporte en el interior de la UE se ha mantenido en un nivel modesto.

1.1. Problemas que deben abordarse

Según las partes interesadas, en el marco jurídico actual, los servicios ferroviarios de transporte de viajeros tienen un bajo rendimiento en términos de calidad del servicio y de eficacia operativa. El 54 % de las personas que respondieron a la encuesta Eurobarómetro de 2012 no están satisfechas con sus sistemas ferroviarios nacionales y regionales. En el Cuadro de Indicadores de los Mercados de Consumo de 2011³, el grado de satisfacción de los usuarios del ferrocarril fue de 6,7/10, muy por debajo del de la mayoría de los bienes de consumo y servicios. Los consumidores han atribuido a los servicios ferroviarios peores puntuaciones que a los demás modos de transporte (el transporte urbano y las compañías aéreas han obtenido, en particular, mejores resultados), lo que les sitúa en el puesto 27 entre los 30 mercados de servicios. Existen considerables divergencias en términos de eficacia operativa entre los sistemas ferroviarios más eficientes y menos eficientes. Estas divergencias reflejan diferencias significativas en la utilización de activos, como el material rodante y las infraestructuras, así como en la productividad laboral. En comparación con otros sectores económicos, estas divergencias en la eficiencia operativa dan lugar a una necesidad sustancial de financiación pública (dejando aparte la financiación de las infraestructuras), puesto que muchas empresas ferroviarias están registrando pérdidas.

La mejora de la calidad del servicio y de la eficiencia operativa de las empresas ferroviarias se enfrenta a una serie de obstáculos, relativos, en primer lugar, al acceso al mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros y a la falta de presión competitiva. En muchos Estados miembros, estos mercados están cerrados a la competencia, lo cual además de limitar su desarrollo también crea disparidades entre aquellos Estados miembros que han abierto sus mercados y los que no lo han hecho. Los diferentes enfoques nacionales adoptados para la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril impiden la aparición de un auténtico mercado interior de los servicios ferroviarios de transporte de viajeros.

No obstante, la inmensa mayoría de los servicios interiores de transporte de viajeros no se ofrece sobre una base comercial y, por lo tanto, se realizan en el marco de los contratos de servicio público. Dado que en el marco de la adjudicación de tales contratos no se aplican normas comunes de la UE, algunos Estados miembros han introducido para estos contratos procedimientos de licitación, mientras que otros los adjudican directamente. Este mosaico de regímenes normativos en la UE dificulta que las empresas ferroviarias puedan explotar a fondo las posibilidades de operar en un mercado interior. Por lo tanto, el presente paquete legislativo también aborda la competencia en los contratos de servicio público y los obstáculos a la competencia, tales como la disponibilidad de un material rodante adecuado para los posibles licitadores de estos contratos y el acceso no discriminatorio a los sistemas de información y a los sistemas integrados de emisión de billetes en los casos en que benefician al pasajero.

1.2. Objetivos generales

La principal finalidad de la política de transportes de la Unión Europea es crear un mercado interior de transportes que contribuya a un alto grado de competitividad y al desarrollo armonioso, equilibrado y sostenible de las actividades económicas. En el Libro Blanco sobre el transporte de 2011 se afirma que, de aquí a 2050, la mayor parte del transporte de viajeros de media distancia debe efectuarse por ferrocarril. Este «cambio modal» debe contribuir a la reducción del 20 % de las emisiones de gases de efecto invernadero previsto en la Estrategia Europa 2020 para el crecimiento inteligente, sostenible e integrador⁴. El Libro Blanco llega a la conclusión de que no será posible llevar a cabo cambios fundamentales en el transporte sin contar con una infraestructura ferroviaria adecuada y un aprovechamiento más inteligente de la misma.

La finalidad global de la presente propuesta, que se inscribe en el cuarto paquete ferroviario, es mejorar la calidad de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril y aumentar su eficacia operativa, mejorando así la competitividad y el atractivo del sector ferroviario frente a los demás modos de transporte e impulsando aún más el espacio ferroviario europeo único.

² Mejorar la gobernanza del mercado único; COM(2012) 259.

³ http://ec.europa.eu/consumers/consumer_research/cms_en.htm

⁴ Comunicación de la Comisión: Europa 2020: Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador, COM(2010) 2020.

1.3. Objetivos específicos

La presente propuesta engloba normas comunes en materia de adjudicación de los contratos de servicio público en el transporte de viajeros por ferrocarril, junto con medidas de acompañamiento para mejorar el éxito de los procedimientos de licitación.

La obligatoriedad de la adjudicación de los contratos de servicio público mediante licitación pretende intensificar la presión competitiva en los mercados ferroviarios nacionales, a fin de aumentar el volumen y mejorar la calidad de los servicios de transporte de viajeros. La adjudicación mediante licitación de los contratos ferroviarios también puede garantizar una mejor relación calidad-precio de los servicios de transporte público. La adopción de normas comunes sobre el procedimiento de adjudicación contribuye a crear condiciones comerciales más homogéneas para las empresas ferroviarias. Estas propuestas deben contextualizarse con las modificaciones propuestas de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (refundición)⁵, que introduce derechos de libre acceso para las empresas ferroviarias y refuerza las disposiciones sobre el acceso no discriminatorio a la infraestructura ferroviaria.

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

Con el fin de asistir a la Comisión en el proceso de la evaluación de impacto, se encargó a un consultor externo elaborar un estudio de apoyo y llevar a cabo una consulta selectiva. El estudio se inició en diciembre de 2011 y el informe final se presentó en septiembre de 2012.

Para recabar las opiniones de las partes interesadas, se optó por una amplia combinación de métodos de consulta en lugar de una consulta abierta. Entre el 1 de marzo y el 16 de abril de 2012, se enviaron cuestionarios adaptados a 427 partes interesadas del sector ferroviario (empresas ferroviarias, gestores de infraestructuras, ministerios de transporte público, autoridades de seguridad, ministerios, organismos representativos, organizaciones de trabajadores, etc.). Las opiniones de los viajeros se recogieron a través de una encuesta Eurobarómetro en la que participaron 25 000 personas distribuidas equitativamente entre los 25 Estados miembros que cuentan con ferrocarril. Para interpelar a las autoridades locales y regionales se recurrió a la red del Comité de las Regiones.

Las consultas se complementaron con una audiencia de las partes interesadas, celebrada el 29 de mayo de 2012, en la que participaron aproximadamente 85 personas, una conferencia, celebrada el 24 de septiembre de 2012, que reunió a cerca de 420 participantes y mediante entrevistas con partes interesadas específicas a lo largo de 2012. El personal de la Comisión se reunió con representantes de la Comunidad de Ferrocarriles Europeos (CER, que agrupa a la empresas ferroviarias), de la Asociación europea de transportistas de viajeros (EPTO), de la Federación europea de trabajadores del transporte (ETF), de la Federación europea de viajeros (EPF), de los gestores de infraestructuras ferroviarias (EIM) y de la Unión Internacional de Transportes Públicos (UITP). También se organizaron reuniones específicas con las partes interesadas en Francia, Alemania, los Países Bajos, Polonia, Suecia y el Reino Unido.

La mayoría de los encuestados (60%) convino en que la integración del mercado podría ser estimulada con derechos de libre acceso nuevos y suplementarios, con la obligatoriedad de los procedimientos de licitación o combinando ambas soluciones. El libre acceso al transporte nacional de viajeros por ferrocarril, sujeto a una prueba de equilibrio económico para evaluar su posible repercusión en la viabilidad de los contratos de servicio público, fue la opción mayoritaria (55 % de los encuestados). Las disposiciones actuales tienen una valoración muy negativa (solo un 20 % de apoyo). Para los representantes de los trabajadores, cualquier apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril implicará un empeoramiento de las condiciones laborales y más huelgas.

En lo que se refiere a licitación obligatoria, el 45 % de los encuestados se mostró favorable a opciones flexibles análogas a las del procedimiento negociado en materia de contratación pública y a periodos transitorios para introducir gradualmente procedimientos de licitación para todos los contratos de servicio público (80 % de las respuestas).

La mayoría de los encuestados (60 %) convino en que la creación de empresas de alquiler de material rodante contribuiría a mejorar el acceso al material rodante y una gran mayoría (75 %) reclamó pleno acceso a la información técnica que debe facilitar el gestor de infraestructuras. Por lo que se refiere al sistema integrado de emisión de billetes, se prefieren disposiciones no vinculantes o cláusulas de habilitación en el caso de los acuerdos voluntarios en lugar de medidas obligatorias a escala de la UE o de los Estados miembros.

El Comité de diálogo social sectorial sobre ferrocarriles fue consultado el 26 de marzo y el 19 de junio, en particular sobre las opciones y sobre la evaluación de su impacto social.

Basándose en el estudio externo antes mencionado y en las conclusiones del proceso de consulta, la Comisión hizo una evaluación cualitativa y cuantitativa de las repercusiones de las diversas opciones de modernización del marco regulador vigente.

⁵ DO L 343/32 de 14.12.2012

La evaluación de impacto puso de manifiesto que los mejores resultados en términos de repercusión económica, medioambiental y social, con la generación de un valor actual neto comprendido entre 21 000 y 29 000 millones EUR en el periodo 2019-2035, se obtendrían combinando los elementos siguientes:

- derechos de libre acceso, definidos en líneas generales, sujetos a una prueba de su impacto sobre el equilibrio económico de los contratos de servicio público;
- adjudicaciones mediante licitación de los contratos de servicio público;
- sistemas nacionales integrados de emisión de billetes de carácter voluntario; y
- obligación de los Estados miembros de garantizar a las empresas ferroviarias que quieran participar en un procedimiento de licitación pública un acceso no discriminatorio a material rodante adecuado.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

3.1. Definición de autoridad local competente (artículo 2, letra c))

Esta modificación aumenta la seguridad jurídica al especificar que una «autoridad local competente» abarca aglomeraciones urbanas o distritos rurales, no extensas zonas del territorio nacional.

3.2. Especificaciones sobre cómo las autoridades competentes definen las obligaciones de servicio público y el ámbito geográfico de los contratos de servicio público (artículo 2, letra e) y nuevo artículo 2 bis)

Este artículo establece un procedimiento flexible, pero formalizado y transparente, para definir las obligaciones de servicio público y el ámbito geográfico de los contratos de servicio público, si las autoridades competentes consideran que la intervención pública es necesaria para garantizar en el territorio bajo su responsabilidad una movilidad correspondiente al nivel auspiciado bajo el perfil político. Impone a las autoridades competentes elaborar planes de transporte público que definan los objetivos de la política de transporte público de viajeros y la evolución de la oferta y las pautas de funcionamiento del transporte público de viajeros. Exige a las autoridades competentes que fundamenten el tipo y el alcance de las obligaciones de servicio público que tienen intención de imponer a los operadores de transporte público y el ámbito de aplicación del contrato de servicio público con el fin de alcanzar los objetivos definidos en los planes de transporte. Deben aplicar criterios basados en los principios generales del Tratado como adecuación, necesidad y proporcionalidad, y en criterios económicos tales como la relación coste-eficacia y la sostenibilidad financiera. Este artículo también establece que la autoridad competente debe garantizar la consulta adecuada de las partes interesadas, como, por ejemplo, organizaciones de viajeros y trabajadores y operadores de transporte. En el caso del transporte ferroviario, los organismos reguladores independientes del sector ferroviario deben garantizar la revisión jurídica del procedimiento. El artículo fija, además, de forma flexible, un umbral máximo del volumen del transporte de viajeros por ferrocarril en virtud de cada contrato de servicio público, a fin de garantizar una competencia efectiva, teniendo en cuenta al mismo tiempo las diversas dimensiones y estructuras administrativas de los mercados de transporte de viajeros por ferrocarril en los Estados miembros.

3.3. Suministro de información operativa, técnica y financiera sobre el transporte de viajeros cubierto por un contrato de servicio público que va a ser adjudicado mediante licitación (nuevo artículo 4, apartado 6 y nuevo artículo 4, apartado 8)

Esta nueva disposición del artículo 4, apartado 8, obliga a las autoridades competentes a facilitar determinados datos operativos, técnicos y financieros a los potenciales licitadores de un contrato de servicio público, de forma que puedan presentar una oferta con conocimiento de causa, y, por tanto, fomentar una mayor competencia. La modificación del artículo 4, apartado 6, precisa que las autoridades competentes deben indicar claramente en los documentos de licitación si imponen a los operadores de servicio público el cumplimiento de determinados parámetros o criterios sociales.

3.4. Límites máximos para la adjudicación directa de contratos de pequeño volumen y para las adjudicaciones directas a pequeñas y medianas empresas (artículo 5, apartado 4)

Esta disposición introduce límites máximos específicos del valor de las adjudicaciones directas de contratos de pequeño volumen para el transporte ferroviario. Los límites existentes están orientados al transporte en autobús y a modos de transporte por vía férrea distintos del ferrocarril. El límite propuesto para el ferrocarril se inscribe en la lógica de permitir la adjudicación directa si el coste de organizar un procedimiento de licitación supera con creces los beneficios esperados. El límite correspondiente expresado en términos de tren-kilómetro refleja el coste unitario medio de la prestación del transporte ferroviario.

3.5. Licitación obligatoria de los contratos ferroviarios (artículo 5, apartado 6 y artículo 4)

La supresión del apartado 6 del artículo 5 anula la posibilidad de que las autoridades competentes puedan decidir si adjudican un contrato de servicio público en el sector del ferrocarril directamente o sobre la base de una licitación pública. La regla general del procedimiento de licitación también se aplicará a los ferrocarriles.

3.6. Restricciones en materia de adjudicación (nuevo artículo 5, apartado 6)

Con objeto de aumentar la competencia tras la introducción del procedimiento de licitación para los contratos ferroviarios, esta disposición permite a las autoridades competentes decidir qué contratos de transporte de viajeros por ferrocarril cubren partes de la misma red o qué paquete de rutas se adjudicará a diferentes empresas ferroviarias. A tal efecto, las autoridades competentes podrán decidir limitar el número de contratos que se adjudiquen a la misma empresa ferroviaria tras un procedimiento de licitación pública.

3.7. Acceso a material rodante ferroviario (nuevo artículo 5 bis y nuevo artículo 9 bis)

Imponer a los Estados miembros la obligación de garantizar a los operadores que desean prestar servicios público de viajeros por ferrocarril el acceso efectivo y no discriminatorio al material rodante ferroviario adecuado permite superar un importante obstáculo a la competencia efectiva en los contratos de servicio público. En los Estados miembros privados de un mercado de alquiler de material rodante ferroviario, incumbe a las autoridades competentes adoptar las medidas que garanticen el acceso a dicho material con el fin de abrir el mercado. Habida cuenta de que la situación y las exigencias pueden variar de un país a otro, la nueva disposición deja todavía a las autoridades competentes un amplio margen de maniobra para elegir el modo más adecuado para alcanzar el objetivo, indicando al mismo tiempo las medidas aplicadas con mayor frecuencia. Las disposiciones del procedimiento y las medidas para garantizar el acceso al material rodante se definirán en los actos de ejecución basados en el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 9 bis del Reglamento.

3.8. Publicación de determinada información en los contratos de servicio público (artículo 7, apartados 1 y 2)

Esta disposición obliga a las autoridades competentes a incluir información sobre la fecha de inicio y duración de los contratos de servicio público en sus informes anuales sobre las obligaciones de servicio público, así como en sus anuncios de información previa sobre los procedimientos de licitación previstos. Esta información adicional y la obligación de los Estados miembros de facilitar el acceso a los informes anuales publicados por las autoridades competentes aumentará la transparencia sobre los contratos de servicio público adjudicados y sobre la posibilidad de adjudicaciones futuras y, por tanto, ayudará a los operadores de transporte a prepararse para procedimientos de licitación futuros.

3.9. Periodo de transición aplicable a la adjudicación mediante licitación (artículo 8, apartado 2)

Esta disposición precisa que el periodo decenal de transición hasta el 2 de diciembre de 2019 se aplica únicamente al artículo 5, apartado 3, relativo a la obligación de las autoridades competentes de organizar un procedimiento de licitación. Todas las demás disposiciones del artículo 5 (por ejemplo, la posibilidad de adjudicar directamente a un operador interno un contrato de pequeño volumen o cualquier medida de emergencia y la revisión jurídica de la decisión de adjudicación) son aplicables inmediatamente.

3.10. Periodo de transición para los contratos ferroviarios vigentes adjudicados directamente (nuevo artículo 8, apartado 2 bis)

Esta disposición introduce un nuevo periodo transitorio para los contratos de servicio público en el sector ferroviario adjudicados directamente entre el 1 de enero de 2013 y el 2 de diciembre de 2019. Dichos contratos podrán mantenerse en vigor hasta su expiración, pero en ningún caso más allá del 31 de diciembre de 2022. De esta forma, las empresas ferroviarias a las que se ha adjudicado directamente un contrato de servicio público, disponen de tiempo suficiente para adaptarse y prepararse para los procedimientos de licitación.

3.11 Adaptaciones de las disposiciones del Reglamento (CE) n° 1370/2007 relativas a la exención de la obligación de notificar las ayudas estatales y las condiciones de compatibilidad de la ayuda estatal debido a las exigencias del Tratado

En su proyecto de modificación propuesto del Reglamento (CE) n° 994/98 (Reglamento de habilitación⁶), la Comisión también propuso una modificación del Reglamento (CE) n° 1370/2007, por la que, de conformidad con los procedimientos previstos en el artículo 108, apartado 4, y en el artículo 109 del Tratado, se incluye la ayuda para la coordinación del transporte o el reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público, a que se refiere el artículo 93 del Tratado en el ámbito de aplicación del Reglamento de habilitación. En estos momentos, la Comisión espera un trascendental futuro Reglamento de exención por categorías que reproduzca la sustancia de la exención actual, salvo en la medida en que el Reglamento (CE) n° 1370/2007 sea modificado por la presente propuesta legislativa relativa al sector ferroviario.

⁶ Propuesta de REGLAMENTO DEL CONSEJO por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 994/98 del Consejo, de 7 de mayo de 1998, sobre la aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea a determinadas categorías de ayudas de Estado horizontales y el Reglamento (CE) n° 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, COM(2012) 730 final, de 5.12.2012.

2013/0028 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**que modifica el Reglamento (CE) n° 1370/2007 en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y, en particular, su artículo 91,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁷,Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁸,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) A lo largo del último decenio, el crecimiento del tráfico de viajeros por ferrocarril ha sido insuficiente para aumentar su cuota modal en comparación con los automóviles y la aviación. El 6 % de la cuota modal del transporte de viajeros por ferrocarril en la Unión Europea se ha mantenido bastante estable. Los servicios ferroviarios de transporte de viajeros no han seguido el ritmo de evolución de las necesidades en términos de disponibilidad y calidad.
- (2) El mercado de la Unión de servicios de transporte internacional de viajeros por ferrocarril se ha abierto a la competencia a partir de 2010. Además, algunos Estados miembros han abierto a la competencia sus servicios nacionales de transporte de viajeros, bien mediante la introducción de derechos de acceso libre, bien mediante la licitación de contratos de servicio público o ambas.
- (3) En su Libro Blanco sobre la política de transportes, aprobado el 28 de marzo de 2011⁹, la Comisión anunció su intención de completar el mercado ferroviario interior, permitiendo a las empresas ferroviarias de la Unión ofrecer todo tipo de servicios de transporte ferroviario sin barreras técnicas ni administrativas innecesarias.
- (4) Cuando las autoridades competentes organizan sus servicios públicos de transporte de viajeros, necesitan garantizar que las obligaciones de servicio público y el ámbito geográfico de los contratos de servicio público son adecuados, necesarios y proporcionados para alcanzar los objetivos de la política de transporte público de viajeros en su territorio. Esta política debe plasmarse en los planes de transporte público, dejando un margen para soluciones de transporte basadas en el mercado. El proceso de definición de planes de transporte público y de obligaciones de servicio público debe ser transparente para todas las partes interesadas pertinentes, incluidos los potenciales participantes en el mercado.
- (5) Con objeto de garantizar una sólida financiación que permita alcanzar los objetivos de los planes de transporte público, las autoridades competentes deben diseñar obligaciones de servicio público para lograr objetivos de transporte público de manera rentable, teniendo en cuenta la compensación de la incidencia financiera neta de dichas obligaciones, y necesitan garantizar la viabilidad financiera a largo plazo del transporte público en virtud de los contratos de servicio público.
- (6) Con el fin de que el mercado del transporte público de viajeros por ferrocarril funcione correctamente, es particularmente importante que las autoridades competentes se atengan a dichos criterios en lo que atañe a las obligaciones de servicio público y al ámbito de aplicación de los contratos de servicio público, ya que el acceso libre a las operaciones de transporte necesita coordinarse adecuadamente con las operaciones incluidas en los contratos de servicio público. Por esta razón, el organismo regulador del ferrocarril independiente debe velar por la correcta aplicación y transparencia de este proceso.

⁷ DO C ... de ..., p. .

⁸ DO C ... de ..., p. .

⁹ Libro Blanco: Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible; COM(2011) 144.

- (7) Para favorecer la competencia en los contratos de servicio público, debe fijarse un volumen máximo anual en el transporte de viajeros por ferrocarril, dejando a las autoridades competentes cierta flexibilidad para optimizarlo en función de consideraciones económicas y operativas.
- (8) Para facilitar la preparación de las ofertas y, por tanto, reforzar la competencia, las autoridades competentes deben velar por que todos los operadores de servicio público interesados en dicha presentación reciban cierta información sobre los servicios de transporte y las infraestructuras cubiertos por el contrato de servicio público.
- (9) En el caso del transporte ferroviario, determinados límites máximos para la adjudicación directa de contratos de servicio público deben adaptarse a las condiciones económicas específicas en las que tienen lugar los procedimientos de licitación en este sector.
- (10) La creación de un mercado interior de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril implica la aplicación armonizada, en todos los Estados miembros, de normas comunes sobre los procedimientos de licitación para los contratos de servicio público en este sector.
- (11) Con el fin de crear las condiciones marco que permitan a la sociedad aprovecharse plenamente de las ventajas de una apertura eficaz del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril, es importante que los Estados miembros garanticen al personal de los operadores de servicio público un nivel adecuado de protección social.
- (12) Las autoridades competentes deben favorecer, a través de medidas adecuadas y efectivas, el acceso de los operadores de servicio público al material rodante ferroviario cuando el mercado no pueda garantizarlo en condiciones económicas adecuadas y no discriminatorias.
- (13) Para que el mercado pueda responder de forma más organizada, algunas características clave de los futuros procedimientos de licitación de los contratos de servicio público deben ser totalmente transparentes.
- (14) En coherencia con la lógica interna del Reglamento (CE) n° 1370/2007, debe aclararse que el periodo transitorio hasta el 2 de diciembre de 2019 se refiere únicamente a la obligación de organizar procedimientos de licitación de los contratos de servicio público.
- (15) Adaptarse a la obligatoriedad de los procedimientos de licitación de los contratos de servicio público implica para las empresas ferroviarias disponer de un cierto tiempo adicional que permita la reestructuración interna efectiva y sostenible de las empresas a las que se adjudicaron directamente dichos contratos en el pasado. Por lo tanto, deben adoptarse medidas transitorias para los contratos adjudicados directamente entre la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento y el 3 de diciembre de 2019.
- (16) Una vez abierto el mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril, deben adoptarse disposiciones adecuadas en la medida en que las autoridades competentes deban adoptar medidas para garantizar un elevado nivel de competencia mediante la limitación del número de contratos que concede a una empresa ferroviaria.
- (17) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la aplicación del artículo 5 *bis* del presente Reglamento, deben atribuirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias han de ejercerse de conformidad con el 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 Comisión¹⁰.
- (18) En el contexto de las modificaciones del Reglamento (CE) n° 994/98 (Reglamento de habilitación)¹¹, la Comisión también propuso una modificación del Reglamento (CE) n° 1370/2007 (COM(2012) 730/3). Con el fin de armonizar el enfoque a los Reglamentos de exención por categorías en el ámbito de las ayudas estatales, y de conformidad con los procedimientos previstos en el artículo 108, apartado 4, y en el artículo 109 del Tratado, la ayuda para la coordinación del transporte o el reembolso de determinadas obligaciones inherentes a la noción de servicio público, a que se refiere el artículo 93 del Tratado, deben incluirse en el ámbito de aplicación del Reglamento de habilitación.
- (19) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (CE) n° 1370/2007 en consecuencia.

¹⁰ DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

¹¹ Propuesta de REGLAMENTO DEL CONSEJO por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 994/98 del Consejo, de 7 de mayo de 1998, sobre la aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea a determinadas categorías de ayudas de Estado horizontales y el Reglamento (CE) n° 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, COM(2012) 730 final, de 5.12.2012.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) nº 1370/2007 se modifica como sigue:

1. a) En el artículo 2, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
«c) "autoridad local competente": toda autoridad competente cuyo ámbito geográfico de competencia no sea el nacional y que cubra las necesidades de transporte de una aglomeración urbana o un distrito rural;».
- b) La letra e) del artículo 2 se completa con el texto siguiente:
«Quedan excluidos del ámbito de aplicación de las obligaciones de servicio público todos los servicios públicos de transporte que vayan más allá de lo necesario para obtener efectos de red locales, regionales o subnacionales.».
2. Se añade el artículo 2 *bis* siguiente:
«Artículo 2 *bis*
Planes de transporte público y obligaciones de servicio público
1. Las autoridades competentes establecerán y actualizarán periódicamente los planes de transporte público de viajeros que abarquen todos los modos de transporte pertinentes para el territorio bajo su responsabilidad. Estos planes de transporte público deberán definir los objetivos de la política de transporte público y los medios para ejecutarlos que abarquen todos los modos de transporte para el territorio bajo su responsabilidad. Deberán incluir, como mínimo:
 - a) la estructura de la red o de las rutas;
 - b) los requisitos básicos que debe cumplir la oferta de transporte público, tales como accesibilidad, conectividad territorial, seguridad, interconexiones modales e intermodales en principales nudos de conexión; ofrecer características tales como horarios de funcionamiento, frecuencia de los servicios y grado mínimo de utilización de la capacidad;
 - c) las normas de calidad correspondientes a asuntos tales como equipamiento de las paradas y material rodante, puntualidad y fiabilidad, limpieza, servicio e información al cliente, tramitación de quejas y vías de recurso, seguimiento de la calidad del servicio;
 - d) los principios en materia de política tarifaria;
 - e) los requisitos operativos como transporte de bicicletas, gestión del tráfico, plan de contingencia en caso de perturbaciones.
- Al elaborar planes de transporte público, las autoridades competentes deberán tener en cuenta, en particular, las normas aplicables en materia de derechos de los pasajeros, protección social, empleo y protección del medio ambiente.
- Las autoridades competentes adoptarán los planes de transporte público previa consulta de las partes interesadas pertinentes y los publicarán. A efectos del presente Reglamento, las partes interesadas pertinentes que deben ser tenidas en consideración son, al menos, los operadores de transporte, los gestores de infraestructuras y, si procede, las organizaciones representativas de viajeros y trabajadores.
2. El establecimiento de las obligaciones de servicio público y la adjudicación de los contratos de servicio público serán coherentes con los planes de transporte público aplicables.
3. El pliego de condiciones de las obligaciones de servicio público para el transporte público de viajeros y el ámbito de su aplicación se establecerán como sigue:
 - a) se definirán de conformidad con el artículo 2, letra e);
 - b) serán adecuados para lograr los objetivos del plan de transporte público;
 - c) no excederán de lo necesario y proporcionado para lograr los objetivos del plan de transporte público.

La evaluación de la adecuación a que se refiere la letra b), tendrá en cuenta si una intervención pública en la prestación del transporte de viajeros es un medio adecuado para lograr los objetivos de los planes de transporte público.

En el caso del transporte público de viajeros por ferrocarril, la evaluación de la necesidad y la proporcionalidad a que se refiere la letra c), tendrá en cuenta los servicios de transporte prestados de conformidad con el artículo 10, apartado 2, de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (refundición)¹² y considerará toda la información ofrecida a los gestores de infraestructuras y a los organismos reguladores de conformidad con lo dispuesto en el artículo 38, apartado 4, primera frase, de la misma Directiva.

4. El pliego de condiciones de las obligaciones de servicio público y la compensación correspondiente de la incidencia financiera neta de las obligaciones de servicio público deberán:
 - a) alcanzar los objetivos del plan de transporte público de la forma más rentable;
 - b) sostener financieramente la prestación del transporte público de viajeros de acuerdo con los requisitos establecidos en el plan de transporte público a largo plazo.

5. Al elaborar el pliego de condiciones de las obligaciones de servicio público, la autoridad competente fijará los proyectos relativos y el ámbito de aplicación, las etapas básicas de la evaluación de su conformidad con los requisitos establecidos en los apartados 2, 3 y 4 y los resultados de la evaluación.

La autoridad competente consultará adecuadamente sobre dichos pliegos de condiciones a las partes interesadas pertinentes, tales como, al menos, los operadores de transporte, los gestores de infraestructuras y, si procede, las organizaciones representativas de viajeros trabajadores y tendrá en consideración sus observaciones.

6. En el caso del transporte público de viajeros por ferrocarril:
 - a) el cumplimiento de la evaluación y del procedimiento establecido en el presente artículo estará garantizado por el organismo regulador al que se hace referencia en el artículo 55 de la Directiva de 2012/34/UE, incluso por iniciativa propia;
 - b) el volumen máximo anual de un contrato de servicio público en términos de tren-kilómetro será el valor mayor entre 10 millones tren-kilómetro o un tercio del volumen total nacional del transporte público de viajeros por ferrocarril en virtud del contrato de servicio público.»

3. El artículo 4 se modifica como sigue:

- a) En el apartado 1, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) definir claramente las obligaciones de servicio público, previstas en el artículo 2, letra e) y en el artículo 2 *bis*, que el operador de servicio público debe ejecutar, y los territorios correspondientes;».

- b) La última frase del apartado 1, letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«En el caso de los contratos de servicio público no adjudicados con arreglo al artículo 5, apartado 3, esos parámetros se determinarán de forma que ninguna compensación pueda exceder en caso alguno del importe necesario para cubrir la incidencia financiera neta en los costes e ingresos derivados de la ejecución de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes conservados por el operador de servicio público y la existencia de unos beneficios razonables;».

- c) El apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«Cuando las autoridades competentes, de acuerdo con la legislación nacional, exijan a los operadores de servicio público que cumplan determinadas normas de calidad y sociales o establezcan criterios sociales y cualitativos, estas normas y criterios se incluirán en los documentos de licitación y en los contratos de servicio público.».

- d) Se añade el apartado 8 siguiente:

«8. Las autoridades competentes pondrán a disposición de todas las partes interesadas la información pertinente para la preparación de una oferta en el marco de un procedimiento de convocatoria a licitación. Esta documentación incluirá información sobre la demanda de viajeros, las tarifas, los costes y los ingresos relativos al transporte público de viajeros objeto de la licitación y datos de la infraestructura pertinentes para el funcionamiento de los vehículos o del material rodante exigido a fin de que puedan preparar planes empresariales bien informados. Los gestores de infraestructuras ferroviarias ayudarán a las autoridades competentes a facilitar todas las especificaciones correspondientes a la infraestructura. El incumplimiento

¹² DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

de las disposiciones antes enumeradas estará sujeto a la revisión jurídica prevista en el artículo 5, apartado 7, del presente Reglamento.».

4. El artículo 5 se modifica como sigue:

a) El apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Salvo que lo prohíba el Derecho nacional, las autoridades competentes podrán optar por la adjudicación directa de los contratos de servicio público

- a) cuando su valor anual medio se haya estimado en menos de 1 000 000 EUR o menos de 5 000 000 EUR, en el caso de un contrato de servicio público incluido el transporte público por ferrocarril o
- b) cuando tenga por objeto la prestación anual de menos de 300 000 kilómetros de servicios públicos de transporte de viajeros o menos de 150 000 kilómetros en el caso de un contrato de servicio público, incluido el transporte público por ferrocarril.

Cuando un contrato de servicio público sea adjudicado directamente a una pequeña o mediana empresa que no utilice más de 23 vehículos de carretera, estos umbrales podrán aumentarse a un valor medio anual estimado inferior a 2 000 000 EUR, o a una prestación anual de servicios públicos de transporte de viajeros inferior a 600 000 kilómetros.».

b) El apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«Con el fin de aumentar la competencia entre empresas ferroviarias, las autoridades competentes podrán decidir adjudicar a diferentes empresas ferroviarias contratos de transporte público de viajeros por ferrocarril que cubran partes de la misma red o un paquete de rutas. A tal efecto, las autoridades competentes podrán decidir antes de poner en marcha el procedimiento de licitación limitar el número de contratos que debe adjudicarse a la misma empresa ferroviaria.».

5. Se añade el artículo 5 *bis* siguiente:

«Artículo 5 *bis*

Material rodante

- 1. Los Estados miembros adoptarán, con arreglo a las normas sobre ayudas estatales, las medidas necesarias para garantizar a los operadores que deseen ofrecer servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril en virtud del contrato de servicio público el acceso efectivo y no discriminatorio a material rodante adecuado para dicho transporte.
- 2. Cuando en el mercado correspondiente no opere ninguna empresa de alquiler de material rodante que ofrezca a todos los operadores públicos de transporte de viajeros por ferrocarril en cuestión el alquiler del material rodante mencionado en el apartado 1 en condiciones no discriminatorias y comercialmente viables, los Estados miembros velarán por que la autoridad competente asuma, de conformidad con las normas sobre ayudas estatales, el riesgo del valor residual del material rodante en caso de que los agentes económicos que tengan la intención y la capacidad de participar en los procedimientos de licitación de los contratos de servicio público así lo soliciten para poder participar en los procedimientos de licitación.

La autoridad competente podrá cumplir la obligación establecida en el párrafo primero de una de las siguientes maneras:

- a) Adquiriendo ella misma el material rodante necesario para la ejecución del contrato de servicio público, con el fin de ponerlo a disposición del operador de servicio público seleccionado a precio de mercado o como parte del contrato de servicio público con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra b), al artículo 6 y, en su caso, al anexo.
- b) Proporcionando una garantía para la financiación del material rodante necesario para la ejecución del contrato de servicio público a precio de mercado o como parte del contrato de servicio público con arreglo al artículo 4, apartado 1, letra b), al artículo 6 y, en su caso, al anexo. Esta garantía puede cubrir el riesgo de valor residual, siempre que se respeten las normas pertinentes sobre ayudas estatales, cuando proceda,
- c) Comprometiéndose, en el contrato de servicio público, a adquirir el material rodante al final del contrato a precio de mercado.

En los casos mencionados en las letras b) y c), la autoridad competente tendrá el derecho de exigir que el operador de servicio público transfiera el material rodante tras la expiración del contrato de servicio público al nuevo operador al que se adjudique un contrato. La autoridad competente podrá

obligar al nuevo operador de transporte público a hacerse cargo del mismo. La transferencia deberá realizarse a precios de mercado.

3. Si el material rodante es transferido a un nuevo operador de transporte público, la autoridad competente facilitará en los documentos de licitación información detallada sobre el coste de mantenimiento y sobre el estado físico del material rodante.
4. A más tardar el [18 meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión adoptará medidas en las que se establezcan normas detalladas sobre el procedimiento que debe seguirse para la aplicación de los apartados 2 y 3 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 9 *bis*, apartado 2.».
6. En el artículo 6, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Toda compensación vinculada a una regla general o a un contrato de servicio público deberá cumplir lo dispuesto en el artículo 4, con independencia de las modalidades de adjudicación del contrato. Toda compensación, cualquiera que sea su naturaleza, vinculada a un contrato de servicio público no adjudicado conforme al artículo 5, apartado 3, o vinculada a una regla general deberá además ajustarse a lo dispuesto en el anexo.».
7. El artículo 7 se modifica como sigue:
 - a) El texto del apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Cada autoridad competente hará público una vez al año un informe global sobre las obligaciones de servicio público de su competencia, la fecha de inicio y duración de los contratos de servicio público, los operadores de servicio público seleccionados y las compensaciones y los derechos exclusivos otorgados a dichos operadores de servicio público en contrapartida. El informe distinguirá entre transporte en autobús y transporte ferroviario, permitirá el control y la evaluación de las prestaciones, la calidad y la financiación de la red de transporte público y, si procede, proporcionará información sobre la naturaleza y el alcance de todo derecho exclusivo concedido. Los Estados miembros facilitarán el acceso centralizado a tales informes, por ejemplo a través de un portal web común.».
 - b) En el apartado 2, se añade la letra siguiente:

«d) fecha prevista de inicio y duración del contrato de servicio público.»
8. El artículo 8 se modifica como sigue:
 - a) La primera frase del apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, la adjudicación de contratos de servicio público por ferrocarril, con excepción de otros modos ferroviarios como metro o tranvías, cumplirá lo dispuesto en el artículo 5, apartado 3, a partir del 3 de diciembre de 2019. Todos los contratos de servicio público por otros modos ferroviarios y por carretera deberán haber sido adjudicados con arreglo al artículo 5, apartado 3, a más tardar el 3 de diciembre de 2019. Durante el periodo transitorio que finaliza el 3 de diciembre de 2019, los Estados miembros tomarán medidas para cumplir progresivamente el artículo 5, apartado 3, con el fin de evitar problemas estructurales graves, en particular, en lo que respecta a la capacidad de transporte.».
 - b) Se añade el apartado 2 *bis* siguiente:

«2 *bis*. Los contratos de servicio público para el transporte público de viajeros por ferrocarril adjudicados directamente entre el 1 de enero de 2013 y 2 de diciembre de 2019 podrán continuar hasta la fecha de su expiración. Sin embargo, en ningún caso, podrán continuar después del 31 de diciembre de 2022.».
 - c) En el apartado 3, la última frase del párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Los contratos a que se refiere la letra d) podrán continuar hasta su expiración, siempre que tengan duración limitada similar a las duraciones que se especifican en el artículo 4.».
9. Se añade el artículo 9 *bis* siguiente:

«Artículo 9 *bis*

Procedimiento de comité

 1. La Comisión estará asistida por el Comité del espacio ferroviario europeo único instituido por el artículo 62 de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre

de 2012 , por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (refundición)¹³. Dicho Comité será un comité a tenor del Reglamento (UE) n° 182/2011.

2. Cuando se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011.

Artículo 2

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

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

N. de la R.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Termini de formulació d'observacions

Termini: 4 dies hàbils (del 12.02.2013 al 15.02.2013).
Finiment del termini: 18.02.2013; 09:30 h.
Acord: Presidència del Parlament, 08.02.2013.

Tramesa a la Comissió

Comissió competent: Comissió de Territori i Sostenibilitat.

Acord: Presidència del Parlament, 08.02.2013.

¹³ DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

— **Control del principio de subsidiariedad amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell per la qual es modifica, pel que fa a l'obertura del mercat dels serveis nacionals de transport de viatgers per ferrocarril i a la governança de les infraestructures ferroviàries, la Directiva 2012/34/UE del Parlament Europeu i del Consell, per la qual s'estableix un espai ferroviari europeu únic**

Tram. 295-00010/10

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 06.02.13
Reg. 2111 / Admissió a tràmit: Presidència del Parlament, 08.02.2013

ASUNTO: PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO QUE MODIFICA, EN LO QUE ATAÑE A LA APERTURA DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS NACIONALES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS POR FERROCARRIL Y A LA GOBERNANZA DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS, LA DIRECTIVA 2012/34/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, DE 21 DE NOVIEMBRE DE 2012, POR LA QUE SE ESTABLECE

UN ESPACIO FERROVIARIO EUROPEO ÚNICO (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM(2013) 29 FINAL] [2013/0029 (COD)] {SWD(2013) 10 FINAL} {SWD(2013) 11 FINAL} {SWD(2013) 12 FINAL} {SWD(2013) 13 FINAL}

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 30.1.2013
COM(2013) 29 final
2013/0029 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

que modifica, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias, la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2013) 10 final}, {SWD(2013) 11 final}, {SWD(2013) 12 final}, {SWD(2013) 13 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

En su Libro Blanco sobre la política de transportes adoptado el 28 de marzo de 2011¹, la Comisión expuso su visión de un espacio ferroviario europeo único, con un mercado ferroviario interior en el que las empresas ferroviarias europeas puedan prestar sus servicios sin tener que hacer frente a obstáculos técnicos y administrativos innecesarios.

¹ Libro Blanco titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» [COM(2011) 144].

Varias iniciativas sectoriales han reconocido el potencial que ofrecen las infraestructuras ferroviarias como eje del mercado interior y motor de un crecimiento sostenible. Las conclusiones del Consejo Europeo de enero de 2012 destacaron la necesidad de liberar el potencial de crecimiento de un mercado único plenamente integrado, aplicando, entre otras, las medidas oportunas para las industrias de red. La Comunicación de la Comisión que lleva por título «Medidas a favor de la estabilidad, el crecimiento y el empleo», adoptada el 30 de mayo del 2012, subrayó la importancia de seguir reduciendo la carga y las trabas reglamentarias que dificultan la entrada en el sector ferroviario. De igual forma, la Comunicación de la Comisión sobre la mejora de la gobernanza del mercado único, adoptada el 8 de junio de 2012², hizo hincapié también en la importancia que reviste el sector del transporte.

Al mismo tiempo, la Comisión ha propuesto crear dentro del próximo marco financiero plurianual (2014-2020) un mecanismo denominado «Conectar Europa» y asignar a las infraestructuras de transporte un importe de 31 700 millones de euros de la dotación total de 50 000 millones.

En el curso de la última década, la adopción de tres paquetes ferroviarios legislativos ha permitido abrir progresivamente los mercados nacionales y ha hecho que los ferrocarriles sean más competitivos e interoperativos a nivel de la Unión. Sin embargo, a pesar del considerable desarrollo del acervo de la UE, la cuota modal del ferrocarril dentro del transporte interior de la Unión se ha mantenido en unos niveles modestos. La presente propuesta pretende eliminar los obstáculos aún existentes que limitan la efectividad de los mercados ferroviarios.

1.2. Problemas que deben abordarse

Entre los obstáculos aún existentes figura en primer lugar la dificultad de acceso al mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros. En muchos Estados miembros, ese mercado está cerrado a la competencia, lo que no solo limita su desarrollo, sino que además crea disparidades entre los Estados miembros que han abierto ya sus mercados y aquellos otros que aún no lo han hecho.

La mayor parte de los servicios nacionales de transporte de viajeros no pueden ofrecerse sobre bases exclusivamente comerciales y requieren el apoyo del Estado. Su prestación tiene lugar en el marco de contratos de servicio público. Por este motivo, el presente paquete legislativo aborda también el problema de la competencia en dichos contratos, al igual que otras cuestiones complementarias, como, por ejemplo, la disponibilidad de material rodante para quienes liciten por la obtención de esos contratos o el establecimiento de sistemas integrados de fijación de horarios y de expedición de billetes en los casos en que beneficien a los viajeros.

Un segundo conjunto de problemas que impide que el mercado ferroviario pueda desarrollar todo su potencial es el relacionado con la gobernanza de los administradores de infraestructuras. Por tratarse de monopolios naturales, los administradores de infraestructuras no siempre reaccionan ante las necesidades del mercado y de sus usuarios, obstaculizando así el buen funcionamiento del sector en su conjunto. Hay incluso Estados miembros en los que los administradores de infraestructuras no pueden cumplir sus tareas por hallarse estas separadas entre diferentes organismos. Además, el marco jurídico actual no ha conseguido mejorar la cooperación transfronteriza entre esos administradores.

Obstaculizan, asimismo, la entrada en el mercado aquellas situaciones en que la gestión de las infraestructuras y las operaciones de transporte forman parte de una misma estructura integrada. En esos casos, los administradores de infraestructuras se enfrentan a un conflicto de intereses, dado que deben tener en cuenta los intereses comerciales de la estructura integrada y de sus filiales de transporte, al tiempo que se ven impulsados a discriminar en la concesión de permisos de acceso a las infraestructuras.

A ello se añade otro inconveniente, a saber, las estructuras integradas hacen mucho más difícil la separación de cuentas entre la gestión de las infraestructuras y las operaciones de transporte. En las estructuras integradas, los reguladores encuentran dificultades para rastrear los flujos financieros entre las diferentes filiales y la sociedad de cartera (*holding*). Los instrumentos contables permiten aumentar o disminuir artificialmente los resultados de las distintas filiales. Además, las subvenciones cruzadas y las transferencias de fondos de infraestructuras a actividades competitivas constituyen un serio obstáculo para la entrada en el mercado de nuevos operadores, que carecen de la posibilidad de acogerse a esos fondos. Dichas prácticas pueden implicar también la concesión de ayudas estatales a actividades competitivas.

1.2. Objetivos generales

El principal objetivo de la política de transportes de la Unión Europea es establecer un mercado interior gracias a un alto grado de competitividad y al desarrollo armónico, equilibrado y sostenible de actividades económicas. El Libro Blanco del Transporte, publicado en 2011, indica que el ferrocarril habrá de representar ya en 2050 la mayor parte del transporte de viajeros a media distancia. Este cambio modal contribuirá a la consecución del objetivo de reducir en un

² Comunicación de la Comisión titulada «Mejorar la gobernanza del mercado único» [COM(2012) 259].

20 % las emisiones de gases de efecto invernadero que prevé la Agenda Europa 2020 para poder alcanzar un crecimiento inteligente, sostenible e innovador³. El mismo Libro Blanco concluye que no será posible ningún cambio fundamental en el transporte sin el apoyo de una infraestructura adecuada y sin un enfoque más inteligente en su utilización.

El objetivo general del cuarto paquete ferroviario es aumentar la calidad y la eficacia de los servicios ferroviarios, eliminando cualquier obstáculo jurídico, institucional o técnico que pueda persistir e impulsando el buen funcionamiento del sector del ferrocarril y su competitividad para que pueda seguir desarrollándose el espacio ferroviario europeo único.

1.3. Objetivos particulares

Las disposiciones que comprende la presente propuesta tienen por objeto lo siguiente:

a) por una parte, abrir el mercado de los servicios nacionales de transporte ferroviario de viajeros para intensificar en él la presión competitiva y aumentar así la cantidad y la calidad de los servicios prestados a los viajeros; la propuesta tiene que analizarse junto con las modificaciones que pretenden introducirse en el Reglamento (CE) nº 1370/2007 (obligaciones de servicio público) y, en este contexto, su objetivo es incrementar la eficacia de la financiación pública destinada a los servicios de transporte de viajeros;

b) por otra parte, mejorar la gobernanza de la gestión de las infraestructuras con el fin de garantizar la igualdad en el acceso a ellas; este objetivo ha de conseguirse suprimiendo en las estructuras integradas los conflictos de intereses que afectan a las decisiones de los administradores de infraestructuras y eliminando las posibilidades de subvención cruzada que existen en esas estructuras; la propuesta pretende garantizar también que todas las funciones de los administradores de infraestructuras se gestionen de forma coherente y que, además de fortalecerse la coordinación entre ellos y los operadores ferroviarios para poder atender mejor a las necesidades del mercado, se impulse la cooperación transfronteriza entre los distintos administradores.

2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS A LOS INTERESADOS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

Con el fin de ayudar a la Comisión en la tarea de evaluar el impacto, se encargó a un consultor externo que realizara un estudio de apoyo y dirigiera una consulta a las partes interesadas. El estudio se inició en diciembre de 2011 y el informe final se entregó el mismo mes del año siguiente.

Para recabar la opinión de los interesados, se optó, no por una consulta abierta, sino por varios métodos de consulta particulares. Entre el 1 de marzo y el 16 de abril de 2012, se enviaron cuestionarios personalizados a 427 interesados relacionados con el sector del ferrocarril (empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras, ministerios de transporte público y otros ministerios, autoridades de seguridad, organismos representativos y sindicatos, entre otros). El índice de respuesta fue del 40 %. En el caso de los viajeros, se procedió a una encuesta del Eurobarómetro dirigida a 25 000 ciudadanos repartidos de forma equilibrada por los 25 Estados miembros que disponen de red ferroviaria. Además, la red del Comité de las Regiones se utilizó para llegar a las autoridades locales y regionales, y se consultó también al Comité de Diálogo Sectorial de Ferrocarriles.

Esas diversas consultas se complementaron con otras actividades: una audiencia de los interesados el 29 de mayo de 2012 (con unos 85 participantes), una conferencia el 24 de septiembre del mismo año (con unos 420 participantes) y una serie de entrevistas a lo largo del año con determinados interesados. Además, el personal de la Comisión se entrevistó con representantes de la Comunidad de Ferrocarriles Europeos, de los operadores europeos de transporte de viajeros, de la Federación Europea de Trabajadores del Transporte, de la Federación Europea de Viajeros, de la asociación Gestores Europeos de Infraestructuras Ferroviarias y de la Unión Internacional de Transportes Públicos (UITP). También se realizaron visitas y entrevistas personales a algunos interesados en Italia, Francia, Alemania, los Países Bajos, Polonia, Hungría, Suecia y el Reino Unido.

La mayoría de los interesados coincidió en señalar durante las consultas que la calidad de los servicios ferroviarios y la competitividad del sector en la UE se ven afectados por las diversas dificultades de acceso a las que se enfrentan las empresas ferroviarias. Aunque el 69 % de los consultados señaló como problema las divergencias en la interpretación de la normativa, fueron las limitaciones de la capacidad de la infraestructura las que se identificaron como principal dificultad de acceso para esas empresas (según el 83 %).

Los resultados de la consulta mostraron que las opiniones se encuentran fuertemente polarizadas en cuanto a las soluciones que puedan garantizar una gobernanza independiente y eficaz de las infraestructuras ferroviarias. La inmensa mayoría de los ministerios de transportes, de las autoridades responsables de la competencia, de los

³ Comunicación de la Comisión titulada «Europa 2020: Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador» [COM(2010) 2020].

organismos reguladores, de los administradores de infraestructuras independientes, de las empresas ferroviarias, de los viajeros y de las asociaciones de transitarios abogaron por una separación completa que garantice plena transparencia e iguales condiciones a todos los operadores. Por el contrario, las sociedades de cartera, los administradores de infraestructuras dependientes de esas sociedades y los representantes de los trabajadores se remitieron a la literatura científica que subraya los inconvenientes que conlleva la separación, entre ellos, el mayor coste de las transacciones y los posibles problemas de ineficacia derivados de la desconexión. Estos interesados indicaron que los problemas podrían resolverse con solo dar un papel más importante a la supervisión reglamentaria. Por otra parte, el 64 % de los consultados respaldó la idea de crear un organismo específico con representantes de todos los usuarios de las infraestructuras para garantizar que sus intereses se tengan en cuenta de forma no discriminatoria.

A lo largo del proceso de consulta, la Comisión mantuvo un enfoque proactivo para animar a los interesados a participar. Además, dado que todos ellos tuvieron la oportunidad de expresar sus opiniones, quedó garantizado el respeto de las normas de consulta mínimas de la Comisión.

Al final, basándose en el estudio externo arriba mencionado así como en las conclusiones de la consulta dirigida a los interesados, la Comisión realizó una evaluación de impacto cuantitativa y cualitativa de las medidas propuestas. La evaluación procedió a examinar varias medidas alternativas para modernizar el marco reglamentario existente.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

3.1. Definición del término «administrador de infraestructuras» (artículo 3, punto 2)

La definición establece con claridad todas las funciones administrativas que deben desempeñar los administradores de infraestructuras. El objetivo es garantizar que todas esas funciones se cumplan de forma congruente. De la redacción actual, la definición suprime la posibilidad de atribuir a distintos organismos o empresas las funciones que desempeñe el administrador de la infraestructura en una red o en parte de una red. Además, aclara el significado de cada una de las funciones que corresponden al administrador.

3.2. Definición del término «servicio internacional de transporte de viajeros» (artículo 3, punto 5)

El punto 5 del artículo 3 actual define los servicios internacionales de transporte de viajeros. Con la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril, la distinción entre servicios internacionales y servicios nacionales deja de tener objeto a los efectos de la presente Directiva. Se suprime, pues, esa definición.

3.3. Separación de cuentas dentro de un grupo integrado (artículo 6, apartado 2)

El artículo 6, apartado 2, contempla actualmente la posibilidad de organizar dentro de una misma empresa la gestión de la infraestructura y los servicios de transporte, respetando al mismo tiempo el requisito de la separación contable. Dado que la presente propuesta contiene normas que regulan específicamente la separación de una y otra actividad, es preciso suprimir esa disposición.

3.4. Separación institucional de los administradores de infraestructuras (artículo 7)

Esta disposición establece que los administradores de infraestructuras deben poder desempeñar todas las funciones necesarias para el desarrollo sostenible de las infraestructuras. Además, introduce la separación institucional entre el administrador de infraestructuras y las operaciones de transporte al prohibir que una misma persona física o jurídica tenga la facultad de controlar o de ejercer influencia en un administrador de infraestructuras y en una empresa ferroviaria al mismo tiempo. Permite, no obstante, que un Estado miembro sea propietario de las dos entidades jurídicas, siempre que el control sea ejercido por autoridades públicas que estén separadas y sean jurídicamente distintas la una de la otra.

3.5. Independencia de los administradores de infraestructuras en las empresas integradas verticalmente (artículos 7 *bis* y 7 *ter*)

La propuesta permite que las empresas integradas verticalmente, incluidas las que tengan estructura de sociedad de cartera o *holding*, conserven la propiedad del administrador de infraestructuras. Aclara, no obstante, que esto solo será admisible cuando se garantice que el administrador disponga de un derecho efectivo de toma de decisiones en el ejercicio de todas sus funciones. Dispone, además, que ese derecho deberá garantizarse con medidas de salvaguardia sólidas y eficaces que protejan la independencia del administrador. La propuesta precisa que esas salvaguardias tendrán que integrarse en la estructura de la empresa y señala, entre ellas, la separación de los circuitos financieros entre el administrador de infraestructuras y las otras sociedades que compongan el grupo integrado. Establece también las disposiciones que regulan la estructura de gestión del administrador de infraestructuras.

3.6. Verificación del cumplimiento (artículo 7 *quater*)

Esta disposición establece la posibilidad de que los Estados miembros limiten los derechos de acceso de los operadores ferroviarios que formen parte de empresas integradas verticalmente, en caso de que la Comisión no pueda confirmar

que se han aplicado efectivamente las medidas de salvaguardia necesarias para proteger la independencia del administrador de infraestructuras.

3.7. Comité de coordinación (artículo 7 *quinquies*)

Esta disposición pretende garantizar una buena coordinación entre el administrador de infraestructuras, los usuarios de la red que se vean afectados por sus decisiones —incluyendo a los candidatos, a los representantes de los viajeros y a los usuarios de los servicios de transporte— y las autoridades regionales y locales. Enumera aquellas cuestiones en las que el administrador de infraestructuras ha de recabar la opinión de los usuarios, lo que comprende las necesidades de estos en cuanto al desarrollo de las infraestructuras, los objetivos de rendimiento, la asignación de recursos y los cánones.

3.8. Red Europea de Administradores de Infraestructuras (artículo 7 *sexies*)

La propuesta crea un foro para la cooperación transfronteriza entre los administradores de infraestructuras con el fin de desarrollar la red ferroviaria europea. Esto incluye la cooperación para el establecimiento de los corredores de la red principal y de los corredores ferroviarios de transporte de mercancías y para la aplicación del plan de despliegue del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS). La propuesta regula también la función de seguimiento a la que debe someter ese sistema el trabajo de los administradores de infraestructuras con el fin de mejorar la calidad de sus servicios.

3.9. Condiciones de acceso a las infraestructuras ferroviarias (artículo 10)

Se modifica el artículo 10, apartado 2, para otorgar a las empresas ferroviarias europeas derechos de acceso que les permitan explotar servicios nacionales de transporte de viajeros. Dado que se suprime la distinción que hace la normativa actual entre servicios internacionales y servicios nacionales, tienen que suprimirse también los apartados 3 y 4 del artículo 10, cuyo objetivo era determinar el carácter internacional o nacional de un servicio.

3.10. Limitación de los derechos de acceso (artículo 11)

Esta disposición da a los Estados miembros la posibilidad de limitar los derechos de acceso para la explotación de servicios nacionales o internacionales en caso de que el ejercicio de esos derechos pueda poner en peligro el equilibrio económico de un contrato de servicio público. Como sucede actualmente con los servicios internacionales, la disposición establece que los organismos reguladores deben aplicar procedimientos y criterios comunes para determinar si un servicio nacional pone o no en peligro el equilibrio económico de un contrato de servicio público.

3.11. Sistemas comunes de información y de billetería integrada (artículo 13 *bis*)

Para garantizar que los viajeros sigan beneficiándose de los efectos de la red, esta disposición ofrece a los Estados miembros la posibilidad de establecer —de forma que no se distorsione la competencia— sistemas de información y de billetería integrada comunes a todas las empresas ferroviarias que presten servicios nacionales de transporte de viajeros. La disposición prevé, asimismo, que las empresas ferroviarias adopten planes de emergencia coordinados para prestar asistencia a los viajeros en caso de grave perturbación del tráfico.

3.12. Derechos de capacidad (artículo 38, apartado 4)

Esta disposición se modifica con el fin de garantizar a todos los actores del mercado la seguridad jurídica necesaria para que desempeñen sus actividades. La disposición precisa el plazo dentro del cual los organismos reguladores deben evaluar si está en peligro el equilibrio económico de un contrato de servicio público. Esto es congruente con el proceso de adjudicación de la capacidad de infraestructura.

2013/0029 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

que modifica, en lo que atañe a la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril y a la gobernanza de las infraestructuras ferroviarias, la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 91,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Una vez transmitido el proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁴,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁵,

Actuando de conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El crecimiento del tráfico ferroviario de viajeros en la última década ha sido insuficiente para que pueda aumentar su cuota modal con relación a los autocares y los aviones. El 6 % al que se eleva en la Unión Europea la cuota modal del transporte de viajeros por ferrocarril se ha mantenido prácticamente estable. Los servicios de transporte ferroviario de viajeros no han sabido responder a la evolución de las necesidades en términos de oferta y de calidad.
- (2) En la Unión, el mercado del transporte de mercancías y el de los trenes internacionales de transporte de viajeros se encuentran abiertos a la competencia desde 2007 y 2010, respectivamente, en aplicación de las Directivas 2004/51/CE⁶ y 2007/58/CE⁷. Hay, además, algunos Estados miembros que han abierto a la competencia sus servicios nacionales de transporte de viajeros, estableciendo derechos de acceso abiertos, convocando licitaciones para la concesión de contratos de servicio público o haciendo uso de ambos métodos.
- (3) La Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único⁸, crea ese espacio con una serie de normas comunes que regulan desde la gobernanza de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras hasta la financiación de estas y el cobro de cánones por su utilización, y desde las condiciones de acceso a las infraestructuras y servicios ferroviarios hasta la supervisión reglamentaria del mercado ferroviario. Gracias a la existencia de todos estos elementos, es posible ahora completar la apertura del mercado ferroviario de la Unión y reformar la gobernanza de los administradores de infraestructuras para poder garantizar la igualdad de condiciones en el acceso a estas.
- (4) La Directiva 2012/34/UE dispone que la Comisión, basándose en el requisito actual de separación entre la gestión de las infraestructuras y las operaciones de transporte, proponga, en su caso, medidas legislativas para la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte ferroviario de viajeros y establezca las condiciones necesarias para garantizar un acceso no discriminatorio a las infraestructuras.
- (5) Con el fin de lograr una gestión y una utilización eficaces de las infraestructuras, es necesario garantizar una mayor coordinación entre los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias creando un comité de coordinación.
- (6) Los Estados miembros han de velar por que sea el propio administrador de infraestructuras el que desempeñe de forma coherente todas las funciones necesarias para un funcionamiento, mantenimiento y desarrollo sostenibles de las infraestructuras ferroviarias.
- (7) Los asuntos transfronterizos deben ser atendidos eficazmente por los administradores de infraestructuras de los distintos Estados miembros gracias a la creación de una red europea de administradores de infraestructuras.
- (8) Para poder garantizar un acceso igual a las infraestructuras, es preciso eliminar los conflictos de intereses que puedan resultar de aquellas estructuras integradas que agrupen la gestión de la infraestructura y las actividades de transporte. La única forma de garantizar un acceso igual a las infraestructuras ferroviarias es suprimir los incentivos que favorezcan la discriminación de los competidores. Se trata de una condición necesaria para que pueda realizarse con éxito la apertura del mercado de los servicios nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril. Con ello, además, se eliminarán también las posibilidades de subvención cruzada que existen en esas estructuras integradas y que producen distorsiones del mercado.
- (9) Las exigencias de independencia que la Directiva 2012/34/UE impone actualmente a los administradores de infraestructuras respecto de las empresas de transporte ferroviario solo cubren las funciones esenciales de aquellos, a saber, la toma de decisiones en la adjudicación de los surcos ferroviarios y la toma de decisiones

⁴ DO C de , p. .

⁵ DO C de , p. .

⁶ DO L 164 de 30.4.2004, p. 164.

⁷ DO L 315 de 3.12.2007, p. 44.

⁸ DO L 343 de 14.12.2012, p. 32.

relativas a los cánones de las infraestructuras. Es necesario, sin embargo, que todas las funciones se ejerzan de forma independiente, dado que, además de las esenciales, hay otras funciones que también pueden utilizarse para discriminar a los competidores. Tal es especialmente el caso de las decisiones en materia de inversión o de mantenimiento, que pueden favorecer a aquellas partes de la red que sean utilizadas principalmente por los operadores de transporte de la empresa integrada. En igual sentido, las decisiones relativas a la planificación de las obras de mantenimiento pueden influir en la disponibilidad de surcos ferroviarios para los competidores.

- (10) Los requisitos actuales de la Directiva 2012/34/UE solo contemplan la independencia jurídica, organizativa y de toma de decisiones, lo que no excluye completamente la posibilidad de mantener una empresa integrada siempre que se garanticen esos tres ámbitos de independencia. En lo que respecta a la independencia en la toma de decisiones, es preciso establecer las salvaguardias adecuadas para impedir que la empresa integrada pueda controlar la toma de decisiones del administrador de infraestructuras. Sin embargo, ni siquiera la plena aplicación de esas salvaguardias puede excluir completamente que en el caso de las empresas integradas verticalmente se registren conductas discriminatorias frente a los competidores. En dichas empresas, concretamente, sigue siendo posible el uso de prácticas de subvención cruzada o, cuando menos, puede resultar muy difícil para los organismos reguladores controlar y ejecutar en ellas las salvaguardias necesarias a fin de impedir esas prácticas. Para solucionar estos problemas, la medida más eficaz es la separación institucional entre la gestión de las infraestructuras y las operaciones de transporte.
- (11) Es preciso, por lo tanto, disponer que los Estados miembros impidan que una misma persona física o jurídica esté facultada para controlar a un administrador de infraestructuras y, al mismo tiempo, para ejercer control o cualquier otro derecho sobre una empresa ferroviaria. En sentido inverso, debe también disponerse que el control de una empresa ferroviaria excluya la posibilidad de controlar o ejercer cualquier otro derecho sobre un administrador de infraestructuras.
- (12) Los Estados miembros que mantengan a un administrador de infraestructuras que forme parte de una empresa integrada verticalmente deben al menos establecer salvaguardias estrictas para garantizar que goce aquel en su totalidad de una independencia efectiva frente a la empresa integrada. Las salvaguardias han de afectar no solo a la organización corporativa del administrador de infraestructuras respecto de la empresa integrada, sino también a la estructura de gestión del primero, impidiendo en la medida de lo posible, dentro de la estructura integrada, que se produzcan transferencias financieras entre el administrador y las otras entidades jurídicas de la empresa integrada. Dichas salvaguardias no deben atender únicamente a los requisitos de independencia en la toma de decisiones que impone actualmente la Directiva 2012/34/UE para el ejercicio de las funciones esenciales de gestión del administrador de infraestructuras, sino que deben ir más allá de esos requisitos, añadiendo cláusulas que impidan que los ingresos del administrador de infraestructuras puedan utilizarse para financiar otras entidades de la empresa integrada verticalmente. Este principio ha de regir con independencia de la aplicación de la legislación fiscal de los Estados miembros y sin perjuicio de la normativa de la UE en materia de ayudas estatales.
- (13) A pesar de que se apliquen salvaguardias para garantizar la necesaria independencia, es posible que las empresas integradas verticalmente hagan un uso abusivo de su estructura para ofrecer indebidamente ventajas competitivas a los operadores ferroviarios que les pertenezcan. Por este motivo, sin perjuicio del artículo 258 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, la Comisión ha de verificar, si así se lo solicita un Estado miembro o a iniciativa propia, que esas salvaguardias se apliquen efectivamente y que se elimine cualquier perturbación de la competencia que pueda subsistir. En caso de que la Comisión no sea capaz de confirmar ambos extremos, todos los Estados miembros deben tener la posibilidad de restringir o de revocar los derechos de acceso de los operadores integrados a los que afecte esa situación.
- (14) La concesión a las empresas ferroviarias de la Unión del derecho de acceso a las infraestructuras ferroviarias de todos los Estados miembros para que exploten servicios nacionales de transporte ferroviario de viajeros puede tener implicaciones en la organización y financiación de esos servicios cuando se enmarquen en un contrato de servicio público. Los Estados miembros deben por ello tener la facultad de limitar ese derecho de acceso cuando con él pueda ponerse en entredicho el equilibrio económico del contrato de servicio público y la aprobación haya sido dada por el organismo regulador competente.
- (15) En caso de que lo soliciten las partes interesadas, los organismos reguladores deben evaluar, sobre la base de un análisis económico objetivo, el impacto económico que puedan tener en un contrato de servicio público existente los servicios nacionales de transporte de viajeros que se presten en condiciones de acceso abierto.
- (16) El proceso de evaluación ha de tener en cuenta la necesidad de garantizar a todos los actores del mercado la seguridad jurídica necesaria para el ejercicio de sus actividades. Dicho proceso debe ser lo más sencillo, eficaz y transparente posible, además de coherente con el procedimiento de adjudicación de la capacidad de infraestructura.

- (17) La evaluación por la que se determine si está o no en peligro el equilibrio económico de un contrato de servicio público debe manejar una serie de criterios predeterminados. Tales criterios y los pormenores del procedimiento que deba seguirse pueden evolucionar con el tiempo, particularmente a la vista de la experiencia de los organismos reguladores, de las autoridades competentes y de las empresas ferroviarias, y pueden tener en cuenta las características específicas de los servicios nacionales de transporte de viajeros.
- (18) Al evaluar si está en peligro el equilibrio económico de un contrato de servicio público en vigor, los organismos reguladores deben tener presente el impacto económico que el servicio considerado pueda tener en ese contrato, particularmente en la rentabilidad de los servicios en él incluidos, así como en el coste neto para la autoridad pública competente que haya adjudicado el contrato. Para hacer esa evaluación, deben examinarse factores tales como la demanda de los viajeros, el precio de los billetes, las medidas en materia de billettería, la ubicación y el número de paradas o el horario y frecuencia del nuevo servicio que se proponga.
- (19) Para aumentar el atractivo de los servicios ferroviarios prestados a los viajeros, los Estados miembros deben poder exigir que las empresas ferroviarias que presten servicios nacionales de transporte de viajeros participen en un sistema común de información y de billettería integrada para la oferta de billetes, billetes directos y reservas. En caso de establecerse ese servicio y ese sistema, ha de garantizarse que no se distorsione con ellos el mercado ni se discrimine entre las distintas empresas ferroviarias.
- (20) Con arreglo a la Declaración política conjunta de los Estados miembros y de la Comisión, de 28 de septiembre de 2011, sobre los documentos explicativos⁹, los Estados miembros se han comprometido en los casos justificados a adjuntar a la notificación de las medidas de transposición uno o varios documentos que expliquen la relación entre los componentes de una directiva y las partes correspondientes de los instrumentos nacionales de transposición. En el caso de la presente Directiva, el legislador considera que la transmisión de esos documentos está justificada.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 2012/34/UE queda modificada como sigue:

1. El artículo 3 se modifica de la forma siguiente:
 - a) El texto del punto 2) se sustituye por el siguiente:

«2) "administrador de infraestructuras": todo organismo o empresa que asegure el desarrollo, explotación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria en una red; el término "desarrollo" comprende la planificación de la red, la planificación financiera y de las inversiones y la construcción y mejora de la infraestructura; el término "explotación" abarca todos los elementos del proceso de adjudicación de los surcos ferroviarios, lo que comprende tanto la determinación y evaluación de la disponibilidad de surcos concretos y la adjudicación de estos, como la gestión del tráfico y la tarificación de la infraestructura, incluidas la fijación y el cobro de los cánones; el término "mantenimiento" comprende las obras de renovación de la infraestructura y las demás actividades de gestión de activos;».
 - b) Se suprime el punto 5);
 - c) Se añade el punto 31) siguiente:

«31) "empresa integrada verticalmente": la resultante de alguno de los tres supuestos siguientes:

 - cuando una o varias empresas ferroviarias sean propiedad total o parcial de una misma empresa como administradora de infraestructuras (sociedad de cartera), o
 - cuando un administrador de infraestructuras sea propiedad total o parcial de una o varias empresas ferroviarias o
 - cuando una o varias empresas ferroviarias sean propiedad total o parcial de un administrador de infraestructuras.».
2. En el artículo 6, se suprime el apartado 2.
3. El texto del artículo 7 se sustituye por el siguiente:

⁹ DO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

«Artículo 7

Separación institucional de los administradores de infraestructuras

1. Los Estados miembros garantizarán que los administradores de infraestructuras desempeñen todas las funciones que contempla el artículo 3, punto 2), y sean independientes de toda empresa ferroviaria.

Con el fin de asegurar la independencia de los administradores de infraestructuras, los Estados miembros garantizarán que estos se organicen en una entidad que sea jurídicamente distinta de cualquier empresa ferroviaria.

2. Los Estados miembros impedirán, asimismo, que una misma persona física o jurídica esté autorizada:
 - a) a ejercer simultáneamente sobre una empresa ferroviaria y sobre un administrador de infraestructuras el control directo o indirecto que contempla el Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo¹⁰, o a tener en ellos al mismo tiempo un interés financiero o algún otro derecho;
 - b) a nombrar a miembros del consejo de vigilancia, del consejo de administración o de otro órgano que represente legalmente a un administrador de infraestructuras y a ejercer al mismo tiempo sobre una empresa ferroviaria un control directo o indirecto o a tener en ella un interés financiero o cualquier otro derecho;
 - c) a ser miembro del consejo de vigilancia, del consejo de administración o de cualquier otro órgano que represente legalmente tanto a una empresa ferroviaria como a un administrador de infraestructuras;
 - d) a gestionar la infraestructura ferroviaria o a formar parte de la gestión de un administrador de infraestructuras y a ejercer al mismo tiempo sobre una empresa ferroviaria un control directo o indirecto o a tener en ella intereses financieros u otros derechos, así como a gestionar una empresa ferroviaria o formar parte de su gestión y a ejercer al mismo tiempo sobre un administrador de infraestructuras un control directo o indirecto o a tener en él un interés financiero o cualquier otro derecho.
3. Para la aplicación del presente artículo, cuando la persona a la que se refiere el apartado 2 sea un Estado miembro u otro organismo público, se considerará que no son una misma persona dos autoridades públicas que, estando separadas y siendo jurídicamente distintas la una de la otra, ejerzan el control o tengan los intereses o los derechos que contempla ese apartado sobre un administrador de infraestructuras, por un lado, y sobre una empresa ferroviaria, por el otro.
4. Siempre que no se plantee ningún conflicto de intereses y que se garantice la confidencialidad de la información comercialmente sensible, el administrador de infraestructuras podrá subcontratar a empresas ferroviarias, o a cualquier otra entidad que actúe bajo su supervisión personal, obras concretas de desarrollo, renovación o mantenimiento en las que conserve el poder de toma de decisiones.
5. En caso de que en la fecha de la entrada en vigor de la presente Directiva siga habiendo administradores de infraestructuras que pertenezcan a empresas integradas verticalmente, los Estados miembros interesados podrán decidir no aplicar los apartados 2 a 4 del presente artículo. Si así lo decidieren, dichos Estados miembros garantizarán que los administradores ejerzan todas las funciones que contempla el artículo 3, punto 2), y que, de conformidad con los requisitos que disponen los artículos 7 *bis* a 7 *quater*, gocen frente a las empresas ferroviarias de una independencia organizativa y de toma de decisiones efectiva.»

4. Se añaden los artículos 7 *bis* a 7 *sexies* siguientes:

«Artículo 7 *bis*

Independencia efectiva de los administradores de infraestructuras en las empresas integradas verticalmente

1. Los Estados miembros deberán garantizar que el administrador de infraestructuras se organice como organismo jurídicamente distinto de cualquier empresa ferroviaria o sociedad de cartera que

¹⁰ DO L 24 de 29.1.2004, p. 1.

controle esa empresa, así como de cualquier otra entidad jurídica que esté enmarcada en una empresa integrada verticalmente.

2. Las entidades jurídicas que, formando parte de la empresa integrada verticalmente, actúen en el mercado de los servicios de transporte ferroviario no podrán tener ninguna participación directa ni indirecta en el administrador de infraestructuras. Tampoco podrá ningún administrador de infraestructuras tener una participación directa o indirecta en las entidades jurídicas que, siendo parte de la empresa integrada verticalmente, actúen en el mercado de los servicios de transporte ferroviario.
3. Los ingresos del administrador de infraestructuras no podrán utilizarse para financiar otras entidades jurídicas que formen parte de la empresa integrada verticalmente, sino solo para financiar las actividades del propio administrador y para pagar dividendos a quien sea en último término el propietario de esa empresa. El administrador de infraestructuras no podrá conceder préstamos a esas otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente, ni estas tampoco al administrador. Todo servicio que ofrezcan las otras entidades jurídicas al administrador de infraestructuras se prestará en el marco de un contrato y se pagará a precios de mercado. La deuda atribuida al administrador de infraestructuras se separará claramente de la atribuida a las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente, y el servicio de una y otra deuda se efectuará por separado. La contabilidad del administrador de infraestructuras y la de esas otras entidades jurídicas se llevarán de forma que se garantice el cumplimiento de las presentes disposiciones y se permitan circuitos financieros separados para el uno y para las otras.
4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, apartado 4, el administrador de infraestructuras obtendrá fondos en los mercados de capitales de forma independiente, y no a través de las otras entidades jurídicas que formen parte de la empresa integrada verticalmente. Tampoco estas podrán obtener fondos a través del administrador de infraestructuras.
5. El administrador de infraestructuras llevará un registro detallado de las relaciones comerciales y financieras que mantenga con las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente y lo pondrá a disposición del organismo regulador si así este se lo requiere de conformidad con el artículo 56, apartado 12.

Artículo 7 *ter*

Independencia efectiva del personal y de la gestión de los administradores de infraestructuras en las empresas integradas verticalmente

1. Sin perjuicio de las decisiones que tome el organismo regulador en virtud del artículo 56, el administrador de infraestructuras tendrá, con independencia de las otras entidades jurídicas que formen parte de la empresa integrada verticalmente, un poder efectivo de toma de decisiones en todas las funciones que contempla el artículo 3, punto 2). La estructura de gestión global y los propios estatutos societarios del administrador de infraestructuras garantizarán que ninguna de esas otras entidades jurídicas pueda determinar directa ni indirectamente la conducta que deba seguir el administrador en el ejercicio de aquellas funciones.

2. Los miembros del consejo de administración y los cargos directivos del administrador de infraestructuras no podrán formar parte del consejo de vigilancia o del consejo de administración de las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente ni ser cargos directivos de las mismas.

Los miembros de los consejos de vigilancia o de administración y los cargos directivos de las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente no podrán formar parte del consejo de administración ni ser cargos directivos del administrador de infraestructuras.

3. El administrador de infraestructuras tendrá un consejo de vigilancia compuesto por representantes de quienes sean en último término propietarios efectivos de la empresa integrada verticalmente.

El consejo de vigilancia podrá consultar al comité de coordinación que dispone el artículo 7 *quinquies* sobre temas de su competencia.

Será el consejo de vigilancia el que adopte las decisiones relativas al nombramiento, renovación, condiciones laborales (remuneración incluida) y terminación del mandato de los miembros del consejo de administración del administrador de infraestructuras. La identidad de las personas que seleccione el consejo de vigilancia para su designación o renovación como miembros del consejo de administración del administrador de infraestructuras y las condiciones que rijan la duración y la terminación de su mandato, así como los motivos de cualquier decisión por la que se proponga poner fin a ese mandato, se notificarán al organismo regulador que dispone el artículo 55. Las condiciones y decisiones que contempla la presente letra solo adquirirán carácter vinculante si son aprobadas expresamente por el organismo regulador. Este

podrá oponerse a esas decisiones si dudare de la independencia profesional de las personas seleccionadas para el consejo de administración del administrador de infraestructuras o en caso de terminación prematura del mandato de alguno de los miembros de dicho consejo.

Los miembros del consejo de administración que deseen denunciar la terminación prematura de su mandato dispondrán de un derecho efectivo de recurso ante el organismo regulador.

4. Los miembros de los consejos de vigilancia o de administración del administrador de infraestructuras y el personal directivo de este no podrán durante los tres años siguientes al final de su mandato ocupar cargos directivos en ninguna de las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente. Tampoco podrán durante los tres años siguientes al final de su mandato ocupar cargos directivos dentro del administrador de infraestructuras los miembros de los consejos de vigilancia o de administración de esas otras entidades jurídicas ni el personal directivo de las mismas.

5. El administrador de infraestructuras tendrá su propio personal y ocupará locales separados de los de las otras entidades jurídicas que formen parte de la empresa integrada verticalmente. El acceso a los sistemas de información estará protegido para garantizar la independencia del administrador de infraestructuras. El reglamento interior de este o los contratos de trabajo de su personal limitarán claramente los contactos con esas otras entidades jurídicas a aquellas comunicaciones oficiales conectadas con el ejercicio de funciones del administrador que se ejerzan también en relación con otras empresas ferroviarias exteriores a la empresa integrada verticalmente. Las transferencias de personal que pretendan realizarse fuera de los supuestos de la letra c) entre el administrador de infraestructuras y las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente solo serán posibles si se garantiza que no se transmitirá de uno a otro personal ninguna información sensible.

6. El administrador de infraestructuras dispondrá de la capacidad organizativa necesaria para desempeñar todas sus funciones con independencia de las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente y no podrá delegar a estas el ejercicio de sus funciones ni ninguna actividad relacionada con ellas.

7. Los miembros de los consejos de vigilancia o de administración del administrador de infraestructuras y los cargos directivos de este no podrán tener intereses en ninguna de las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente ni recibir de ellas beneficios económicos directos o indirectos. Las partes de su remuneración basadas en el rendimiento no dependerán de los resultados comerciales de las otras entidades jurídicas de la empresa integrada verticalmente ni de los de ninguna otra entidad jurídica bajo su control, sino exclusivamente de los resultados del propio administrador de infraestructuras.

Artículo 7 *quater*

Procedimiento de verificación del cumplimiento

1. A solicitud de un Estado miembro o a iniciativa propia, la Comisión decidirá si los administradores de infraestructuras que formen parte de empresas integradas verticalmente cumplen o no los requisitos de los artículos 7 *bis* y 7 *ter* y si la aplicación de esos requisitos es adecuada para garantizar la igualdad de condiciones de todas las empresas ferroviarias y la ausencia de perturbaciones de la competencia en el mercado.
2. La Comisión podrá requerir que el Estado miembro en el que se halle establecida la empresa integrada verticalmente le facilite en un plazo razonable toda la información que sea necesaria. La Comisión consultará al organismo u organismos reguladores interesados, así como, en su caso, a la red de organismos reguladores que contempla el artículo 57.
3. Los Estados miembros podrán restringir el derecho de acceso que se haya concedido en virtud del artículo 10 a las empresas ferroviarias que formen parte de la empresa integrada verticalmente a la que pertenezca el administrador de infraestructuras considerado, en caso de que la Comisión informe a los Estados miembros de que no se le ha presentado ninguna solicitud en el marco del apartado 1, o en espera de que concluya el examen de la solicitud que se le haya presentado o si decidiera por el procedimiento al que se refiere el artículo 62, apartado 2:
 - a) que no se ha dado una respuesta adecuada a las peticiones de información que haya realizado en virtud del apartado 2, o
 - b) que el administrador de infraestructuras considerado no cumple los requisitos establecidos en los artículos 7 *bis* y 7 *ter* o
 - c) que la aplicación de los artículos 7 *bis* y 7 *ter* no es suficiente para garantizar la igualdad de condiciones de todas las empresas ferroviarias ni la ausencia de perturbaciones de la competencia en el Estado miembro donde dicho administrador esté establecido.

La Comisión deberá decidir dentro de un plazo razonable.

4. El Estado miembro interesado podrá solicitar a la Comisión que revoque por el procedimiento del artículo 62, apartado 2, la decisión que haya tomado en virtud del apartado 3 del presente artículo, si demuestra a satisfacción de aquella que los motivos de tal decisión han dejado de existir. La Comisión deberá decidir dentro de un plazo razonable.
5. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 1 a 4, el cumplimiento continuado de los requisitos de los artículos 7 *bis* y 7 *ter* será supervisado por el organismo regulador que dispone el artículo 55. Todo candidato podrá presentar una denuncia ante el organismo regulador si considerare que esos requisitos no se cumplen. Cuando se le presente una denuncia, el organismo regulador decidirá dentro de los plazos previstos en el artículo 56, apartado 9, todas aquellas medidas que sean necesarias para corregir la situación.

Artículo 7 *quinqüies*

Comité de coordinación

1. Los Estados miembros garantizarán que los administradores de infraestructuras establezcan y organicen un comité de coordinación para cada red. Serán miembros de este comité, por lo menos, el administrador de infraestructuras y los candidatos conocidos según los términos del artículo 8, apartado 3, y, a solicitud suya, los candidatos potenciales, sus organizaciones representativas, los representantes de los usuarios de los servicios de transporte ferroviario de mercancías y de viajeros y, en su caso, las autoridades regionales y locales. Los representantes del Estado miembro interesado y de su organismo regulador serán invitados a las reuniones del comité de coordinación en calidad de observadores.
2. El comité de coordinación hará propuestas que atañan al administrador de infraestructuras o que le asesoren a él y, en su caso, al Estado miembro sobre:
 - a) las necesidades de los candidatos en relación con el mantenimiento y desarrollo de la capacidad de infraestructura;
 - b) el contenido de los objetivos de rendimiento orientados al usuario que establezcan los acuerdos contractuales previstos en el artículo 30 y el contenido y aplicación de los incentivos mencionados en el apartado 1 del mismo artículo;
 - c) el contenido y aplicación de la declaración sobre la red que dispone el artículo 27;
 - d) el marco y las normas que determinen para los cánones los Estados miembros, así como el sistema de cánones que, en aplicación del artículo 29, establezca por la utilización de las infraestructuras el administrador de estas y la cuantía y estructura de dichos cánones;
 - e) el proceso de adjudicación de la capacidad de infraestructura, incluidas las reglas que marquen en ese proceso las prioridades entre los diferentes tipos de usuarios de las infraestructuras;
 - f) las cuestiones de intermodalidad;
 - g) cualquier otra cuestión relacionada con las condiciones de acceso a las infraestructuras y la utilización de las mismas y con la calidad de los servicios prestados por el administrador de infraestructuras.

En el ejercicio de esa función, el comité de coordinación podrá pedir al administrador de infraestructuras la información que requiera sobre los aspectos contemplados en las letras a) a g).

3. El comité de coordinación elaborará normas de procedimiento para regular la participación en sus reuniones y la frecuencia de estas, que será como mínimo trimestral. Cada año se redactará un informe sobre los debates del comité y se presentará, con la posición respectiva de sus distintos miembros, al administrador de infraestructuras, al Estado miembro, al organismo regulador correspondiente y a la Comisión.

Artículo 7 *sexies*

Red Europea de Administradores de Infraestructuras

1. Los Estados miembros garantizarán que los administradores de infraestructuras participen y colaboren en una red que permita el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias de la Unión y, en especial, el establecimiento puntual y eficiente de la red transeuropea de transportes, incluyendo los corredores de la red principal, los corredores ferroviarios de transporte de mercancías que dispone el

Reglamento (UE) nº 913/2010¹¹ y el plan de despliegue del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) contemplado en la Decisión 2012/88/UE¹².

La Comisión será miembro de la red. Como tal, coordinará y apoyará sus tareas y le hará las recomendaciones que sean oportunas. Garantizará, además, la activa cooperación de los administradores de infraestructuras pertinentes.

2. La red participará en las labores de seguimiento del mercado previstas en el artículo 15 y evaluará la eficacia de los administradores de infraestructuras atendiendo a una serie de indicadores y de criterios de calidad comunes, tales como la fiabilidad, capacidad, disponibilidad, puntualidad y seguridad de sus redes, la calidad y utilización de sus activos, sus medidas de mantenimiento, renovación, mejora e inversión y su eficiencia financiera.
 3. La Comisión podrá adoptar disposiciones por las que se establezcan los principios y prácticas comunes de la red —especialmente para garantizar la coherencia de las evaluaciones comparativas—, así como los procedimientos que deban seguirse para la cooperación dentro de ella. Dichas disposiciones se establecerán en un acto de ejecución adoptado por el procedimiento al que se refiere el artículo 62, apartado 3.».
5. El artículo 10 se modifica de la forma siguiente:
- a) El texto del apartado 2 se sustituye por el siguiente:

«2. Las empresas ferroviarias recibirán también en condiciones equitativas, no discriminatorias y transparentes el derecho de acceso a la infraestructura ferroviaria de todos los Estados miembros para la explotación de todos los tipos de servicios de transporte de viajeros por ferrocarril. Las empresas ferroviarias podrán recoger viajeros en cualquier estación y depositarlos en cualquier otra. Su derecho de acceso incluirá, asimismo, aquellas infraestructuras que conecten las instalaciones de servicio contempladas en el punto 2 del anexo II.».
 - b) Se suprimen los apartados 3 y 4.
6. El artículo 11 se modifica de la forma siguiente:
- a) El texto del apartado 1 se sustituye por el siguiente:

«1. Los Estados miembros podrán decidir que el derecho de acceso que dispone el artículo 10, apartado 2, se limite a la explotación de los servicios de transporte de viajeros entre un determinado origen y un determinado destino, en caso de que uno o más contratos de servicio público cubran el mismo itinerario u otro alternativo y el ejercicio de dicho derecho ponga en peligro el equilibrio económico de ese contrato o contratos.».
 - b) El texto del párrafo primero del apartado 2 se sustituye por el siguiente:

«Para determinar si está o no en peligro el equilibrio económico de un contrato de servicio público, el organismo u organismos reguladores competentes que dispone el artículo 55 llevarán a cabo un análisis económico objetivo y tomarán su decisión atendiendo a criterios predefinidos. Esta tarea la realizarán cuando alguna de las entidades que se indican a continuación así se lo solicite dentro del mes siguiente a la presentación de la información sobre el servicio de transporte de viajeros que pretenda explotar un candidato con arreglo al artículo 38, apartado 4:

 - a) la autoridad o autoridades competentes que hayan adjudicado el contrato de servicio público;
 - b) cualquier otra autoridad competente interesada que tenga derecho a limitar el acceso en virtud del presente artículo;
 - c) el administrador de infraestructuras;
 - d) la empresa ferroviaria que esté ejecutando el contrato de servicio público.».
 - c) El texto del apartado 3 se sustituye por el siguiente:

«3. El organismo regulador expondrá los motivos de su decisión y precisará las condiciones en las que, dentro del mes siguiente a su notificación, pueda solicitar su revisión cualquiera de las entidades siguientes:

¹¹ DO L 276 de 20.10.2010, p. 22.

¹² DO L 51 de 23.2.2012, p. 51.

- a) la autoridad o autoridades competentes que sean pertinentes;
- b) el administrador de infraestructuras;
- c) la empresa ferroviaria que esté ejecutando el contrato de servicio público;
- d) la empresa ferroviaria que solicite el acceso.

Si decidiera que el equilibrio económico de un contrato de servicio público puede verse en peligro por causa del servicio de transporte de viajeros que pretenda explotar el candidato con arreglo al artículo 38, apartado 4, el organismo regulador indicará los cambios que deban introducirse en ese servicio a fin de garantizar que se cumplan las condiciones para la concesión del derecho de acceso que dispone el artículo 10, apartado 2.».

- d) Se suprime el apartado 5.

7. Se añade el artículo 13 *bis* siguiente:

«Artículo 13 *bis*

Sistemas comunes de información y de billetería integrada

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 1371/2007¹³ y en la Directiva 2010/40/UE¹⁴, los Estados miembros podrán exigir que las empresas ferroviarias que exploten servicios nacionales de transporte de viajeros participen en el establecimiento de sistemas comunes de información y de billetería integrada para la oferta de billetes, billetes directos y reservas; podrán también decidir que dichos sistemas sean establecidos por las autoridades competentes. Los Estados miembros habrán de garantizar que, en caso de establecerse, esos sistemas no distorsionen el mercado ni discriminen entre las distintas empresas ferroviarias y que sean gestionados por una persona jurídica pública o privada o una asociación integrada por todas las empresas ferroviarias que exploten servicios de transporte de viajeros.
2. Los Estados miembros dispondrán que las empresas ferroviarias que exploten servicios de transporte de viajeros establezcan y coordinen planes de emergencia para que, en caso de perturbación grave de los servicios, se preste a los viajeros la asistencia que contempla el artículo 18 del Reglamento (CE) n° 1371/2007.».

8. En el artículo 38, el texto del apartado 4 se sustituye por el siguiente:

«4. El candidato que desee solicitar capacidad de infraestructura con el fin de explotar un servicio de transporte de viajeros deberá informar a los administradores de infraestructuras y a los organismos reguladores interesados con una antelación mínima de 18 meses respecto de la entrada en vigor del horario de servicio al que corresponda la solicitud de capacidad. Para poder evaluar el posible impacto económico en los contratos de servicio público existentes, los organismos reguladores velarán por que se informe sin demora, y en todo caso en un plazo de cinco días, a las autoridades competentes que hayan podido adjudicar un servicio de transporte de viajeros por ferrocarril en el itinerario que contemple el contrato de servicio público, así como a cualquier otra autoridad competente interesada que tenga derecho a limitar el acceso en virtud del artículo 11 y a cualquier empresa ferroviaria que esté ejecutando el contrato de servicio público en el itinerario de ese servicio de transporte de viajeros.».

9. En el artículo 63, el texto del apartado 1 se sustituye por el siguiente:

«1. A más tardar el 31 de diciembre de 2024, la Comisión evaluará el impacto que haya tenido esta Directiva en el sector ferroviario y presentará un informe sobre su aplicación al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones.

A más tardar en esa misma fecha, la Comisión analizará si persisten prácticas discriminatorias u otras formas de perturbación de la competencia en relación con los administradores de infraestructuras que formen parte de empresas integradas verticalmente. En su caso, propondrá nuevas medidas legislativas.».

¹³ DO L 315 de 3.12.2007, p. 14.

¹⁴ DO L 207 de 6.8.2010, p. 1.

Artículo 2

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán a más tardar el [18 meses después de la entrada en vigor] las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de esas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. 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.

Artículo 3

1. La presente Directiva entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
2. Los puntos 5 a 8 del artículo 1 se aplicarán a partir del 1 de enero de 2018 [a tiempo para el horario de servicio que se inicie el 14 de diciembre de 2019].

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

N. de la R.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Termini de formulació d'observacions

Termini: 4 dies hàbils (del 12.02.2013 al 15.02.2013).
Finiment del termini: 18.02.2013; 09:30 h.
Acord: Presidència del Parlament, 08.02.2013.

Tramesa a la Comissió

Comissió competent: Comissió de Territori i Sostenibilitat.

Acord: Presidència del Parlament, 08.02.2013.

— **Control del principio de subsidiariedad amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea i pel qual es deroga el Reglament (CE) 881/2004**

Tram. 295-00011/10

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 06.02.13
Reg. 2112 / Admissió a tràmit: Presidència del Parlament, 08.02.2013

ASUNTO: PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVO A LA AGENCIA FERROVIARIA DE LA UNIÓN EUROPEA Y POR EL QUE SE DEROGA EL REGLAMENTO (CE) N° 881/2004 (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM(2013) 27 FINAL] [2013/0014 (COD)] {SWD(2013) 8 FINAL} {SWD(2013) 9 FINAL}

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea re-

mite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 30.1.2013
COM(2013) 27 final
2013/0014 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 881/2004

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2013) 8 final}
{SWD(2013) 9 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

1.1. Evolución reciente de la política ferroviaria de la UE

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

Por otro lado, las conclusiones del Consejo Europeo de enero de 2012 ponen también de relieve la necesidad de aprovechar las posibilidades de generación de crecimiento que brinda el Mercado Único plenamente integrado, tanto

en lo que se refiere a las industrias de red como a las demás¹. Por su parte, la Comunicación de la Comisión en materia de Medidas en favor de la Estabilidad, el Crecimiento y el Empleo, adoptada el 30 de mayo de 2012², hace hincapié en la necesidad de intensificar la reducción de la carga reglamentaria y de las barreras que dificultan la entrada en el sector ferroviario, y formula recomendaciones en este sentido. Asimismo, el 6 de junio de 2012 la Comisión adoptó la Comunicación sobre fortalecimiento de la gobernanza del mercado único, que igualmente destaca la importancia del sector del transporte³.

En la última década, el mercado ferroviario de la UE ha experimentado cambios radicales que han venido de la mano de los tres «paquetes ferroviarios» legislativos (acompañados de otros actos auxiliares) encaminados a provocar la apertura de los mercados nacionales y lograr un ferrocarril más competitivo e interoperable a nivel de la UE, manteniendo a la vez un alto nivel de seguridad. Sin embargo, al pesar del desarrollo considerable de las normas y otras disposiciones de la UE (el «acervo de la UE») por el que se establece un mercado interior de los servicios de transporte ferroviario, la parte que ostenta el ferrocarril en el transporte intra-UE sigue siendo modesto. Por ello, la Comisión ha decidido presentar un cuarto paquete ferroviario que aumente la calidad y eficiencia de los servicios ferroviarios y elimine los obstáculos que subsisten en el mercado.

El presente Reglamento forma parte del cuarto paquete ferroviario, que se centra en la eliminación de las barreras administrativas y técnicas que subsisten: se establece, en particular, un enfoque común para la normativa que rige la seguridad y la interoperabilidad, lo que hace que aumenten las economías de escala entre las empresas ferroviarias activas en la UE, disminuyan los gastos administrativos y se aceleren los procedimientos administrativos, además de evitar la discriminación disimulada; todo ello de la mano de una Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (AFE). Este Reglamento debe sustituir al Reglamento fundacional inicial; confiere a la Agencia nuevas e importantes competencias que hacen de ella una auténtica autoridad ferroviaria europea en los ámbitos de la interoperabilidad y la seguridad.

1.2. Razones de la sustitución del Reglamento 881/2004 (modificado) por un nuevo acto

Desde 2004, año en que se redactó el Reglamento fundacional inicial, la situación de los ferrocarriles europeos y la de la Agencia ha evolucionado considerablemente. Cada vez hay más constancia de cómo funciona el mercado interior del ferrocarril en la UE, entre otros aspectos en relación con la interoperabilidad y la seguridad. Se ha promulgado nueva legislación que ha dado como resultado la modificación del Reglamento de la Agencia (2008) o el desarrollo de las competencias de la AFE, aunque sin modificar el Reglamento (p. ej., la Decisión 2001/155/UE).

El informe de evaluación de impacto que acompaña la propuesta ha determinado una serie de medidas que conferirían nuevas competencias a la Agencia y agilizarían los actuales procesos.

Por otro lado, ha de introducirse una serie de cambios que permitan mejorar el funcionamiento de la Agencia; tales cambios serían el resultado de la evaluación del Reglamento original y de la Agencia (2009-2010), de las recomendaciones de la Declaración conjunta de la Comisión, el Parlamento Europeo y el Consejo sobre las agencias descentralizadas (2012) y del documento de posición del Consejo de Administración acerca del futuro de la Agencia (2012). Se trata, sobre todo, de mejoras en la estructura interna, la gobernanza y la toma de decisiones de la Agencia, así como en sus relaciones con las partes interesadas.

Un nuevo Reglamento permitiría además presentar más claramente la estructura del acto legislativo (p. ej., gracias a la supresión o nueva numeración de los artículos) y hacerla más lógica (p. ej., trasladando algunos artículos a capítulos más pertinentes, creando nuevos capítulos y suprimiendo los obsoletos). Finalmente, las Directivas de interoperabilidad y seguridad son también objeto de modificación en el marco del paquete legislativo, lo que incide directamente en las competencias de la AFE; el presente Reglamento tiene que tener en cuenta este hecho.

Por todo ello, y teniendo presente el dictamen del servicio jurídico, la Comisión tiene la intención de proponer un nuevo Reglamento de la AFE que sustituya al Reglamento original (881/2004). Los cambios en relación este último Reglamento pueden clasificarse en tres diferentes categorías:

- *Disposiciones nuevas:* nuevas competencias de la Agencia (emisión de autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos, autorizaciones de entrada en servicio de subsistemas de control-mando y señalización en las vías y certificados de seguridad), mayor supervisión de las autoridades nacionales, más competencias en relación con las normas nacionales, nuevas fuentes de ingresos para el presupuesto de la AFE (tasas y cánones), Sala de Recurso; como resultado del enfoque común en torno a las Agencias de la UE han surgido asimismo algunas disposiciones nuevas, especialmente en relación con su organización interna.
- *Aclaración y simplificación de disposiciones existentes:* especialmente en relación con los métodos de trabajo, el sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario (ERTMS), el personal ferroviario, los registros, y otras actividades.

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

² COM(2012) 299 final.

³ COM(2012) 259 final.

- *Actualizaciones* debidas a la evolución del marco legislativo y político: disposiciones relativas a la estructura interna y el funcionamiento, así como referencia a los procedimientos de comitología y los actos delegados.
- *Cambios de redacción* en comparación con el Reglamento original.

1.3. Vínculos entre el presente Reglamento y las Directivas de interoperabilidad y seguridad

La Directiva 2008/57/CE (Directiva de interoperabilidad ferroviaria) y la Directiva 2004/49/CE (Directiva de seguridad ferroviaria) están íntimamente ligadas al Reglamento original, Reglamento (CE) n° 881/2004. En el Cuarto paquete ferroviario estas Directivas se proponen como refundiciones; no obstante, seguirán estando muy vinculadas al presente Reglamento. Ello se debe fundamentalmente al hecho de que la Agencia actúa en los ámbitos de la interoperabilidad y la seguridad ferroviarias, cuya base jurídica la proporcionan dichas Directivas.

Los vínculos con el presente Reglamento son, en particular:

- especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI, Directiva de interoperabilidad), objetivos comunes de seguridad (OCS, Directiva de seguridad) y métodos comunes de seguridad (MCS, Directiva de seguridad); la Agencia es responsable de la formulación de recomendaciones acerca de su adopción por parte de la Comisión, así como de la emisión de dictámenes a la Comisión respecto a la no aplicación de ETI;
- certificados de seguridad: la Agencia es responsable de su emisión; el procedimiento completo se recoge en la Directiva de seguridad;
- registros: la agencia es responsable de la formulación de recomendaciones a la Comisión respecto a las especificaciones de los registros (recogidos en la Directiva de interoperabilidad) y a su revisión, así como de su accesibilidad por parte del público;
- autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos y tipos de vehículos ferroviarios y autorizaciones de entrada en servicio de subsistemas de control-mando y señalización en las vías: la Agencia es responsable de su emisión; el procedimiento completo para solicitarlas se recoge en la Directiva de interoperabilidad;
- aplicaciones telemáticas y Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS): estos son ámbitos específicos regulados por las ETI correspondientes, adoptadas con arreglo a la Directiva de interoperabilidad; la Agencia desempeña un importante papel porque es una autoridad del sistema;
- organismos de evaluación de la conformidad notificados: la Agencia es responsable de respaldar y supervisar sus actividades; su creación y asignación de funciones quedan reguladas por la Directiva de interoperabilidad;
- autoridades nacionales de seguridad: la Agencia es responsable de respaldar y supervisar sus actividades; su creación y asignación de funciones quedan reguladas por la Directiva de seguridad;
- normas nacionales del ámbito ferroviario: la Agencia es responsable de su examen con el fin de reducir su número; el procedimiento de notificación de normas está regulado por las Directivas de seguridad e interoperabilidad.

2. RESULTADO DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIONES DE IMPACTO

Los servicios de la Comisión han venido debatiendo de forma continuada con representantes del sector acerca de la evolución del Espacio Ferroviario Europeo único. En 2010-2011 llevaron a cabo una evaluación *ex post* del Reglamento 881/2004 y del funcionamiento de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea⁴. Esta evaluación, unida a la evaluación general de las Agencias de la UE en 2009, demostró el valor añadido aportado por la Agencia y, en general, registró una opinión positiva por parte de las partes interesadas de la AFE y sus realizaciones. Los resultados de la evaluación se han convertido en la base y materia prima del subsiguiente proceso de evaluación de impacto ligado a la revisión del Reglamento.

La Comisión Europea ha llevado a cabo una exhaustiva evaluación de impacto que respalde las propuestas legislativas destinadas a aumentar la eficiencia y competitividad del Espacio Ferroviario Europeo único, tanto en lo que se refiere a la interoperabilidad como a la seguridad. En junio de 2011 se instituyó un Grupo Director de la Evaluación de Impacto; la DG MOVE invitó a participar en el mismo a todas las demás DG.

Un consultor externo redactó un estudio destinado a respaldar la evaluación de impacto y emprendió una consulta específica de las partes interesadas. La consulta específica comenzó el 18 de noviembre de 2011 con una encuesta por Internet y finalizó el 30 de diciembre de 2011. A la consulta siguieron entrevistas con los principales interesados y un seminario de partes interesadas a finales de febrero de 2012.

⁴ http://ec.europa.eu/transport/evaluations/doc/2011_era-evaluation-881-2004.pdf.

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

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

Comité de evaluación de impacto:

El 5 de septiembre de 2012 se reunió el Comité de Evaluación de Impacto, que posteriormente emitió un dictamen positivo. Las principales recomendaciones del Comité fueron incorporadas al informe de evaluación de impacto (en lo sucesivo, informe de EI):

- se añadieron más datos estadísticos y más información sobre la consulta de las partes interesadas;
- se incluyeron nuevos efectos sinérgicos con otros elementos del cuarto paquete ferroviario, y se precisaron algunos impactos indirectos;
- se pormenorizaron las medidas fundamentales comunes a las opciones 2-5, y se expuso con más claridad lo relativo a su diferenciación;
- se expusieron y explicaron mejor los métodos de evaluación de impacto; gracias a una mejor exposición de las correspondencias, se precisó la lógica de la evaluación de impacto;
- se distinguieron con mayor claridad los costes administrativos para los agentes económicos (empresas ferroviarias) y el coste para las administraciones públicas (autoridades nacionales, AFE y Comisión).

Opciones contempladas:

Mediante un examen de las distintas medidas, la Comisión determinó cinco opciones estratégicas (opciones 2-6) que podían compararse con la hipótesis de referencia. Las opciones 2-5 conciernen fundamentalmente el nivel de interacción entre la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (AFE o «la Agencia») y las autoridades nacionales; a través de todas ellas pueden alcanzarse los objetivos operativos. La opción 6 es un conjunto de medidas horizontales esencialmente independiente de la interacción entre la AFE y las autoridades nacionales, y puede aplicarse paralelamente a cualquiera de las opciones 2-5 con el fin de reforzar el impacto final.

opción 1: hipótesis de referencia (seguir como hasta ahora): permitir que prosiga la actual evolución del sector

opción 2: una mayor facultad de coordinación para la Agencia al objeto de lograr una mayor coherencia en la certificación de empresas ferroviarias y autorizaciones de vehículos

opción 3: la AFE se convierte en ventanilla única; la decisión última en materia de certificación y autorizaciones sigue estando en las autoridades nacionales (AN), pero la AFE controla la entrada y salida de solicitudes, así como las decisiones

opción 4: la AFE y las AN comparten competencias, pero la decisión final en materia de certificación y autorizaciones recae en la Agencia

opción 5: la AFE asume las actividades de las AN en materia de certificación de empresas ferroviarias y autorizaciones de vehículos

opción 6: medidas horizontales, tanto legislativas como de carácter flexible (aparte de compartir responsabilidades entre AN y AFE), que podían aplicarse para mejorar la competitividad del sector ferroviario, como por ejemplo reforzar el papel de la AFE en la difusión de información ferroviaria, la formación y el paso de un sistema de normas técnicas y de seguridad nacionales a otro de normas de la UE (la AFE y las AN tendrían para ello que detectar normas innecesarias y las AN tendrían que suprimirlas y limitar la posibilidad de adoptar otras nuevas).

Impacto de las opciones: Se consideró que el impacto medioambiental de todas las opciones es positivo, aunque escaso. Se estimó también que el impacto de todas las opciones es escaso y marginal.

En el cuadro que se presenta a continuación se señalan los beneficios económicos (eficiencia) y los objetivos cumplidos (efectividad) gracias a la combinación de opciones:

Opción	Eficiencia (beneficio neto total en millones de EUR)	Efectividad (nº de objetivos operativos cumplidos)
Opción 2+6: Mayor coordinación de la AFE + medidas horizontales	411	1

Opciones 3+6: AFE ventanilla única + medidas horizontales	461	2
Opciones 4+6: Competencias compartidas entre la AFE y las AN + medidas horizontales	497	3
Opción 5+6: La AFE asume competencias de las AN en materia de certificación y autorizaciones + medidas horizontales	476	3

Se llegó a la conclusión de que la opción 4 (combinada con la opción 6) era la preferida, ya que arroja un mayor equilibrio de beneficios por lo que se refiere a:

- la industria, por la reducción de los costes y de la duración de los plazos de certificación en materia de seguridad y autorizaciones de vehículos y otros subsistemas;
- la incidencia en el presupuesto de la UE;
- el impacto de los costes de las administraciones nacionales;
- el respeto de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad;
- la capacidad de responder a los problemas detectados, y
- el cumplimiento de los objetivos.

En el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña las propuestas legislativas destinadas a eliminar las barreras administrativas y técnicas en los ámbitos de la interoperabilidad y la seguridad en el mercado ferroviario de la UE se presenta más información acerca de la evaluación de impacto y de los resultados de la consulta de las partes interesadas. Se publicará en las páginas *web* de la Secretaría General de la Comisión tras la adopción de este acto jurídico.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

En esta sección se exponen y comentan las principales disposiciones del nuevo Reglamento sobre la AFE, poniéndolas en relación, cuando proceda, con el texto original del Reglamento 881/2004.

CAPÍTULO 1– PRINCIPIOS:

Artículo 1: los objetivos han sido revisados para reflejar las nuevas competencias de la Agencia y se han trasladado a los considerandos; en su lugar, y en aras de la claridad, se añade el epígrafe «Objeto y ámbito de aplicación».

Artículo 2: el estatuto jurídico, que antes se encontraba en el artículo 22, ha pasado a este otro, más apropiado.

Artículo 3: las modificaciones reflejan los nuevos tipos de actos de la Agencia.

CAPÍTULO 2 – MÉTODOS DE TRABAJO:

Con la adición de este nuevo capítulo se abordan aspectos que anteriormente figuraban en otros capítulos pero que tratan de los métodos utilizados por la AFE para alcanzar su objetivos.

Artículo 4: artículo sobre los «grupos de trabajo»; nueva redacción para aumentar la claridad desde el punto de vista jurídico; en particular, la referencia a la AEIF es obsoleta y puede suprimirse; el antiguo artículo 24, apartado 4 se ha trasladado aquí en lugar del artículo sobre el personal de la AFE; el reglamento interno es aprobado por el Consejo de Administración.

Artículo 7: «evaluación de impacto»: el texto original se limitaba a un análisis de costes y beneficios desde el punto de vista de la seguridad (artículo 6, apartado 4); esta función no debe formar parte de ninguna actividad específica de la Agencia, por lo que estos apartados deben trasladarse a una sección general, generalizando su aplicación y asignando claramente las funciones; ello se ajusta al documento de posición del Consejo de Administración sobre el futuro de la AFE y a los principios de presupuestación y gestión por actividades.

Artículo 8: «estudios»: antiguamente artículo 20; el traslado se debe a que los estudios son un medio de lograr los objetivos y no una función en sí misma.

Artículo 9: «dictámenes»: antiguamente, artículo 10 sobre dictámenes técnicos; se suprime el término «técnicos» de conformidad con las directrices; se suprime, por obsoleto, el apartado 2 *bis*, letra b); se modifica el apartado 3 (antiguamente, apartado 2 *ter*) para ampliar el ámbito de aplicación (que antes se limitaba a las ETI, sin una lógica clara).

Artículo 10: «visitas a los Estados miembros»: anteriormente artículo 33; el traslado esta sección se debe a que las visitas son un medio de lograr los objetivos de la Agencia.

CAPÍTULO 3 – ACTIVIDADES RELATIVAS A LA SEGURIDAD FERROVIARIA:

Artículo 11: «apoyo técnico – seguridad»: modificaciones menores con el fin de precisar las funciones de la Agencia.

Artículo 12: «certificados de seguridad» : nuevo papel de la AFE (emisión de certificados de seguridad), según propone el informe de EI, en consonancia con la revisión de la Directiva de seguridad.

Artículo 13: «mantenimiento de los vehículos»: nuevo artículo, es un resto del antiguo capítulo 3 *bis* que ha sido simplificado y trasladado a la sección en materia de seguridad, más apropiado.

Artículo 14: «transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril»: artículo NUEVO que formaliza funciones que la AFE está ya desarrollando en el ámbito del transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.

CAPÍTULO 4 – ACTIVIDADES RELATIVAS A LA INTEROPERABILIDAD:

Artículo 15: «apoyo técnico – interoperabilidad»: ligera modificación para reflejar los cambios que han tenido lugar en la Directiva de interoperabilidad (letras b) y c)) y para precisar las actuales funciones de la AFE.

Artículo 16: «autorizaciones de vehículos»: nuevo artículo que regula la nuevas competencias de la AFE por lo que se refiere a las autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos, como propone el informe de EI y en consonancia con la Directiva de Interoperabilidad (modificada).

Artículo 17: «autorización de tipos de vehículos»: nuevo artículo que regula la nueva competencia de la AFE por lo que se refiere a las autorizaciones de puesta en el mercado de tipos de vehículos, en consonancia con la Directiva de Interoperabilidad (modificada).

Artículo 18: «autorización de entrada en servicio de subsistemas de control-mando y señalización en las vías»: nuevo artículo que trata de la nueva función de la AFE en el terreno de las autorizaciones de subsistemas de control-mando y señalización en las vías; está ligado al nuevo papel de la AFE como autoridad del sistema y a su nueva función de emisión de autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos a efectos del ERTMS (con el fin de garantizar que las autorizaciones de puesta en el mercado emitidas para vehículos con material ERTMS a bordo sean compatibles con los sistemas en las vías).

Artículo 19: «aplicaciones telemáticas»: se añade este artículo para formalizar una función que la AFE desempeña ya con arreglo a la ETI de aplicaciones telemáticas para el transporte de viajeros y a la de mercancías, y en consonancia con el informe de EI.

Artículo 20: «asistencia a los organismos de evaluación de la conformidad notificados»: modificación del artículo; las disposiciones en materia de supervisión de organismos notificados por parte de la Comisión se han trasladado a la nueva sección sobre supervisión; el resto trata de la asistencia a los organismos notificados (la Comisión asignó a la Agencia las tareas relativas a la secretaría técnica de NB Rail a partir del 20 de abril de 2011, y esta actividad está ya en curso; este hecho debe reflejarse oportunamente la legislación).

CAPÍTULO 5 – ACTIVIDADES RELATIVAS A LAS NORMAS NACIONALES (trasladado después del capítulo sobre interoperabilidad):

Artículos 21, 22 y 23: «normas nacionales»: estos nuevos artículos incorporan los antiguos artículos 9 *bis* y 9 *ter*, modificados con el fin de ponerlos en consonancia con las Directivas de interoperabilidad y de seguridad y para tener en cuenta las competencias ampliadas de la AFE en relación con las normas nacionales como consecuencia del informe de EI y del proyecto de informe del grupo de trabajo sobre normas nacionales de seguridad; la gestión de la base de datos informática recae claramente en la AFE con el fin de aclarar lo que antiguamente era una responsabilidad compartida (Comisión y AFE) y para subsanar determinados problemas técnicos, de coordinación y de propiedad.

CAPÍTULO 6 – ACTIVIDADES RELATIVAS AL ERTMS: la sección dedicada al ERTMS merece un nuevo capítulo aparte.

Artículos 24-28: «actividades relativas al ERTMS»: contienen el antiguo artículo 21 *bis*, debidamente modificado para precisar las responsabilidades de la Agencia y de otras partes en relación con el ERTMS al objeto de mejorar el despliegue del sistema y reflejar funciones que la AFE está ya desempeñando en este campo; el artículo 13 *sexies* se modifica para ponerlo en consonancia con la evaluación previa de la Comisión de cuatro años de seguimiento.

CAPÍTULO 7 – ACTIVIDADES RELATIVAS A LA SUPERVISIÓN DEL ESPACIO FERROVIARIO EUROPEO ÚNICO nuevo capítulo en el que, para una mayor visibilidad y claridad, se combinan diferentes funciones en materia de supervisión.

Artículo 29: «supervisión de las autoridades nacionales de seguridad»: nuevo artículo que regula la nueva competencia de la AFE: control de las autoridades nacionales de seguridad, como propone el informe de EI (y la evaluación del Reglamento de la AFE).

Artículo 30: «supervisión de los organismos notificados»: nuevo artículo que regula la nueva competencia de la AFE: el control de los organismos notificados, como propone el informe de EI.

Artículo 31: «supervisión de los avances de la interoperabilidad y la seguridad»: se basa en parte en el antiguo artículo 9 (nuevos apartados 1 y 2; las funciones de la AFE en el campo de la supervisión de la seguridad están ahora más claras), en el antiguo artículo 14 (nuevos apartados 3 y 4, los dos informes separados sobre interoperabilidad y

seguridad se funden ahora en uno solo); apartado 5: basado en el artículo 21 *ter* (2 *bis*), de conformidad con el informe de EI y con la evaluación del Reglamento de la AFE.

CAPÍTULO 8 – OTRAS ACTIVIDADES – nuevo capítulo que combina capítulos anteriores sobre registros, personal ferroviario y otras actividades.

Artículo 32: «personal de las empresas ferroviarias»: para una mayor simplicidad, combina los antiguos artículos 16 *ter*, 16 *quater* y 17; algunas actividades son obsoletas, otras se recogen en la Directiva 2007/59; las modificaciones evitan la ambigüedad jurídica y la repetición.

Artículo 33: «registros»: este artículo combina los antiguos artículos 18 y 19, actualizados y adaptados a la legislación.

Artículo 34: «redes de autoridades nacionales de seguridad, organismos de investigación y organismos representativos»: anteriormente se encontraba parcialmente en el artículo 6, apartado 5 y en el artículo 9; se ha añadido la red de organismos representativos (apartado 2) para mejorar y estructurar la coordinación de las partes interesadas a nivel de la agencia; se ha añadido un apartado 3 para mejorar y estructurar la consulta de todas las partes interesadas y, en última instancia para obtener unos mejores resultados de la Agencia en cuanto a calidad (como sostenían la evaluación del Reglamento de la AFE y el documento de posición sobre el futuro de la misma).

Artículo 35: «comunicación y difusión»: nuevo artículo que formaliza parte las actividades existentes de la AFE; se inspira en el informe de EI, en la evaluación del Reglamento de la AFE y en el documento de posición sobre el futuro de la misma.

Artículo 36: «investigación y fomento de la innovación»: se trata del artículo original al que se ha añadido la investigación, formalizando así una actividad que la AFE venía desarrollando en gran medida; se ajusta al documento de posición del Consejo de Administración sobre el futuro de la AFE.

Artículo 37: «asistencia a la Comisión»: ligeramente modificado.

Artículo 38: «asistencia en la evaluación de proyectos ferroviarios»: antiguamente artículo 15, se ha ampliado el ámbito de aplicación para incluir la seguridad.

Artículo 39: «asistencia a los Estados miembros y las partes interesadas»: nuevo artículo que observa lo recogido en el informe de EI (medida de la opción 6) y en los resultados de la evaluación del Reglamento de la AFE.

Artículo 40: «relaciones internacionales»: nuevo artículo que formaliza una actividad que la AFE venía desarrollando en gran medida; se ajusta al informe de EI y al documento de posición del Consejo de Administración sobre el futuro de la AFE.

Artículo 41: «piezas de recambio»: artículo nuevo; nueva actividad que se ajusta a la opinión del informe de EI.

CAPÍTULO 9 – ORGANIZACIÓN DE LA AGENCIA: introducido en gran medida como respuesta a la Declaración conjunta de la Comisión, el Parlamento Europeo y el Consejo sobre las agencias descentralizadas y al enfoque común (2012), en especial por lo que se refiere a la ampliación de las competencias del Consejo de Administración; la creación del Comité Ejecutivo; el programa de trabajo plurianual; y otras disposiciones estándar en materia de recursos humanos y aspectos presupuestarios.

Otros cambios importantes:

Artículo 48: «programas de trabajo anuales y plurianuales»: para una mayor claridad se incluye este nuevo artículo independiente sobre los programas de trabajo; se ajusta a Declaración conjunta y al enfoque común, a la evaluación del Reglamento de la AFE y al documento de posición del Consejo de Administración de la AFE sobre el futuro de la Agencia (perspectiva plurianual, principios de presupuestación y gestión por actividades, relaciones con las partes interesadas).

Artículos 51-57: «Sala de Recurso»: nuevos artículos; la ampliación de las competencias de la AFE (emisión de autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos y certificados de seguridad) hace necesaria una Sala de Recurso; el informe de EI recomendaba la creación de un organismo de recurso independiente fuera de la Agencia; sin embargo, parece que la solución ya vigente en el caso de la EASA sea más apropiada; las disposiciones pertinentes del Reglamento de la EASA ha servido de base.

CAPÍTULO 10 – DISPOSICIONES FINANCIERAS

Artículo 58, apartado 2: nueva letra c), donde se dispone nuevo recursos para la AFE: cobro de tasas y cánones por la emisión de autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos y certificados de seguridad (que constituyen nuevas competencias); nueva letra e), que pone el Reglamento en consonancia con el Reglamento de la EASA.

CAPÍTULO 11 – PERSONAL: nuevo capítulo que se ajusta en gran medida a las disposiciones estándar resultantes del enfoque común sobre las agencias (artículos 62 y 63).

Artículo 61: «personal – disposiciones generales»: corresponde al antiguo artículo 24 y ha sido modificado con arreglo a la Declaración conjunta sobre las agencias, la evaluación del Reglamento de la AFE y el documento de posición del Consejo de Administración sobre el futuro de la Agencia; se han suprimido las limitaciones en materia de contratos máximos.

CAPÍTULO 12 – DISPOSICIONES GENERALES:

los artículos 64, 66-68 y 70-72 han sido trasladados aquí desde otros lugares del antiguo Reglamento, modificándolos si la Declaración conjunta sobre las agencias así lo recomendaba.

Artículo 65: «acuerdo de sede y condiciones de funcionamiento»: nuevo artículo que se ajusta a la Declaración conjunta sobre agencias descentralizadas (2012).

Artículo 69: «cooperación con las autoridades y organismos nacionales»: los artículos derivados de las nuevas competencias de la AFE para emitir certificados y autorizaciones; en algunos casos se considera necesaria la cooperación con las autoridades y organismos nacionales por la experiencia de que disponen; posibilidad de contratar o subcontratar con ellos algunas de las actividades de la AFE.

CAPÍTULO 13 – DISPOSICIONES FINALES: nuevo capítulo

Artículos 73 y 74: «actos delegados»: artículos nuevos; de resultados de las nuevas funciones de la AFE (emisión de certificados de seguridad, autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos, recursos propios), se hace necesaria la adopción de actos delegados; es el mismo caso que la EASA.

Artículo 75: «procedimiento de comité»: nuevo artículo, incluido para evitar referencias a otros actos (Directiva de interoperabilidad).

Artículo 76: «evaluación y revisión»: se trata del antiguo artículo, modificado conforme a las recomendaciones de la Declaración conjunta sobre las agencias.

ARTÍCULOS QUE NO CAMBIAN EN COMPARACIÓN CON EL REGLAMENTO 881/2004: 5, 6, 58, 59, 60.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

Este nuevo Reglamento constituye una base de legislativa sobre la que la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea puede asumir compromisos presupuestarios y de personal. En el anexo (ficha financiera legislativa) se ofrecen cálculos detallados.

Hay que señalar que, por lo que se refiere al personal de la AFE, el presente acto da cabida a:

1. las cifras en materia de recursos procedentes de dos fichas financieras legislativas anteriores adjuntas al antiguo Reglamento 881/2004 y a su modificación de 2008 (Reglamento 1335/2008), que proporcionaron a la AFE un personal temporal compuesto por 104 personas;
2. los ejercicios presupuestarios de 2005-2013, por los que la Autoridad Presupuestaria proporcionó a la AFE 39 puestos adicionales para cubrir actividades no previstas en el Reglamento original, con lo que en 2013 la cifra total es de 143 puestos temporales;
3. la repercusión estimada de las nuevas actividades y las funciones más amplias de la AFE previstas en el nuevo Reglamento, que queda fijado en 43 personas.

Por lo que se refiere al **punto 2**, hay que señalar que el número de puestos de trabajo ha aumentado gradualmente desde que la AFE se constituyó en 2005. Este cambio ha sido objeto cada año de un examen atento; la Autoridad Presupuestaria lo ha venido adoptando en función del número de puestos propuestos por la Comisión. La principal razón que explica la diferencia entre el punto 1 y 2 es que una serie de funciones y actividades, tales como los asuntos jurídicos, el responsable de la protección de datos, la Secretaría del Consejo de Administración, las auditorías internas, la planificación de actividades y la planificación de la calidad, la evaluación económica (evaluación de impacto), la gestión de los locales, y la dirección administrativa, no estaba prevista en el Reglamento original, o al menos no se pensaba que tales actividades se desarrollarían con un personal específico. En algunos ámbitos de actividad, como los recursos humanos, las tecnologías de la información y las finanzas, los recursos necesarios se infravaloraron notablemente.

Por lo que se refiere a la evaluación económica, esta actividad surge del hecho de que la AFE fue constituida para respaldar el establecimiento de un espacio ferroviario integrado y competitivo. Desde el principio se convirtió en parte integrante de las actividades de la Agencia, incluso si no existía un personal específico previsto en la ficha financiera. La necesidad de esta actividad no admite discusión; recientemente ha sido adaptada al enfoque de la presupuestación por actividades; esto se refleja en la propuesta de un nuevo artículo para incluirlo en el nuevo Reglamento de la Agencia.

Paralelamente a la citada evolución, varios actos de la Comisión han conferido a la Agencia nuevas tareas con repercusiones en los recursos, sin que ello se reflejara en la ficha financiera. Por ejemplo, la Decisión 2011/155/UE de la Comisión, sobre la publicación y gestión del documento de referencia mencionado en el artículo 27, apartado 4, de la Directiva 2008/57/CE, confiere nuevas funciones a la Agencia al objeto de simplificar y hacer más transparentes los procedimientos y normas que rigen la autorización de los vehículos y los subsistemas. Más específicamente, las competencias de la AFE afectan a los procedimientos de documentación y autorización en los Estados miembros, la documentación de las normas nacionales aplicables a las autorizaciones de vehículos ferroviarios, la comprobación de incoherencias en los datos, la asistencia a las autoridades nacionales de seguridad y la gestión y conservación de los datos.

Por lo que se refiere al **punto 3**, las repercusiones presupuestarias y de personal como resultado de las funciones nuevas o ampliadas se derivan principalmente de cálculos efectuados por las evaluaciones de impacto, la puesta en práctica de las recomendaciones de la Declaración conjunta de la Comisión, el Parlamento Europeo y el Consejo sobre las agencias descentralizadas, las recomendaciones del Tribunal de Cuentas y del servicio interno de auditoría, y de la evaluación del Reglamento de la AFE. Todos los cambios legislativos se exponen detalladamente en la parte 3 de la presente exposición de motivos. Se estima que para hacer frente a las competencias nuevas o ampliadas es necesario un total de 70 personas, 43 más que la plantilla actual de la Agencia. Estas nuevas 43 personas se ocuparán de la emisión de autorizaciones y certificados; los gastos correspondientes serán sufragados por tasas y cánones externos; los puestos de las 27 personas restantes se cubrirán mediante una reorganización interna de la actual plantilla de la Agencia. Por lo tanto, no habrá repercusiones adicionales en el presupuesto de la UE (excepto en los años 2015 y 2016, en que todavía no se cobraran tasas y cánones).

Las 43 personas adicionales corresponderían a las siguientes categorías:

- expertos técnicos (41 personas) que se ocuparían de la emisión de autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos y tipos de vehículos (30), autorizaciones de entrada en servicio de subsistemas de control-mando y señalización en las vías (6) y certificados de seguridad (5);
- personal administrativo (2), entre los que habría un contable que se ocuparía de la gestión del sistema de tasas y cánones externos, e incluiría la cooperación con las autoridades nacionales.

Las tasas y cánones externos cubriría también los gastos generales correspondientes, fundamentalmente:

- traducción de las decisiones de la AFE a las lenguas nacionales;
- sistema informático necesario para la contabilidad (tasas y cánones).

Las 27 personas restantes, cuyos puestos se cubrirán mediante una reorganización interna de la actual plantilla de la Agencia, se ocuparán de:

- la supervisión de las autoridades nacionales de seguridad y los organismos notificados; la aplicación de la legislación nacional de seguridad e interoperabilidad;
- la reducción del número de normas nacionales;
- el respaldo y la información de los Estados miembros y las partes interesadas; la divulgación de información y la formación en el terreno ferroviario y la coordinación de la normalización de piezas de recambio.

Las repercusiones presupuestarias de la AFE para el presupuesto de la UE en el periodo 2015-2020 puede estimarse en 157 113 millones de euros. El coste de las nuevas competencias para el presupuesto asciende a 0,4133 millones, ya que a partir de 2017 quedarán cubiertas por las tasas y cánones pagados por la industria.

Existe también un impacto en los recursos de la Comisión (DG MOVE). En este sentido, el presente Reglamento incorpora:

4. los cálculos en materia de recursos procedentes de dos fichas financieras legislativas anteriores adjuntas al antiguo Reglamento 881/2004 y a su modificación de 2008 (Reglamento 1335/2008), que proporcionaron a la Comisión dos funcionarios/agentes temporales;
5. cambios en el periodo 2005-2013, con tres nuevos funcionarios de la Comisión dedicados a temas relacionados con la AFE y que cubren funciones no previstas en el Reglamento original;

Para la Comisión, el número total de personas vinculadas a la nueva iniciativa es de 5, y no se ha solicitado nuevo personal.

2013/0014 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea
y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 881/2004**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, 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 Europeo⁵,
Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁶,
De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,
Considerando lo siguiente:

- (1) La constitución progresiva de un espacio ferroviario europeo sin fronteras exige una intervención de la Unión en el ámbito de la reglamentación técnica aplicable a los ferrocarriles, tanto en lo que se refiere a los aspectos técnicos (interoperabilidad) como a los de la seguridad, puesto que ambos son indisolubles y ambos requieren un nivel de armonización más elevado a nivel de la Unión. Las dos últimas décadas han presenciado la adopción de una legislación en el terreno ferroviario, y en particular los tres paquetes cuyos actos más relevantes son la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad.
- (2) El alcance simultáneo de los objetivos de seguridad e interoperabilidad del ferrocarril exige un trabajo técnico importante que debe encabezar un organismo especializado. Por ello en 2004 se impuso, como parte del segundo paquete ferroviario, establecer, dentro de la estructura institucional existente y en el respeto del equilibrio de poderes dentro de la Unión, una Agencia Europea encargada de la seguridad y la interoperabilidad ferroviarias (denominada en lo sucesivo «la Agencia»).
- (3) La Agencia Ferroviaria Europea, creada originalmente por el Reglamento (CE) n° 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004⁷, por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea con el fin de fomentar la constitución de un espacio ferroviario europeo sin fronteras y de contribuir a la revitalización del sector ferroviario, reforzando a la vez sus logros fundamentales en materia de seguridad. El Reglamento 881/2004 tuvo que sustituirse por un nuevo acto debido a los cambios notables que experimentó la Agencia en sus competencias y su organización interna.
- (4) El cuarto paquete ferroviario propone importantes cambios destinados a mejorar el funcionamiento del Espacio Ferroviario Europeo único a través de la refundición de la Directiva 2004/49/CE y de la Directiva 2008/57/CE, ambas directamente relacionadas con las competencias de la Agencia. Estas Directivas, unidas al presente Reglamento regulan, en particular, actividades tales como la emisión de autorizaciones para los vehículos y certificados de seguridad a nivel de la Unión. Los cambios conllevan un mayor protagonismo de la Agencia.
- (5) La Agencia debe contribuir a la creación y funcionamiento efectivo del Espacio Ferroviario Europeo único sin fronteras y garantizar en él un alto nivel de seguridad, impulsando a la vez la posición competitiva del sector ferroviario. Esto se logrará contribuyendo en el aspecto técnico a la aplicación de la legislación de la Unión Europea que persigue mejorar el grado de interoperabilidad de los sistemas ferroviarios y desarrollar una estrategia común en materia de seguridad del sistema ferroviario europeo. La Agencia deberá también desempeñar el papel de autoridad europea responsable de conceder autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos y tipos de vehículos ferroviarios, certificados de seguridad para las empresas ferroviarias y autorizaciones de entrada en servicio de subsistemas de control-mando y señalización en las vías. Además, debe supervisar las normas nacionales y la actividad de las autoridades nacionales cuando afectan a los ámbitos de la interoperabilidad y la seguridad del ferrocarril.
- (6) En la búsqueda de estos objetivos, la Agencia tendrá plenamente en cuenta el proceso de ampliación de la Unión y las limitaciones específicas de los enlaces ferroviarios con terceros países. La Agencia tendrá competencias exclusivas en el marco de las funciones y facultades que se le hayan atribuido.
- (7) En el desarrollo de tales funciones, y especialmente cuando se trate de la formulación de recomendaciones, la Agencia deberá tener muy en cuenta la opinión de expertos ferroviarios externos. Estos expertos serán fundamentalmente profesionales del sector ferroviario y de las administraciones nacionales correspondientes. Gracias a ellos los grupos de trabajo de la Agencia serán competentes y representativos.
- (8) La Agencia debe redoblar su empeño en el campo de la evaluación de impacto con el fin de comprender mejor los efectos económicos que imperan en el sector ferroviario y su impacto en la sociedad, de permitir que otras partes decidan con conocimiento de causa, y de gestionar mejor las prioridades de trabajo y la asignación de recursos en el marco de la Agencia.
- (9) La Agencia proporcionará, en particular a la Comisión, un respaldo técnico independiente y objetivo. La Directiva ... [de interoperabilidad ferroviaria] constituye la base para la elaboración y revisión de las

⁵ DO C ... , p. ...

⁶ DO C ... , p. ...

⁷ DO L 164 de 30.4.2004, p. 1.

Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI), y la Directiva ... [de seguridad ferroviaria], para la elaboración y revisión de los Métodos Comunes de Seguridad (MCS) y los Objetivos Comunes de Seguridad (OCS). La continuidad de los trabajos y el desarrollo de las ETI, los MCS y los OCS a lo largo del tiempo requieren un marco técnico permanente y un personal específicamente dedicado en el marco de un organismo especializado. Por esa razón, la Agencia debe ser responsable de facilitar a la Comisión recomendaciones para la elaboración y revisión de las ETI, los MCS y los OCS. Las organizaciones de seguridad y los organismos reguladores nacionales han de tener también la posibilidad de recabar un dictamen técnico independiente de la Agencia.

- (10) Las empresas ferroviarias se han topado con diferentes problemas a la hora de solicitar certificados de seguridad a las autoridades nacionales competentes, desde procedimientos retardadores y costes excesivos a tratos no equitativos, especialmente en el caso de empresas que desean entrar en el mercado. Los certificados emitidos en un Estado miembro no se reconocen incondicionalmente en otros Estados miembros, en detrimento del espacio ferroviario europeo único. Para que los procedimientos de emisión de certificados de seguridad de las empresas ferroviarias sean más eficaces e imparciales, es fundamental cambiar a un certificado de seguridad único válido en toda la Unión y emitido por la Agencia. La Directiva revisada ... [de seguridad ferroviaria] proporciona una base para ello.
- (11) En la actualidad la Directiva 2008/57/CE dispone que, tratándose de vehículos ferroviarios, cada Estado miembro otorga autorizaciones de entrada en servicio, excepto en casos específicos. El grupo de trabajo específico para autorizaciones de vehículos, instituido por la Comisión en 2011, analizó diversos casos en los que los fabricantes y las empresas ferroviarias tenían que hacer frente a una duración y coste excesivos de los procedimientos de autorización, y propuso una serie de mejoras. Como algunos de los problemas se derivan de la complejidad del actual procedimiento de autorización de vehículos, este último debe simplificarse. Cada vehículo ferroviario debe obtener solo una autorización, y esta autorización de puesta en el mercado de vehículos y tipos de vehículos debe ser concedida por la Agencia. Esto conllevaría ventajas evidentes para el sector porque se reducirían los costes y el tiempo necesarios y disminuiría el riesgo de discriminación, especialmente en el caso de nuevas empresas que deseen entrar en el mercado ferroviario. La Directiva revisada ... [de interoperabilidad ferroviaria] proporciona una base para ello.
- (12) Con el fin de impulsar el desarrollo del espacio ferroviario europeo único, y en concreto para facilitar la información pertinente a los clientes del transporte de mercancías y los viajeros, y teniendo en cuenta las actuales posibilidades de actuación de la Agencia, es necesario atribuirle un papel más importante en el campo de las aplicaciones telemáticas. Así se garantizaría un desarrollo continuado y un despliegue rápido de las mismas.
- (13) Dada la importancia que reviste el Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) para una evolución armoniosa del Espacio Ferroviario Europeo único y para la seguridad del mismo, y teniendo en cuenta lo fragmentario de su desarrollo hasta la fecha, es necesario fortalecer su coordinación global a nivel de la Unión. Por ello debería reconocerse a la Agencia, como organismo más competente de la Unión, un papel más importante en este ámbito con el fin de garantizar un desarrollo continuado del ERTMS, contribuir a que los equipos de ERTMS se ajusten a las especificaciones vigentes y garantizar que los programas de investigación europeos en este campo se coordinen con el desarrollo de las especificaciones técnicas del ERTMS. Por otro lado, para que los procedimientos de concesión de autorizaciones de entrada en servicio de los subsistemas de control-mando y señalización en las vías sean más eficaces e imparciales, es fundamental cambiar a una autorización única válida en toda la Unión y emitida por la Agencia. La Directiva revisada ... [de interoperabilidad ferroviaria] proporciona una base para ello.
- (14) Las autoridades nacionales competentes han venido cobrando una tasa por la emisión de autorizaciones de vehículos y certificados de seguridad. Con la transferencia de estas competencias a la Unión, la Agencia debería tener derecho a cobrar a los solicitantes la emisión de los certificados y autorizaciones mencionados en anteriores considerandos. El nivel de estas tasas debe ser igual o inferior a los actualmente imperantes en la Unión, y debe determinarse en un acto delegado adoptado por la Comisión.
- (15) Se ha marcado como objetivo general que la transferencia de funciones y competencias de los Estados miembros a la Agencia se haga con la máxima eficacia, sin reducir el actual alto nivel de seguridad. La Agencia deberá contar con recursos suficientes para sus nuevas tareas, y el calendario de asignación de estos recursos debe basarse en necesidades claramente determinadas. Teniendo en cuenta la experiencia de las autoridades nacionales, y en particular de las autoridades nacionales de seguridad, la Agencia debería tener la posibilidad de utilizarla dicha experiencia para la concesión de las correspondientes autorizaciones y certificados. A tal fin, debe fomentarse el envío en comisión de servicios de expertos nacionales a la Agencia.
- (16) La Directiva ... [de seguridad ferroviaria] y la Directiva ... [de interoperabilidad ferroviaria] disponen que se examinen las medidas nacionales desde el punto de vista de la seguridad y la interoperabilidad, así como de la compatibilidad con la normativa de competencia. Además, establecen límites a la adopción de nuevas normas nacionales por parte de los Estados miembros. En un sistema como el actual, en el que sigue existiendo un gran número de normas nacionales, puede darse la posibilidad de conflictos con la normativa de la Unión y existe el peligro de falta de transparencia y discriminación disimulada de operadores extranjeros, especialmente de los más pequeños o más nuevos. Para poder cambiar a un sistema con normas

auténticamente transparentes e imparciales a nivel de la Unión, es necesario impulsar una reducción gradual de las normas nacionales. En la Unión es esencial contar con un asesoramiento independiente y neutral. Por ello, es necesario fortalecer el papel de la Agencia.

- (17) Las actividades, organización y los procedimientos de toma de decisión en los ámbitos de la interoperabilidad y la seguridad ferroviarias varían de forma sustancial de unas autoridades nacionales de la seguridad o de unos organismos de evaluación de la conformidad notificados a otros, lo que tiene un efecto negativo en el funcionamiento sin trabas del Espacio Ferroviario Europeo único. En particular, puede tener un efecto negativo para las pequeñas y medianas empresas que deseen entrar en el mercado ferroviario de otro Estado miembro. Por ello es fundamental fortalecer la coordinación, lo que resultaría en una mayor armonización a nivel de la Unión. A tal fin, la Agencia debe supervisar las autoridades nacionales de la seguridad y los organismos de evaluación de la conformidad notificados a través de auditorías e inspecciones.
- (18) En el ámbito de la seguridad es importante garantizar la mayor transparencia posible y una circulación eficaz de la información. Sería de gran interés realizar análisis de resultados basados en indicadores comunes y en los que participen todos los agentes del sector; es necesaria una estrecha colaboración con Eurostat en los aspectos estadísticos.
- (19) Con el fin de llevar un seguimiento de la interoperabilidad y la seguridad ferroviarias, debe encargarse a la Agencia la publicación de un informe al respecto con carácter bienal. Dada su especialización técnica y su imparcialidad, la Agencia debe también asistir a la Comisión en su vigilancia de la aplicación de la legislación de la Unión en materia de seguridad e interoperabilidad.
- (20) Es necesario impulsar la interoperabilidad de la red transeuropea y los nuevos proyectos de inversión seleccionados para recibir la ayuda de la Unión han de respetar el objetivo de la interoperabilidad establecido en la Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte⁸. La Agencia es la institución más apropiada para contribuir a estos objetivos.
- (21) El mantenimiento del material rodante es un elemento importante del sistema de seguridad. No existe un verdadero mercado europeo de mantenimiento del material ferroviario debido a la falta de un sistema de certificación de los talleres de mantenimiento. Esta situación ha sido una fuente de costes adicionales para el sector y es generadora de trayectos sin carga. Deberá instituirse gradualmente y actualizarse un sistema de certificación de talleres de mantenimiento; la Agencia es el organismo más apropiado para proponer soluciones adecuadas a la Comisión.
- (22) La cualificación profesional requerida a los maquinistas constituye un factor importante tanto para la seguridad como para la interoperabilidad en la Unión. Estos factores son asimismo una condición previa para la libre circulación de trabajadores en el sector ferroviario. Por consiguiente, este asunto debe abordarse respetando el marco existente en materia de diálogo social. La Agencia debe prestar el apoyo técnico necesario para tener en cuenta este aspecto a escala de la Unión.
- (23) La Agencia debe organizar y facilitar la cooperación a nivel europeo entre las autoridades nacionales responsables de la seguridad y los organismos nacionales de investigación o de representación del sector ferroviario con el fin de promover las buenas prácticas, intercambiar información, recopilar datos del ámbito ferroviario y supervisar la seguridad global del sistema ferroviario.
- (24) Con el fin de garantizar la mayor transparencia posible y condiciones iguales de acceso de todas las partes a la información útil, los documentos previstos para los procesos de interoperabilidad y seguridad del sistema ferroviario deben ser accesibles al público. Lo mismo cabe decir de las licencias, certificados de seguridad y otros documentos ferroviarios pertinentes. La Agencia debe contar con medios eficaces para intercambiar y hacer pública esta información.
- (25) La promoción de la innovación y la investigación en el ámbito ferroviario es una actividad esencial que la Agencia debe impulsar gracias a su posición y su prestigio. Ninguna ayuda financiera facilitada merced a las actividades de la Agencia a este respecto debe dar lugar a distorsiones de la competencia en el mercado correspondiente.
- (26) Con el fin de aumentar la eficiencia del respaldo financiero de la Unión, así como su calidad y su compatibilidad con la normativa técnica aplicable, la Agencia, como único organismo de la Unión con competencias acreditadas, debe desempeñar la función de evaluación de los proyectos ferroviarios.
- (27) La legislación de interoperabilidad y seguridad, las guías de ejecución o las recomendaciones de la Agencia pueden a veces plantear problemas de interpretación o de otro tipo a las partes interesadas. Una comprensión correcta y uniforme de estos actos es condición previa para una aplicación efectiva del acervo ferroviario y para el correcto funcionamiento de este mercado. Por ello, la Agencia debe involucrarse activamente en actividades de formación y de divulgación en este campo.

⁸ DO L 228 de 9.9.1996, p. 1.

- (28) Para el adecuado desempeño de sus funciones, la Agencia debe poseer personalidad jurídica y disponer de un presupuesto autónomo alimentado principalmente por una contribución de la Unión y por el cobro de tasas y cánones a los solicitantes. Con el fin de garantizar la independencia de la Agencia en su gestión cotidiana y en los dictámenes y recomendaciones que emita, la organización de la Agencia debe ser transparente y su Director Ejecutivo debe estar dotado de plena responsabilidad. El personal de la Agencia debe ser independiente y arrojar un equilibrio adecuado entre agentes con contratos a corto o largo plazo al objeto de mantener un nivel de conocimientos organizativos y una continuidad en sus actividades y, al mismo tiempo, permitir un intercambio continuado de conocimientos y experiencias con el sector ferroviario.
- (29) Con el fin de asegurar de forma efectiva el cumplimiento de las funciones de la Agencia, los Estados miembros y la Comisión deben estar representados en un Consejo de Administración dotado de las competencias necesarias para, por ejemplo, elaborar el presupuesto y aprobar los programas anuales y plurianuales de trabajo.
- (30) Con el fin de garantizar la transparencia de las decisiones del Consejo de Administración, deben asistir a sus reuniones representantes de los sectores afectados aunque sin derecho a voto, ya que este está reservado a los representantes de los poderes públicos obligados a rendir cuentas a las autoridades de control democrático. La Comisión debe nombrar a los representantes del sector basándose en su capacidad de representar a nivel de la Unión a las empresas ferroviarias, a los administradores de infraestructuras, al sector ferroviario, a los sindicatos, a los viajeros y a los clientes del transporte ferroviario de mercancías.
- (31) Al objeto de preparar adecuadamente las reuniones del Consejo de Administración y de asesorar a este acerca de las decisiones que deben tomarse, es conveniente crear un Comité Ejecutivo.
- (32) Es necesario garantizar que las partes a las que afectan las decisiones de la Agencia dispongan de los recursos oportunos de una forma independiente e imparcial. Debe establecerse un mecanismo apropiado que permita recurrir las decisiones del Director Ejecutivo ante una Sala de Recurso especializada, cuyas resoluciones sean a su vez susceptibles de recurso ante el Tribunal de Justicia.
- (33) Una perspectiva estratégica más amplia en relación con las actividades de la Agencia contribuiría a planificar y gestionar sus recursos de forma más efectiva, así como a aumentar la calidad de sus prestaciones. Por ello, el Consejo de Administración debe adoptar y actualizar regularmente, después de consultar debidamente las partes interesadas pertinentes, un programa de trabajo plurianual.
- (34) Los trabajos de la Agencia deben llevarse a cabo con transparencia. El control efectivo del Parlamento Europeo debe estar garantizado; a tal fin, este debe tener la posibilidad de celebrar una audiencia con el Director Ejecutivo de la Agencia y ser consultado acerca del programa de trabajo plurianual. La Agencia también debe aplicar la legislación de la Unión pertinente relativa al acceso público a los documentos.
- (35) En los últimos años, con la creación de nuevas agencias descentralizadas, la Autoridad Presupuestaria ha tratado de mejorar la transparencia y el control de la gestión de la financiación de la Unión para estas agencias, en particular en lo referente a la inscripción en el presupuesto de las tasas, el control financiero, la competencia para la aprobación de la gestión, las contribuciones al plan de pensiones y el procedimiento presupuestario interno (código de conducta). Asimismo, el Reglamento (CE) n° 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 1999, relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF)⁹ se debe aplicar sin limitaciones a la Agencia, que debe adherirse al Acuerdo Interinstitucional de 25 de mayo de 1999 entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión, relativo a las investigaciones internas efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude¹⁰.
- (36) Dado que el objetivo de la acción pretendida, a saber, la creación de un organismo especializado encargado de formular soluciones comunes en materia de seguridad e interoperabilidad ferroviaria, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, puede lograrse mejor, debido al carácter colectivo de los trabajos que hay que llevar a cabo, a nivel de la Unión, esta última puede tomar medidas de conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado. Con arreglo al principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para lograr este objetivo.
- (37) Con el fin de determinar adecuadamente el nivel de tasas y cánones que la Agencia tiene derecho a cobrar, procede delegar en la Comisión los poderes para adoptar actos, con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en relación con los artículos que traten de la concesión y renovación de autorizaciones de entrada en servicio de subsistemas de control-mando y señalización en las vías, autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos y tipos de vehículos y certificados de seguridad. Reviste particular importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas apropiadas durante sus trabajos preparatorios, contando también con la intervención de expertos.
- Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar una transmisión simultánea, oportuna y apropiada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.

⁹ DO L 136 de 31.5.1999, p. 1.

¹⁰ DO L 136 de 31.5.1999, p. 15.

- (38) Con el fin de garantizar la aplicación de los artículos 21 y 22 del presente Reglamento en lo relativo al examen de los proyectos de normas nacionales y las normas nacionales vigentes, deben otorgarse a la Comisión competencias de ejecución.
- (39) Con objeto de garantizar unas condiciones uniformes de aplicación de los artículos 29, 30, 31 y 51 del presente Reglamento, deben otorgarse a la Comisión competencias de ejecución. Esas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) nº 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, 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.
- (40) Es necesario llevar a la práctica determinados principios relativos a la gobernanza de la Agencia con el fin de ponerla en consonancia con la Declaración conjunta y la estrategia común del Grupo de trabajo interinstitucional para las agencias descentralizadas de la UE, de julio de 2012, cuyo objetivo era agilizar las actividades de las agencias y mejorar sus resultados.
- (41) El presente Reglamento respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos en particular en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO 1

PRINCIPIOS

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. Por el presente Reglamento se establece la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (denominada en lo sucesivo «la Agencia»).
2. El presente Reglamento regula:
 - (a) la constitución de la Agencia y sus funciones;
 - (b) las funciones de los Estados miembros.
3. El presente Reglamento se aplicará a:
 - (c) la interoperabilidad en el sistema ferroviario de la Unión, regulada por la Directiva .././UE [Directiva de interoperabilidad];
 - (d) la seguridad en el sistema ferroviario de la Unión, regulada por la Directiva .././UE [Directiva de seguridad ferroviaria];
 - (e) la certificación de los maquinistas, regulada por la 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 [Directiva de los maquinistas].

Artículo 2

Estatuto jurídico

1. La Agencia será un organismo de la Unión con personalidad jurídica.
2. La Agencia gozará en todos los Estados miembros de la más amplia capacidad jurídica que la legislación nacional reconoce a las personas jurídicas. Podrá, en particular, adquirir o enajenar bienes muebles e inmuebles y comparecer en juicio.
3. La Agencia estará representada por su Director.

Artículo 3

Tipos de actos de la Agencia

La Agencia podrá:

- (a) presentar recomendaciones a la Comisión en relación con la aplicación de los artículos 11, 13, 14, 15, 23, 24, 26, 30, 31, 32, 33 y 41;
- (b) formular recomendaciones a los Estados miembros en relación con la aplicación de los artículos 21, 22 y 30;

- (c) emitir dictámenes para la Comisión con arreglo a lo dispuesto en los artículos 9, 21, 22 y 38, y para las autoridades pertinentes de los Estados miembros, con arreglo al artículo 9;
- (d) emitir decisiones con arreglo a lo dispuesto en los artículos 12, 16, 17 y 18;
- (e) emitir dictámenes que constituyan un medio aceptable de comprobación de la conformidad, como dispone el artículo 15;
- (f) elaborar documentos técnicos como dispone el artículo 15;
- (g) realizar informes de auditoría como disponen los artículos 29 y 30;
- (h) elaborar directrices y otros documentos no vinculantes que faciliten la aplicación de la legislación de interoperabilidad y seguridad ferroviarias de conformidad con los artículos 11, 15 y 24.

CAPÍTULO 2

MÉTODOS DE TRABAJO

Artículo 4

Creación y composición de los grupos de trabajo

1. Para la elaboración de recomendaciones, especialmente de las relacionadas con las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI), los objetivos comunes de seguridad (OCS) y los métodos comunes de seguridad (MCS), la Agencia establecerá un número limitado de grupos de trabajo.

Prevía petición de la Comisión o por iniciativa propia, tras consultar con la Comisión, la Agencia podrá instituir grupos de trabajo en otros casos debidamente justificados.
2. La Agencia designará expertos para los grupos de trabajo.

La Agencia designará representantes nombrados por las autoridades nacionales competentes para los grupos de trabajo en los que deseen participar.

La Agencia designará para los grupos de trabajo profesionales del sector ferroviario de la lista a la que se refiere el apartado 3. Garantizará una representación adecuada de dichos sectores de la industria y de aquellos usuarios que se vean afectados por las medidas que pueda proponer la Comisión basándose en las recomendaciones presentadas por la Agencia.

Si fuera necesario, la Agencia podrá designar para los grupos de trabajo expertos y representantes independientes de organizaciones internacionales reconocidos por su competencia en el ámbito considerado. El personal de la Agencia no podrá ser designado para los grupos de trabajo.
3. Cada organismo representativo contemplado en el artículo 34 comunicará a la Agencia la lista de los expertos mejor cualificados y encargados de representarles en cada uno de los grupos de trabajo.
4. Siempre que los trabajos desarrollados en estos grupos de trabajo tengan una repercusión directa en las condiciones de trabajo y en la salud y la seguridad de los trabajadores del sector, los representantes de las organizaciones de trabajadores participarán en los grupos de trabajo correspondientes como miembros de pleno derecho.
5. Los gastos de desplazamiento y estancia de los miembros de los grupos de trabajo serán asumidos por la Agencia con arreglo a las normas y baremos adoptados por el Consejo de Administración.
6. Los grupos de trabajo estarán presididos por un representante de la Agencia.
7. Los trabajos de los grupos deberán ser transparentes. El Consejo de Administración establecerá el reglamento interno de los grupos de trabajo.

Artículo 5

Consulta a los interlocutores sociales

Siempre que los trabajos previstos en los artículos 11, 12, 15 y 32 tengan una repercusión directa en el entorno social o en las condiciones de trabajo de los trabajadores del sector ferroviario, la Agencia consultará a los interlocutores sociales en el marco del Comité de diálogo sectorial instituido de conformidad con la Decisión 98/500/CE¹¹.

¹¹ 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).

Esta consulta se celebrará antes de que la Agencia presente sus recomendaciones a la Comisión. La Agencia tendrá debidamente en cuenta esa consulta y estará siempre dispuesta a dar explicaciones complementarias acerca de sus recomendaciones. La Agencia remitirá los dictámenes emitidos por el Comité de diálogo sectorial a la Comisión, quien a su vez los hará llegar al Comité al que se hace referencia en el artículo 75.

Artículo 6

Consulta a los clientes del transporte ferroviario de mercancías y a los viajeros

Siempre que los trabajos previstos en los artículos 11 y 15 tengan una repercusión directa sobre los clientes del transporte ferroviario de carga y sobre los viajeros, la Agencia consultará a las organizaciones representativas de los mismos. La relación de organizaciones que se deberán consultar será elaborada por la Comisión con la asistencia del comité mencionado en el artículo 75.

Esta consulta se celebrará antes de que la Agencia presente sus propuestas a la Comisión. La Agencia tendrá debidamente en cuenta esa consulta y estará siempre dispuesta a dar explicaciones complementarias acerca de sus recomendaciones. La Agencia remitirá los dictámenes emitidos por las organizaciones consideradas a la Comisión, quien a su vez los hará llegar al Comité al que se hace referencia en el artículo 75.

Artículo 7

Evaluación de impacto

1. La Agencia realizará la evaluación de impacto de sus recomendaciones y dictámenes. El Consejo de Administración adoptará una metodología de evaluación de impacto basada en la metodología de la Comisión. La Agencia deberá mantener contacto con la Comisión para asegurarse de que los trabajos pertinentes de la Comisión sean debidamente tenidos en cuenta.
2. Antes de lanzar una actividad incluida en el programa de trabajo, la Agencia realizará una evaluación de impacto precoz sobre la misma en la que detallará:
 - (f) el aspecto que debe subsanarse y las soluciones probables;
 - (g) la medida en que sería necesaria una medida específica, incluida la emisión de una recomendación o dictamen de la Agencia;
 - (h) la contribución que se espera de la Agencia para la solución del problema.

Por otro lado, al objeto de aprovechar al máximo el presupuesto y los recursos de la Agencia, cada actividad o proyecto del programa de trabajo deberá someterse a un análisis de eficiencia, tanto individualmente como en conjunción con los demás.

3. La Agencia podrá realizar evaluaciones *ex post* de la legislación resultante de sus recomendaciones.
4. Los Estados miembros proporcionarán a la Agencia los datos necesarios para realizar la evaluación de impacto.

Artículo 8

Estudios

Cuando sean necesarios para el desarrollo de sus tareas, la Agencia encargará estudios y los financiará de su presupuesto.

Artículo 9

Dictámenes

1. La Agencia emitirá dictámenes a petición de los organismos reguladores nacionales contemplados en el artículo 55 de la Directiva 2012/34/UE [Directiva por la que se establece un Espacio Ferroviario Europeo único (refundición)] sobre aspectos relativos a la seguridad y la interoperabilidad de los asuntos que se le sometan.
2. La Agencia emitirá dictámenes a petición de la Comisión acerca de la modificación de cualquier acto adoptado sobre la base de la Directiva ... [de interoperabilidad ferroviaria] o de la Directiva ... [de seguridad ferroviaria], especialmente cuando se hayan señalado supuestas deficiencias.
3. Por lo que se refiere a los dictámenes contemplado en los anteriores apartado o en otros artículos del presente Reglamento, la Agencia emitirá sus dictámenes en un plazo de dos meses, a no ser que se acuerde otra cosa. La Agencia hará públicos dichos dictámenes en un plazo de dos meses en una versión de la que se suprimirá todo el material comercial confidencial.

*Artículo 10***Visitas a los Estados miembros**

1. Como parte del cumplimiento de sus tareas, especialmente de las citadas en los artículos 12, 21, 22, 16, 17, 27, 29, 30, 31 y 38, la Agencia podrá efectuar visitas a los Estados miembros con arreglo a la política definida por el Consejo de Administración.
2. La Agencia informará al Estado miembro interesado de la visita prevista, de la identidad de los funcionarios de la Agencia encargados de ella y del día en que deberá comenzar. Los funcionarios de la Agencia encargados de la ejecución de las visitas las realizarán previa presentación de una decisión del Director Ejecutivo de la Agencia en la que se expondrán los objetivos de la visita.
3. Las autoridades nacionales de los Estados miembros facilitarán el trabajo del personal de la Agencia.
4. La Agencia redactará un informe sobre cada visita y lo remitirá a la Comisión y al Estado miembro interesado.
5. Los anteriores apartados se entenderán sin perjuicio de las inspecciones a que se refieren los artículo 29, apartado 6 y 30, apartado 6, que se llevarán a cabo de acuerdo con el procedimiento en ellos determinado.

CAPÍTULO 3**ACTIVIDADES RELATIVAS A LA SEGURIDAD FERROVIARIA***Artículo 11***Asistencia técnica – recomendaciones sobre seguridad ferroviaria**

1. La Agencia formulará recomendaciones a la Comisión sobre los métodos comunes de seguridad (MCS) y los objetivos comunes de seguridad (OCS) establecidos en los artículos 6 y 7 de la Directiva ... [Directiva de seguridad ferroviaria]. La Agencia formulará también recomendaciones a la Comisión sobre la revisión periódica de los MCS y los CST.
2. La Agencia formulará recomendaciones a la Comisión, a petición de esta o por propia iniciativa, sobre otras medidas del ámbito de la seguridad.
3. La Agencia podrá elaborar directrices y otros documentos no vinculantes con el fin de facilitar la aplicación de la legislación de seguridad ferroviaria.

*Artículo 12***Certificados de seguridad**

La Agencia emitirá certificados individuales de seguridad de conformidad con los artículos 10 y 11 de la Directiva ... [Directiva de seguridad ferroviaria].

*Artículo 13***Mantenimiento de los vehículos**

1. La Agencia asistirá a la Comisión en lo relativo al sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento, de conformidad con el artículo 14, apartado 6, de la Directiva ... [Directiva de seguridad ferroviaria].
2. La Agencia formulará recomendaciones a la Comisión teniendo en cuenta el artículo 14, apartado 7, de la Directiva ... [Directiva de seguridad ferroviaria].
3. La Agencia analizará las medidas alternativas que se decidan con arreglo al artículo 15 de la Directiva ... [Directiva de seguridad ferroviaria] en el contexto de su informe sobre seguridad contemplado en el artículo 30, apartado 2, del presente Reglamento.

*Artículo 14***Transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril**

La Agencia seguirá de cerca la evolución de la legislación relativa al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, según el sentido de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹² y la comparará con la

¹² DO L 260 de 30.9.2008, p. 13.

relativa a la interoperabilidad y seguridad ferroviarias, y especialmente con los requisitos esenciales. Para ello, la Agencia asistirá a la Comisión y podrá emitir recomendaciones a petición de la Comisión o por iniciativa propia.

CAPÍTULO 4

ACTIVIDADES RELATIVAS A LA INTEROPERABILIDAD

Artículo 15

Asistencia técnica en el ámbito de la interoperabilidad ferroviaria

1. La Agencia deberá:
 - (a) formular recomendaciones a la Comisión sobre las ETI y su revisión, de acuerdo con el artículo 5 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad];
 - (b) formular recomendaciones a la Comisión sobre las plantillas de la declaración «UE» de verificación y los documentos del expediente técnico que debe acompañarla, de acuerdo con el artículo 15 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad];
 - (c) formular recomendaciones a la Comisión sobre las especificaciones de los registros y su revisión, de acuerdo con los artículos 43, 44 y 45 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad];
 - (d) emitir dictámenes que constituyan un medio aceptable de comprobación de la conformidad para subsanar las deficiencias de las ETI, de acuerdo con el artículo 6, apartado 2 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad], y facilitárselos a la Comisión;
 - (e) emitir dictámenes a la Comisión sobre solicitudes de no aplicación de ETI por parte de los Estados miembros, de acuerdo con el artículo 7 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad];
 - (f) elaborar documentos técnicos de acuerdo con el artículo 4, apartado 9, de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad];
 - (g) formular recomendaciones a la Comisión sobre las condiciones de trabajo de todo el personal que realice tareas esenciales para la seguridad.
2. Al elaborar las recomendaciones a que se refiere el apartado 1, letras (a) y (b), la Agencia:
 - (a) se asegurará de que las ETI y las especificaciones de los registros se adapten al progreso técnico, las tendencias del mercado y las exigencias sociales;
 - (b) velará por que el desarrollo y la actualización de las ETI, por una parte, y el desarrollo de las normas europeas que resulten necesarias para la interoperabilidad, por otra parte, sean objeto de coordinación, y por que se mantengan los contactos pertinentes con los organismos europeos de normalización;
3. La Agencia podrá elaborar directrices y otros documentos no vinculantes con el fin de facilitar la aplicación de la legislación de interoperabilidad ferroviaria.

Artículo 16

Autorizaciones para la puesta en el mercado de vehículos

La Agencia concederá autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos ferroviarios de acuerdo con el artículo 20 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad];

Artículo 17

Autorizaciones para la puesta en el mercado de tipos de vehículos

La Agencia concederá autorizaciones de puesta en el mercado de tipos vehículos de acuerdo con el artículo 22 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad].

Artículo 18

Autorizaciones de entrada en servicio de subsistemas de control-mando y señalización en las vías

La Agencia concederá autorizaciones de entrada en servicio de subsistemas de control-mando y señalización en las vías situados u operados en toda la Unión de acuerdo con el artículo 18 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad].

*Artículo 19***Aplicaciones telemáticas**

1. La Agencia actuará como autoridad del sistema, responsable de mantener las especificaciones técnicas de las aplicaciones telemáticas, de conformidad con las ETI aplicables.
2. La Agencia determinará, publicará y aplicará el procedimiento de gestión de las solicitudes de modificación de las especificaciones. A tal fin, la Agencia creará y mantendrá un registro de solicitudes de modificación de las especificaciones de aplicaciones telemáticas y de su situación.
3. La Agencia implantará y mantendrá los instrumentos técnicos para manejar las diferentes versiones de las especificaciones de aplicaciones telemáticas.
4. La Agencia asistirá a la Comisión en la supervisión y despliegue de aplicaciones telemáticas de conformidad con las ETI aplicables.

*Artículo 20***Asistencia a los organismos de evaluación de la conformidad notificados**

1. La Agencia dará su respaldo a las actividades de los organismos de evaluación de la conformidad notificados citados en el artículo 27 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad]. Este respaldo consistirá, en particular, en la elaboración de directrices para evaluar la conformidad o idoneidad para el uso de un componente de interoperabilidad contemplado en el artículo 9 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad] y de directrices para el procedimiento de verificación «CE» contemplado en el artículo 10 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad].
2. La Agencia facilitará la cooperación de los organismos de evaluación de la conformidad notificados, y en particular asumirá la secretaría técnica de su grupo de coordinación.

CAPÍTULO 5**ACTIVIDADES RELATIVAS A LAS NORMAS NACIONALES***Artículo 21***Examen de los proyectos de normas nacionales**

1. La Agencia examinará, en el plazo de dos meses siguiente a su recepción, los proyectos de normas nacionales que se le presenten de conformidad con:
 - (p) el artículo 8, apartado 2, de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad];
 - (q) el artículo 14 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad].
2. Si, una vez efectuado el examen a que se refiere el apartado 1, la Agencia considera que las normas nacionales permiten que se cumplan los requisitos esenciales de interoperabilidad, se respeten los MCS y se alcancen los OCS, y que no resultan en una discriminación arbitraria o una restricción disimulada del funcionamiento del transporte ferroviario entre Estados miembros, informará a la Comisión y a los Estados miembros implicados de su evaluación positiva. La Comisión podrá validar la norma a través del sistema informático citado en el artículo 23.
3. Cuando el examen contemplado en el apartado 1 produzca una evaluación negativa, la Agencia:
 - (r) formulará una recomendación al Estado miembro considerado señalando las razones por las que la norma en cuestión no puede promulgarse o aplicarse;
 - (s) informará a la Comisión de la evaluación negativa.
4. Si en el plazo de dos meses después de recibir la recomendación de la Agencia, según dispone el apartado 2, letra a), el Estado miembro no toma ninguna medida, la Comisión podrá, una vez recibida la información contemplada en el apartado 3, letra b) y escuchadas las alegaciones del Estado miembro considerado, adoptar una decisión dirigida a dicho Estado miembro pidiéndole que modifique el proyecto de norma o suspenda su adopción, entrada en vigor o aplicación.

*Artículo 22***Examen de normas nacionales vigentes**

1. La Agencia examinará, en el plazo de dos meses siguiente a su recepción, las normas nacionales que se le presenten de conformidad con el artículo 14, apartado 3, de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad].

2. Si, una vez efectuado el examen a que se refiere el apartado 1, la Agencia considera que las normas nacionales permiten que se cumplan los requisitos esenciales de interoperabilidad, se respeten los MCS y se alcancen los OCS, y que no resultan en una discriminación arbitraria o una restricción disimulada del funcionamiento del transporte ferroviario entre Estados miembros, informará a la Comisión y a los Estados miembros implicados de su evaluación positiva. La Comisión podrá validar la norma a través del sistema informático citado en el artículo 23.
3. Cuando el examen contemplado en el apartado 1 produzca una evaluación negativa, la Agencia:
 - (t) formulará una recomendación al Estado miembro considerado señalando las razones por las que la norma en cuestión debe modificarse o derogarse;
 - (u) informará a la Comisión de la evaluación negativa.
4. Si en el plazo de dos meses después de recibir la recomendación de la Agencia, según dispone el apartado 2, letra a), el Estado miembro no toma ninguna medida, la Comisión podrá, una vez recibida la información contemplada en el apartado 3, letra b) y escuchadas las alegaciones del Estado miembro considerado, adoptar una decisión dirigida a dicho Estado miembro pidiéndole que modifique o derogue la norma en cuestión.
5. El procedimiento descrito en los apartados 2 y 3 se aplicará, *mutatis mutandis*, en casos en los que la Agencia tenga conocimiento de una norma nacional, notificada o no, que sea redundante o entre en conflicto con los MCS, los OCS, las ETI o cualquier otro acto de la Unión del ámbito ferroviario.

Artículo 23

Sistema informático utilizado para la notificación y clasificación de normas nacionales

1. La Agencia elaborará y gestionará un sistema informático específico que contenga las normas nacionales a que se refiere el artículo 21, apartado 1 y el artículo 22, apartado 1, y lo pondrá a disposición de las partes interesadas y el público.
2. Los Estados miembros notificarán las normas nacionales a que se refiere el artículo 21, apartado 1 y el artículo 22, apartado 1, a la Agencia y a la Comisión a través del sistema informático contemplado en el apartado 1. La Agencia publicará las normas en dicho sistema y lo utilizará para informar a la Comisión en aplicación de los artículos 21 y 22.
3. La Agencia clasificará las normas nacionales notificadas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14, apartado 8, de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad]. A tal fin, utilizará el sistema contemplado en el apartado 1 del presente artículo.
4. La Agencia clasificará las normas nacionales notificadas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8, apartado 2, de la Directiva ... [Directiva de seguridad], teniendo en cuenta el desarrollo de la legislación de la Unión. Para ello, la Agencia pondrá a punto un «instrumento de gestión de normas» que los Estados miembros utilizarán para simplificar su sistema de normas nacionales. La Agencia utilizará el sistema a que se refiere el apartado 1 del presente artículo para publicar el instrumento de gestión de normas.

CAPÍTULO 6

ACTIVIDADES RELATIVAS AL SISTEMA EUROPEO DE GESTIÓN DEL TRÁFICO FERROVIARIO (ERTMS)

Artículo 24

Autoridad del sistema ERTMS

1. La Agencia actuará como autoridad del sistema, responsable de mantener las especificaciones técnicas del ERTMS.
2. La Agencia determinará, publicará y aplicará el procedimiento de gestión de las solicitudes de modificación de las especificaciones. A tal fin, la Agencia creará y mantendrá un registro de solicitudes de modificación de las especificaciones del ERTMS y de su situación.
3. La Agencia recomendará la adopción de una nueva versión de las especificaciones técnicas del ERTMS, aunque solo lo hará cuando la versión anterior se haya implantado a la velocidad suficiente. El desarrollo de nuevas versiones no irá en detrimento de la velocidad con que se implanta el ERTMS, la estabilidad de las especificaciones que se requiere para optimizar la producción del material del ERTMS, el rendimiento de las inversiones para las empresas ferroviarias y la planificación eficiente de la implantación del ERTMS.

4. La Agencia elaborará y mantendrá los instrumentos técnicos para gestionar las distintas versiones del ERTMS con el fin de garantizar la compatibilidad técnica y operativa entre redes y vehículos equipados con versiones diferentes y de ofrecer incentivos a la rápida implantación de las versiones en vigor.
5. Con arreglo al artículo 5, apartado 10, de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad], la Agencia garantizará que las versiones sucesivas del material del ERTMS son compatibles con anteriores versiones.
6. La Agencia elaborará y difundirá entre las partes interesadas las directrices de aplicación oportunas, así como documentación explicativa relativa a las especificaciones técnicas del ERTMS.

Artículo 25

Grupo de trabajo *ad hoc* «ERTMS» de los organismos de evaluación de la conformidad notificados

1. La Agencia constituirá y presidirá un Grupo de trabajo *ad hoc* «ERTMS» de los organismos de evaluación de la conformidad notificados citados en el artículo 27 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad].

El Grupo de trabajo comprobará la coherencia en la aplicación del procedimiento de evaluación de la conformidad o la idoneidad para el uso de un componente de interoperabilidad a que se refiere el artículo 9 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad], así como de los procedimientos de verificación «CE» a que se refiere el artículo 10 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad], efectuados por organismos de evaluación de la conformidad notificados.
2. La Agencia presentará a la Comisión un informe cada dos años acerca de las actividades del Grupo de trabajo contemplado en el apartado 1, incluidas estadísticas de asistencia de los representantes de los organismos de evaluación de la conformidad notificados en dicho Grupo.
3. La Agencia evaluará la aplicación del procedimiento de evaluación de la conformidad de componentes de interoperabilidad y del procedimiento de verificación «CE» del material del ERTMS y, cada dos años, presentará un informe a la Comisión proponiendo, si procede, las eventuales mejoras que pudieran realizarse.

Artículo 26

Asistencia para el control de la compatibilidad técnica y operativa de los subsistemas de a bordo y en tierra del ERTMS

1. La Agencia podrá asistir a las empresas ferroviarias que así lo soliciten en la comprobación de la compatibilidad técnica y operativa entre los subsistemas de a bordo y en tierra del ERTMS antes de poner en servicio un vehículo.
2. Cuando la Agencia encuentre que existe el riesgo de falta de compatibilidad técnica y operativa entre redes y vehículos equipados con material ERTMS en el contexto de proyectos específicos del ERTMS, podrá pedir a las partes implicadas, en particular a los fabricantes, organismos de evaluación de la conformidad notificados, empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras y autoridades nacionales de seguridad, que faciliten información pertinente respecto a los procedimientos de verificación «CE» y de entrada en servicio, y respecto a las condiciones operativas. La Agencia informará a la Comisión del mencionado riesgo y, si fuera necesario, le recomendará las medidas apropiadas.

Artículo 27

Asistencia para el despliegue del ERTMS y los proyectos ERTMS

1. La Agencia supervisará el despliegue del ERTMS de acuerdo con el plan establecido en la Decisión 2012/88/UE¹³ y supervisará la coordinación en la instalación del ERTMS a lo largo de los corredores transeuropeos de transporte y los corredores ferroviarios de mercancías, contemplados en el Reglamento (UE) n° 913/2010¹⁴.
2. La Agencia garantizará la supervisión técnica de proyectos financiados por la Unión para el despliegue del ERTMS incluido, si procede, el análisis de los documentos relativos a la licitación cuando esta tenga lugar. Si fuera necesario, la Agencia facilitará asimismo su asistencia a los beneficiarios de fondos de la Unión para garantizar que las soluciones técnicas incorporadas a los proyectos se ajusten plenamente a las ETI en materia de control-mando y señalización y sean, por lo tanto, plenamente interoperables.

¹³ DO L 51 de 23.2.2012, p. 1.

¹⁴ DO L 276 de 20.10.2010, p. 22.

*Artículo 28***Acreditación de laboratorios**

1. La Agencia prestará su asistencia, en particular a través de la formulación de directrices dirigidas a los organismos de acreditación, a la acreditación armonizada de los laboratorios del ERTMS, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵.
2. La Agencia podrá participar como observador en las actividades de evaluación por pares citadas en el Reglamento (CE) nº 765/2008.

CAPÍTULO 7**ACTIVIDADES RELATIVAS A LA SUPERVISIÓN DEL ESPACIO FERROVIARIO EUROPEO ÚNICO***Artículo 29***Supervisión de las autoridades nacionales de seguridad**

1. La Agencia supervisará las actividades y la toma de decisiones de las autoridades nacionales de seguridad a través de auditorías e inspecciones.
2. La Agencia podrá auditar:
 - (a) la capacidad de las autoridades nacionales de seguridad para ejecutar las tareas relativas a la seguridad e interoperabilidad ferroviarias;
 - (b) la efectividad de la supervisión desarrollada por las autoridades nacionales de seguridad en torno a los sistemas de gestión de la seguridad de conformidad con el artículo 16 de la Directiva ... [Directiva de seguridad ferroviaria].

El Consejo de Administración adoptará el procedimiento de realización de las auditorías.

3. La Agencia redactará informes de auditoría y los enviará a las autoridades nacionales de seguridad correspondientes y a la Comisión. Cada informe de auditoría incluirá, en particular, una relación de las eventuales deficiencias detectadas por la Agencia y las correspondientes recomendaciones de mejora.
4. Si la Agencia considera que las deficiencias citadas en el apartado 3 impiden que la autoridad nacional de seguridad correspondiente desarrolle efectivamente sus tareas en los ámbitos de la seguridad y la interoperabilidad ferroviarias, recomendará a dicha autoridad que tome las medidas apropiadas en un plazo cuya duración irá en función de la importancia de la deficiencia.
5. Cuando una autoridad nacional de seguridad no esté de acuerdo con la recomendación de la Agencia a que se refiere el apartado 4, o cuando no tome ninguna medida con arreglo a la recomendación de la Agencia en el plazo de tres meses siguiente a su recepción, la Comisión podrá adoptar una decisión en el plazo de seis meses con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 75.
6. La Agencia podrá también realizar inspecciones, con o sin anuncio previo, ante las autoridades nacionales de seguridad al objeto de examinar ámbitos específicos de actividad o de funcionamiento, en particular la revisión de documentos, procesos o registros relacionados con las tareas contempladas en el artículo 16 de la Directiva ... [Directiva de seguridad ferroviaria]. Las inspecciones podrán realizarse de forma *ad hoc* o con arreglo a un plan establecido por la Agencia. La duración de una inspección no podrá superar los dos días. Las autoridades nacionales de los Estados miembros facilitarán el trabajo del personal de la Agencia. La Agencia facilitará a la Comisión un informe de cada inspección.

*Artículo 30***Supervisión de los organismos de evaluación de la conformidad notificados**

1. La Agencia supervisará las actividades de los organismos de evaluación de la conformidad notificados a través de la asistencia a los organismos de acreditación y de la realización de auditorías e inspecciones, como establecen los apartados 2-5.
2. La Agencia impulsará la acreditación armonizada de los organismos de evaluación de la conformidad notificados, en particular a través de directrices dirigidas a los organismos de acreditación en torno a los criterios y los procedimientos utilizados para evaluar si los organismos notificados se ajustan a los requisitos del artículo 27 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad], sirviéndose para ello de la Infraestructura europea de acreditación citada en el artículo 14 del Reglamento (CE) nº 765/2008 del

¹⁵ DO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 339/93.

3. En el caso de organismos de evaluación de la conformidad notificados no acreditados según dispone el artículo 24 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad], la Agencia podrá auditar su capacidad para cumplir los requisitos a que se refiere el artículo 27 de dicha Directiva. El Consejo de Administración adoptará el procedimiento de realización de las auditorías.
4. La Agencia realizará informes de auditoría en torno a las actividades contempladas en el apartado 3 y los enviará al organismo de evaluación de la conformidad notificado correspondiente y a la Comisión. Cada informe de auditoría incluirá, en particular, una relación de las eventuales deficiencias detectadas por la Agencia y las correspondientes recomendaciones de mejora. Si la Agencia considera que las deficiencias impiden que la autoridad nacional de seguridad correspondiente desarrolle efectivamente sus tareas en los ámbitos de la seguridad y la interoperabilidad ferroviarias, formulará una recomendación pidiendo al Estado miembro donde está establecido el organismo notificado que tome las medidas apropiadas en un determinado plazo.
5. Cuando un Estado miembro no esté de acuerdo con la recomendación a que se refiere el apartado 4, o cuando el organismo notificado no tome ninguna medida con arreglo a la recomendación de la Agencia en el plazo de tres meses siguiente a su recepción, la Comisión podrá adoptar una decisión en el plazo de seis meses con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 75.
6. La Agencia podrá también realizar inspecciones (también en cooperación con los organismos de acreditación nacionales), con o sin anuncio previo, de los organismos de evaluación de la conformidad notificados al objeto de examinar ámbitos específicos de actividad o de funcionamiento, en particular la revisión de documentos, certificados o registros relacionados con las tareas contempladas en el artículo 27 de la Directiva ... [Directiva de seguridad ferroviaria]. Las inspecciones podrán realizarse de forma *ad hoc* o con arreglo a un plan establecido por la Agencia. La duración de una inspección no podrá superar los dos días. Los organismos de evaluación de la conformidad notificados deberán facilitar el trabajo del personal de la Agencia. La Agencia facilitará a la Comisión un informe de cada inspección.

Artículo 31

Supervisión de los avances de la interoperabilidad y la seguridad

1. La Agencia, conjuntamente con la red de organismos nacionales de investigación, recopilará datos pertinentes sobre accidentes e incidentes y supervisará la contribución de tales organismos a la seguridad del sistema ferroviario en su conjunto.
2. La Agencia hará un seguimiento de la situación global de la seguridad en el sistema ferroviario. Podrá recabar, en particular, la asistencia de las redes a que se refiere el artículo cinco 34, incluida la recopilación de datos. La Agencia se basará también en los datos recogidos por Eurostat y cooperará con este organismo a fin de evitar cualquier duplicación de los trabajos y de garantizar la coherencia metodológica de los indicadores de seguridad comunes con los indicadores empleados en otros modos de transporte.
3. A petición de la Comisión, la Agencia formulará recomendaciones acerca de cómo mejorar la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios y facilitará, en particular, la coordinación entre las empresas ferroviarias y los administradores de la infraestructura o entre estos últimos.
4. La Agencia hará un seguimiento de los avances en materia de interoperabilidad y seguridad de los sistemas ferroviarios. Cada dos años presentará a la Comisión y publicará un informe de los avances experimentados en los ámbitos de la interoperabilidad y la seguridad en el Espacio Ferroviario Europeo.
5. A petición de la Comisión, la Agencia facilitará informes sobre la aplicación y la ejecución de la legislación en materia de seguridad e interoperabilidad de la Unión en un determinado Estado miembro.

CAPÍTULO 8

OTRAS ACTIVIDADES

Artículo 32

Personal de las empresas ferroviarias

1. La Agencia desempeñará las funciones pertinentes en lo relativo al personal de las empresas ferroviarias que le encomiendan los artículos 4, 20, 22, 23, 25, 28, 33, 34, 35 y 37 de la Directiva 2007/59/C del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶.
2. La Comisión podrá pedirle que desempeñe otras tareas en relación con dicho personal con arreglo a lo dispuesto en la Directiva 2007/59/.
3. En relación con las tareas contempladas en los apartados 1 y 2, la Agencia celebrará consultas con las autoridades encargadas de los temas relativos al personal de las empresas ferroviarias. La Agencia podrá promover la cooperación entre tales autoridades, por ejemplo organizando las oportunas reuniones con sus representantes.

Artículo 33

Registros y accesibilidad de los mismos

1. La Agencia instituirá y mantendrá los registros europeos contemplados en los artículos 43, 44 y 45 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad]. La Agencia actuará como autoridad del sistema para todos los registros y bases de datos contemplados en las Directivas de seguridad, interoperabilidad y maquinistas de trenes. Esto supondrá, en particular,
 - (a) la creación y actualización de las especificaciones de los registros;
 - (b) la coordinación de la evolución de los registros en los Estados miembros;
 - (c) la orientación de las partes interesadas en materia de registros;
 - (d) la formulación de recomendaciones a la Comisión sobre posibles mejoras en las especificaciones de registros existentes o sobre la necesidad de crear otros nuevos.
2. La Agencia pondrá a disposición del público los siguientes documentos y registros previstos en la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad] y la Directiva ... [Directiva de seguridad ferroviaria]:
 - (a) las declaraciones «CE» de verificación de subsistemas;
 - (b) las declaraciones «CE» de conformidad de los componentes de interoperabilidad y las declaraciones «CE» de idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad;
 - (c) las licencias emitidas con arreglo a la Directiva ... [Directiva por la que se establece un Espacio Ferroviario Europeo único (refundición)];
 - (d) los certificados de seguridad emitidos de conformidad con el artículo 10 de la Directiva ... [Directiva de seguridad ferroviaria];
 - (e) los informes de inspección remitidos a la Agencia de conformidad con el artículo 24 de la Directiva ... [Directiva de seguridad ferroviaria];
 - (f) las normas nacionales notificadas a la Comisión de conformidad con el artículo 8 de la Directiva ... [Directiva de seguridad ferroviaria] y el artículo 14 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad];
 - (g) los registros de vehículos, por ejemplo a través de enlaces con los registros nacionales pertinentes;
 - (h) los registros de infraestructuras, por ejemplo a través de enlaces con los registros nacionales pertinentes;
 - (i) el registro europeo de tipos autorizados de vehículos;
 - (j) el registro de las solicitudes de modificación y de las modificaciones previstas de las especificaciones del ERTMS;
 - (k) el registro de las solicitudes de modificación y de las modificaciones previstas de las especificaciones de la ETI de aplicaciones telemáticas para el transporte de viajeros y de la ETI de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías;

¹⁶

DO L 315 de 3.12.2007, p. 51.

- (l) el registro de la marca de los poseedores de vehículos que lleva a cabo la Agencia de conformidad con las especificaciones técnicas de interoperabilidad sobre funcionamiento y gestión del tráfico;
 - (m) los informes de evaluación de la calidad, de conformidad con el artículo 28, apartado 2, del Reglamento (UE) n° 1371/2007.
3. Los procedimientos prácticos para la transmisión de los documentos mencionados en el apartado 2 serán examinados y adoptados de común acuerdo por los Estados miembros y la Comisión sobre la base del proyecto elaborado por la Agencia.
 4. Cuando se transmitan los documentos mencionados en el apartado 2, los órganos afectados podrán indicar los documentos que por razones de seguridad no han de ponerse a disposición del público.
 5. Las autoridades nacionales responsables de la expedición de las licencias y certificados mencionados en las letras c) y d) del apartado 2 notificarán a la Agencia, en el plazo de un mes, cada decisión relativa a la expedición, renovación, modificación o derogación de tales licencias y certificados.
 6. La Agencia podrá incorporar a esta base de datos pública todo documento público o enlace relacionado con los objetivos del presente Reglamento, teniendo en cuenta la legislación de la Unión vigente en el terreno de la protección de datos.

Artículo 34

Redes de autoridades nacionales de seguridad, organismos de investigación y organismos representativos

1. La Agencia establecerá una red de las autoridades nacionales de seguridad y de los organismos de investigación a que se refiere el artículo 21 de la Directiva ... [Directiva de seguridad ferroviaria]. La Agencia les facilitará una secretaría. Las funciones de las redes serán, en particular,;
 - (a) el intercambio de información relativa a la seguridad e interoperabilidad ferroviarias;
 - (b) la promoción de buenas prácticas;
 - (c) la aportación a la Agencia de datos relativos a la seguridad ferroviaria y, en particular, a los indicadores comunes de seguridad.

La Agencia facilitará la cooperación entre estas redes y, en particular, podrá decidir la celebración de reuniones conjuntas de ambas.
2. La Agencia establecerá una red a nivel de la Unión de órganos representativos del sector ferroviario. La lista de tales organismos se determinará en un acto de ejecución adoptado por la Comisión con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 75. La Agencia facilitará una secretaría a esta red. Las funciones de las red serán, en particular,;
 - (a) el intercambio de información relativa a la seguridad e interoperabilidad ferroviarias;
 - (b) la promoción de buenas prácticas;
 - (c) la aportación de datos a la Agencia en materia de seguridad e interoperabilidad.
3. Las redes a que se refieren los apartados 1 y 2 podrán emitir dictámenes no vinculantes acerca de los proyectos de recomendación citados en el artículo 9, apartado 2.
4. La Agencia podrá establecer otras redes con organismos o autoridades encargadas de una parte del sistema ferroviario.
5. La Comisión podrá participar en las reuniones de redes contempladas en el presente artículo.

Artículo 35

Comunicación y difusión

La Agencia comunicará y difundirá entre las partes interesadas el marco legislativo ferroviario europeo y sus normas técnicas y orientaciones, de acuerdo con los planes de comunicación y difusión adoptados por el Consejo de Administración. Estos planes, que se basarán en un análisis de las necesidades, será actualizado regularmente por el Consejo de Administración.

Artículo 36

Investigación y fomento de la innovación

1. A petición de la Comisión, la Agencia prestará su apoyo a las actividades de investigación del ámbito ferroviario a nivel de la Unión, por ejemplo respaldando a los servicios de la Comisión y los organismos

representativos. Esta contribución se entenderá sin perjuicio de otras actividades de investigación a nivel de la Unión.

2. La Comisión podrá confiar a la Agencia la tarea de fomentar innovaciones destinadas a mejorar la interoperabilidad y la seguridad ferroviaria, en particular en lo que se refiere al uso de las nuevas tecnologías de la información y de los sistemas de posicionamiento y seguimiento.

Artículo 37

Asistencia a la Comisión

1. La Agencia asistirá a la Comisión, a petición de ésta, en la aplicación de la legislación de la Unión destinada a reforzar la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios y a desarrollar un enfoque común sobre seguridad en el sistema ferroviario europeo.
2. La asistencia supone, por ejemplo,:
 - (a) la expedición de dictámenes técnicos en temas que exijan conocimientos específicos,
 - (b) La recogida de información a través de las redes citadas en el artículo 34.

Artículo 38

Asistencia en la evaluación de proyectos ferroviarios

Sin perjuicio de las excepciones contempladas por el artículo 9 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad] y previa solicitud de la Comisión, la Agencia estudiará, desde el punto de vista de la interoperabilidad y la seguridad, todo proyecto que implique diseño, construcción, renovación o rehabilitación del subsistema para el que se haya solicitado respaldo financiero de la Unión.

La Agencia emitirá un dictamen sobre la conformidad del proyecto con la normativa en materia de interoperabilidad y seguridad ferroviarias pertinente en un plazo que se convendrá con la Comisión en función de la importancia del proyecto y de los recursos disponibles, y que no será superior a dos meses.

Artículo 39

Asistencia a los Estados miembros, países candidatos y partes interesadas

1. Por propia iniciativa o a petición de la Comisión, los Estados miembros, los países candidatos o las redes a que se refiere el artículo 34, la Agencia debe involucrarse activamente en actividades de formación o de otro tipo tendentes a la aplicación y la exposición de la normativa en materia de interoperabilidad y seguridad ferroviarias, así como de otros elementos producidos por la Agencia, tales como registros, guías orientativas o recomendaciones.
2. El Consejo de Administración tomará decisiones acerca de la naturaleza y el ámbito de las actividades a que se refiere el apartado 1 y las incluirá en el programa de trabajo.

Artículo 40

Relaciones internacionales

1. En la medida en que resulte necesario para el logro de los objetivos fijados en el presente Reglamento, y sin perjuicio de las competencias respectivas de los Estados miembros y las instituciones de la Unión, incluido el Servicio Europeo de Acción Exterior, la Agencia podrá desarrollar contactos y celebrar acuerdos administrativos con autoridades de supervisión, organizaciones internacionales y administraciones de terceros países competentes en los ámbitos cubiertos por las actividades de la Agencia al objeto de mantenerse al día en la evolución científica y técnica y garantizar la promoción de las leyes y normas técnicas de la Unión Europea en el terreno ferroviario.
2. Dichos acuerdos no crearán obligaciones jurídicas para la Unión y sus Estados miembros, ni impedirán que los Estados miembros y sus autoridades competentes celebren acuerdos bilaterales o multilaterales con autoridades de supervisión, organizaciones internacionales y administraciones de terceros países. Estos acuerdos y actividades de cooperación serán objeto de debate previo con la Comisión y de comunicación regular a la misma.
3. El Consejo de Administración adoptará una estrategia para las relaciones con terceros países u organizaciones internacionales en asuntos en los que es competente la Agencia. Esta estrategia se incluirá en el programa de trabajo anual y plurianual de la Agencia, especificando los recursos asociados.

*Artículo 41***Coordinación en lo relativo a las piezas de recambio**

La Agencia contribuirá a la determinación de piezas de recambio que puedan normalizarse. A tal fin, la Agencia podrá instituir un grupo de trabajo que coordine las actividades de las partes interesadas, así como establecer contactos con los organismos europeos de normalización. La Agenda presentará a la Comisión las recomendaciones oportunas.

CAPÍTULO 9**ORGANIZACIÓN DE LA AGENCIA***Artículo 42***Estructura administrativa y de gestión**

La estructura administrativa y de gestión de la Agencia estará integrada por:

- (a) un Consejo de Administración, que ejercerá las funciones establecidas en el artículo 47;
- (b) un Comité Ejecutivo, que ejercerá las funciones establecidas en el artículo 49;
- (c) un Director Ejecutivo, que ejercerá las funciones establecidas en el artículo 50;
- (d) una Sala de Recurso, que ejercerá las competencias establecidas en los artículos 54 a 56.

*Artículo 43***Composición del Consejo de Administración**

1. El Consejo de Administración estará compuesto por un representante de cada Estado miembro y cuatro representantes de la Comisión, todos con derecho a voto.

El Consejo de Administración incluirá también seis representantes sin derecho a voto que representarán, a nivel europeo, a los siguientes grupos:

- (a) las empresas ferroviarias;
- (b) los administradores de infraestructuras;
- (c) la industria ferroviaria;
- (d) los sindicatos;
- (e) los viajeros;
- (f) los clientes de los servicios de transporte de mercancías.

La Comisión nombrará a un representante y un suplente para cada una de las categorías enumeradas, sobre la base de una lista de cuatro nombres presentada por las organizaciones europeas respectivas.

2. Los miembros del Consejo y sus suplentes serán designados por sus conocimientos acerca de las actividades esenciales de la Agencia y se tendrán en cuenta sus cualificaciones administrativas, presupuestarias y de gestión. Todas las partes se esforzarán en limitar la rotación de sus representantes en el Consejo con el fin de preservar la continuidad de su trabajo. Todas las partes se esforzarán por lograr una representación equilibrada de hombres y mujeres en el Consejo de Administración.
3. Los Estados miembros y la Comisión nombrarán a sus representantes en el Consejo de Administración y a un suplente que los sustituirá en caso de ausencia.
4. El mandato de los miembros será de cuatro años y podrá renovarse.
5. Cuando proceda, podrán establecerse, conforme a las disposiciones a que se refiere el artículo 68, la participación de representantes de terceros países y las condiciones de dicha participación.

*Artículo 44***Presidente del Consejo de Administración**

1. El Consejo de Administración elegirá, por mayoría de dos tercios de los miembros con derecho a voto, a un Presidente de entre los representantes de los Estados miembros y a un Vicepresidente de entre sus miembros.

El Vicepresidente sustituirá al Presidente cuando éste no pueda asumir sus funciones.

2. La duración del mandato del Presidente y del Vicepresidente será de cuatro años y podrá renovarse. Sin embargo, si su calidad de miembros del Consejo de Administración termina en cualquier momento durante su mandato, este expirará automáticamente en la misma fecha.

Artículo 45

Reuniones

1. Las reuniones del Consejo de Administración serán convocadas por su Presidente. El Director Ejecutivo de la Agencia participará en las reuniones.
2. El Consejo de Administración se reunirá al menos dos veces al año. Se reunirá asimismo por iniciativa de su Presidente o a petición de la Comisión, de la mayoría de los miembros o de un tercio de los representantes de los Estados miembros en el Consejo de Administración.

Artículo 46

Votación

Salvo que se declare otra cosa en el presente Reglamento, el Consejo de Administración tomará sus decisiones por mayoría absoluta de los miembros con derecho a voto. Cada miembro con derecho a voto dispondrá de un voto.

Artículo 47

Funciones del Consejo de Administración

1. A fin de garantizar el ejercicio de sus funciones por la Agencia, el Consejo de Administración:
 - (a) aprobará el informe anual sobre las actividades de la Agencia en el año anterior y lo remitirá, a más tardar el 1 de julio, al Parlamento Europeo, al Consejo, a la Comisión y al Tribunal de Cuentas, y lo hará público;
 - (b) adoptará cada año, por mayoría de dos tercios de los miembros con derecho a voto, después de recibir la opinión de la Comisión y de conformidad con el artículo 48, el programa de trabajo de la Agencia para el año siguiente y un programa de trabajo estratégico plurianual;
 - (c) adoptará, por mayoría de dos tercios de los miembros con derecho a voto, el presupuesto anual de la Agencia y ejercerá otras funciones respecto al presupuesto de la Agencia, en aplicación del capítulo 10;
 - (d) establecerá los procedimientos de toma de decisiones del Director Ejecutivo;
 - (e) adoptará su política en materia de visitas en aplicación del artículo 10;
 - (f) aprobará su reglamento interno;
 - (g) adoptará y actualizará los planes de comunicación y difusión a que se refiere el artículo 35;
 - (h) adoptará los procedimientos para la realización de las auditorías contempladas en los artículos 29 y 30;
 - (i) de conformidad con el apartado 2, ejercerá, en relación con el personal de la Agencia, las facultades de nombramiento que otorga el Estatuto a la Autoridad facultada para proceder a los nombramientos, y el Régimen aplicable a otros agentes a la Autoridad facultada para celebrar un contrato de empleo («autoridad facultada para proceder a los nombramientos»);
 - (j) adoptará las oportunas normas de aplicación del Estatuto de los funcionarios y del Régimen aplicable a otros agentes, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 110 de dicho Estatuto;
 - (k) designará al Director Ejecutivo y podrá prorrogar su mandato o destituirlo por mayoría de dos tercios de los miembros con derecho a voto, conforme a lo dispuesto en el artículo 62;
 - (l) adoptará una estrategia contra el fraude que estará en consonancia con el riesgo de fraude, teniendo en cuenta el análisis coste-beneficio de las medidas que vayan a aplicarse;
 - (m) garantizará un adecuado seguimiento de las conclusiones y recomendaciones emanadas de las investigaciones de la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) o de las diferentes auditorías y evaluaciones, tanto internas como externas;
 - (n) adoptará normas para la prevención y gestión de conflictos de interés entre los miembros del Consejo de Administración y de la Sala de Recurso.

2. El Consejo de Administración adoptará, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 110 del Estatuto de los funcionarios, una decisión basada en el artículo 2, apartado 1, de dicho Estatuto y en el artículo 6 del régimen aplicable a otros agentes por la que se deleguen en el Director Ejecutivo las competencias correspondientes de la autoridad facultada para proceder a nombramientos y se determinen las condiciones de suspensión de dicha delegación. El Director Ejecutivo estará autorizado a subdelegar estas competencias.

En aplicación del párrafo anterior, cuando lo exijan circunstancias excepcionales, el Consejo de Administración podrá suspender temporalmente, a través de una decisión, la delegación de las competencias de la autoridad facultada para proceder a nombramientos en el Director Ejecutivo y la subdelegación de competencias de este último y ejercer él mismo las competencias o delegarlas en uno de sus miembros o en un miembro del personal distinto del Director Ejecutivo.

Artículo 48

Programas de trabajo anuales y plurianuales

1. El Consejo de la Agencia adoptará, a más tardar el 30 de noviembre de cada año, y teniendo en cuenta la opinión de la Comisión, el programa de trabajo y lo remitirá a los Estados miembros, al Parlamento Europeo, al Consejo, a la Comisión y a las redes contempladas en el artículo 34.
2. Este programa se adoptará sin perjuicio del procedimiento presupuestario anual de la Unión. En caso de que la Comisión, en el plazo de quince días tras la aprobación del programa de trabajo, manifieste su desacuerdo con el mismo, el Consejo de Administración volverá a estudiar dicho programa y lo aprobará en el plazo de dos meses, eventualmente tras haberlo modificado, en segunda lectura, ya sea por mayoría de dos tercios de sus miembros con derecho a voto, incluidos los representantes de la Comisión, o bien por unanimidad de los representantes de los Estados miembros.
3. El programa de trabajo de la Agencia definirá, para cada actividad, los objetivos perseguidos. Como regla general, cada actividad o proyecto estará claramente asociado con los recursos necesarios para su realización, de acuerdo con los principios de presupuestación y gestión por actividades, así como con la evaluación de impacto precoz contemplada en el artículo 7, apartado 2.
4. Si fuera necesario, el Consejo de Administración modificará el programa de trabajo o adoptado si se encomienda una nueva función a la Agencia. Esta nueva función daría lugar a un análisis de las consecuencias sobre los recursos humanos y presupuestarios, y podría resultar en la decisión de retrasar otras actividades.
5. El Consejo de Administración adoptará y actualizará asimismo, a más tardar el 30 de noviembre de cada año, un programa de trabajo estratégico plurianual. Se tendrá en cuenta la opinión de la Comisión. El proyecto del programa será objeto de consultas con el Parlamento Europeo y las redes contempladas en el artículo 34. Una vez adoptado, el programa de trabajo estratégico plurianual será remitido a los Estados miembros, al Parlamento Europeo, al Consejo, a la Comisión y a las redes contempladas en el artículo 34.

Artículo 49

Comité Ejecutivo

1. El Consejo de Administración estará asistido por un Comité Ejecutivo.
2. El Comité Ejecutivo preparará las decisiones que deba adoptar el Consejo de Administración. Cuando sea necesario por motivos de urgencia, tomará determinadas decisiones provisionales en nombre del Consejo de Administración, en particular en asuntos administrativos y presupuestarios.

Conjuntamente con el Consejo de Administración, garantizará un adecuado seguimiento de las conclusiones y recomendaciones emanadas de las investigaciones de la OLAF o de las diferentes auditorías y evaluaciones, tanto internas como externas.

Sin perjuicio de las responsabilidades del Director Ejecutivo, recogidas en el artículo 30, asistirá y asesorará a este en la ejecución de las decisiones adoptadas por el Consejo de administración, con el fin de reforzar la supervisión de la gestión administrativa y presupuestaria.
3. El Comité Ejecutivo estará compuesto por el Presidente del Consejo de Administración, un representante de la Comisión y [cuatro] miembros del Consejo de Administración. El Consejo de Administración designará los miembros del Comité Ejecutivo y su Presidente.
4. La duración del mandato de los miembros del Comité Ejecutivo será la misma que la de los miembros del Consejo de Administración.
5. El Comité Ejecutivo se reunirá al menos una vez cada tres meses. El Presidente del Comité Ejecutivo convocará reuniones adicionales a petición de sus miembros.
6. El Consejo de Administración establecerá el reglamento interno del Comité Ejecutivo.

*Artículo 50***Funciones del Director Ejecutivo**

1. La gestión de la Agencia correrá a cargo de un Director Ejecutivo, que será totalmente independiente en el desempeño de sus funciones. El Director Ejecutivo dará cuenta de su gestión al Consejo de Administración.
2. Sin perjuicio de las competencias respectivas de la Comisión, del Consejo de Administración y del Comité Ejecutivo, el Director Ejecutivo no pedirá ni recibirá instrucciones de ningún Gobierno ni de ningún otro organismo.
3. El Director Ejecutivo informará, cuando se limite a ello, al Parlamento Europeo sobre el ejercicio de sus funciones. El Consejo podrá convocar al Director Ejecutivo para que le informe del ejercicio de sus funciones.
4. El Director ejecutivo será el representante legal de la Agencia. Adoptará las decisiones, recomendaciones, dictámenes y otros actos oficiales de la Agencia.
5. El Director Ejecutivo será responsable de la gestión administrativa de la Agencia y del desempeño de las funciones que a ésta asigna el presente Reglamento. El Director Ejecutivo será, en particular, responsable de lo siguiente:
 - (a) la administración corriente de la Agencia;
 - (b) la ejecución de las decisiones adoptadas por el Consejo de Administración;
 - (c) la elaboración del programa de trabajo anual y del programa de trabajo estratégico plurianual y su presentación al Consejo de Administración, una vez consultada la Comisión;
 - (d) la ejecución del programa de trabajo y del programa de trabajo estratégico plurianual y, en la medida de lo posible, la respuesta a todas las solicitudes de asistencia de la Comisión en relación con las funciones de la Agencia conforme al presente Reglamento;
 - (e) la presentación de informes al Consejo de Administración acerca de la ejecución del programa de trabajo estratégico plurianual;
 - (f) la adopción de las medidas necesarias, tales como la aprobación de instrucciones administrativas internas o la publicación de circulares, para garantizar que el funcionamiento de la Agencia se ajuste a lo dispuesto en el presente Reglamento;
 - (g) la organización de un sistema eficaz de seguimiento con el fin de comparar las realizaciones de la Agencia con sus objetivos operativos, y con este fin instituirá un sistema de evaluación periódica que corresponda a niveles profesionales reconocidos;
 - (h) la elaboración, con carácter anual, de un proyecto de informe general sobre la base de los sistemas de supervisión y evaluación contemplados en la letra g), y presentación del mismo al Consejo de Administración;
 - (i) la elaboración del proyecto de estado de previsiones de los ingresos y gastos de la Agencia, en aplicación del artículo 58, y la ejecución del presupuesto, en aplicación del artículo 59;
 - (j) la elaboración del informe anual de las actividades de la Agencia y su presentación al Consejo de Administración para evaluación;
 - (k) la preparación de un plan de acción subsiguiente a las conclusiones de las evaluaciones retrospectivas y presentación de un informe a la Comisión con carácter bienal;
 - (l) la protección de los intereses financieros de la Unión merced a la aplicación de medidas preventivas contra el fraude, la corrupción y otras actividades ilegales, a controles efectivos y, si se detectaran irregularidades, a la recuperación de las cantidades indebidamente abonadas; si procediera, a la imposición efectiva, proporcionada y disuasiva de sanciones administrativas y financieras;
 - (m) la preparación de una estrategia de la Agencia contra el fraude y presentación de la misma al Consejo de Administración para su aprobación;
 - (n) la elaboración del proyecto de reglamento financiero de la Oficina adoptado por el Consejo de Administración en virtud del artículo 60, así como sus normas de desarrollo.

*Artículo 51***Creación y composición de las Salas de Recurso**

1. La Agencia instituirá una o más Salas de Recurso.
2. Las Salas de Recursos estarán compuestas por un Presidente y por otros dos miembros. Dispondrán de suplentes que les representen en su ausencia.
3. El Presidente, los otros miembros y sus respectivos suplentes serán nombrados por el Consejo de Administración a partir de una lista de candidatos adoptada por la Comisión.

4. Cuando una Sala de Recurso considere que el carácter del recurso así lo exige, podrá pedir al Consejo de Administración que designe dos miembros adicionales con sus suplentes a partir de la lista citada en el apartado 3.
5. A propuesta de la Agencia, la Comisión establecerá el reglamento interno de la Sala de Recurso, una vez consultado el Consejo de Administración y de acuerdo con el procedimiento consultivo contemplado en el artículo 75.

Artículo 52

Miembros de las Salas de recurso

1. El mandato de los miembros y suplentes de las Salas de Recurso será de cuatro años y podrá renovarse.
2. Los miembros de las Salas de Recurso han de ser independientes y no desempeñarán otras funciones en la Agencia. Al adoptar sus decisiones no se someterán a instrucción alguna.
3. Los miembros de las Salas de Recurso no podrán ser destituidos ni retirados de la lista de candidatos cualificados durante sus respectivos mandatos, a menos que existan motivos fundados para ello y que la Comisión haya tomado una decisión al efecto tras obtener el dictamen del Consejo de Administración.

Artículo 53

Exclusión y recusación

1. Los miembros de las Salas de Recurso no podrán participar en ningún recurso si tienen algún interés personal en el asunto, si han participado anteriormente como representantes de una de las partes en los procedimientos o si han participado en la adopción de la decisión recurrida.
2. Los miembros de una Sala de Recurso que consideren que no deben participar en ningún recurso por alguna de las razones expuestas en el apartado 1, o por cualquier otra, informarán a la Sala de Recurso que decidirá acerca de su exclusión.

Artículo 54

Resoluciones que admiten recurso

1. Podrá presentarse un recurso ante las Salas de Recurso contra decisiones adoptadas por la Agencia con arreglo a los artículos 12, 16, 17 y 18.
2. Los recursos interpuestos de conformidad con el apartado 1 no tendrán efecto suspensivo. La Agencia podrá, sin embargo, suspender la aplicación de la decisión recurrida si considera que las circunstancias así lo permiten.

Artículo 55

Personas habilitadas para interponer recurso, plazos y forma

1. Toda persona física o jurídica podrá interponer un recurso contra una decisión de la que es destinataria adoptada por la Agencia con arreglo a los artículos 12, 16, 17 y 18.
2. El recurso y el escrito donde se expongan sus motivos deberán interponerse por escrito ante la Agencia en el plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación de la medida al interesado o, si no se hubiera notificado la medida, en un plazo de dos meses a partir de la fecha en que tenga conocimiento de la misma.

Artículo 56

Examen de los recursos y decisiones al respecto

1. Durante el examen del recurso, la Sala de Recursos actuará con celeridad. Invitará a las partes, cuantas veces sea necesario, a que presenten, en el plazo que establezca, observaciones sobre las alegaciones de la Sala o sobre comunicaciones de terceras partes en el recurso. Las partes en el recurso estarán autorizadas a presentar sus observaciones oralmente.
2. La sala de recursos podrá ejercer las facultades oportunas en el marco de las competencias de la Agencia o podrá remitir el asunto al servicio competente de la Agencia; este quedará vinculado por la resolución de la Sala de Recurso.

*Artículo 57***Recursos ante el Tribunal de Justicia**

1. Los recursos de nulidad relativos a las decisiones de la Agencia adoptadas de conformidad con los artículos 12, 16, 17 y 18 solo podrán interponerse ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea cuando se hayan agotado las vías de recurso internas de la Agencia.
2. La Agencia estará obligada a tomar las medidas necesarias para dar cumplimiento a la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

CAPÍTULO 10**DISPOSICIONES FINANCIERAS***Artículo 58***Presupuesto**

1. Todos los ingresos y gastos de la Agencia serán objeto de previsiones para cada ejercicio presupuestario, que coincidirá con el año civil, y se consignarán en el presupuesto de la Agencia. El balance de ingresos y gastos deberá estar equilibrado.
2. Los ingresos de la Agencia procederán:
 - (a) de una contribución de la Unión,
 - (b) de una contribución eventual de los Estados terceros que participen en los trabajos de la Agencia tal como prevé el artículo 68,
 - (c) de las tasas abonadas por solicitantes o titulares de autorizaciones y certificados emitidos por la Agencia de conformidad con los artículos 12, 16, 17 y 18,
 - (d) de los ingresos derivados de publicaciones, formación y otros servicios prestados por la Agencia;
 - (e) de toda contribución financiera voluntaria de los Estados miembros, terceros países u otras entidades, siempre que dicha contribución no comprometa la independencia e imparcialidad de la Agencia.
3. Los gastos de la Agencia incluirán los gastos de personal, administración, infraestructura y funcionamiento.
4. El balance de ingresos y gastos deberá estar equilibrado.
5. Cada año, el Consejo de Administración, sobre la base de un proyecto elaborado por el Director Ejecutivo según el principio de presupuestación por actividades, establecerá el estado de previsión de los ingresos y gastos de la Agencia para el ejercicio siguiente. El Consejo de Administración remitirá a la Comisión, a más tardar el 31 de enero, dicho estado de previsión, en el que figurará un proyecto de la plantilla de personal.
6. La Comisión remitirá el estado de previsión al Parlamento Europeo y al Consejo (en lo sucesivo, la «Autoridad Presupuestaria») con el anteproyecto de presupuesto general de la Unión.
7. La Comisión, a partir del estado de previsión, inscribirá en el proyecto preliminar de presupuesto general de la Unión Europea las previsiones que considere necesarias por lo que respecta a la plantilla de personal y al importe de la subvención con cargo al presupuesto general, y lo presentará a la Autoridad Presupuestaria de conformidad con el artículo 314 del Tratado, junto con una descripción y una justificación de toda diferencia entre el estado de previsiones de la Agencia y la subvención con cargo al presupuesto general.
8. La Autoridad Presupuestaria autorizará los créditos necesarios para la subvención destinada a la Agencia. La Autoridad Presupuestaria aprobará la plantilla de personal de la Agencia.
9. El presupuesto será adoptado por el Consejo de Administración por mayoría de dos tercios de sus miembros con derecho a voto. Será definitivo tras la adopción definitiva del presupuesto general de la Unión. Cuando proceda, se ajustará en consecuencia.
10. Cuando el Consejo de Administración se proponga realizar cualquier proyecto que pudiera tener repercusiones financieras significativas en la financiación del presupuesto, en particular proyectos de carácter inmobiliario, como la adquisición o el alquiler de edificios, lo notificará lo antes posible a la Autoridad Presupuestaria. Informará de ello a la Comisión. Cuando una rama de la Autoridad Presupuestaria haya comunicado su intención de emitir un dictamen, lo remitirá al Consejo de Administración en un plazo de seis semanas a contar desde la notificación del proyecto.

*Artículo 59***Ejecución y control del presupuesto**

1. El Director Ejecutivo ejecutará el presupuesto de la Agencia.
2. El contable de la Agencia remitirá al contable de la Comisión, a más tardar el 1 de marzo siguiente al final del ejercicio, las cuentas provisionales, conjuntamente con el informe sobre la gestión presupuestaria y financiera del ejercicio. El contable de la Comisión consolidará las cuentas provisionales de las instituciones y de los organismos descentralizados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 147 del Reglamento (CE, Euratom) n° 966/2012 («el Reglamento financiero general»).
3. El contable de la Comisión remitirá al Tribunal de Cuentas, a más tardar el 31 de marzo siguiente al final del ejercicio, las cuentas provisionales de la Agencia, conjuntamente con el informe sobre la gestión presupuestaria y financiera del ejercicio. El informe sobre la gestión presupuestaria y financiera del ejercicio se remitirá asimismo al Parlamento Europeo y al Consejo.

El Tribunal de Cuentas examinará estas cuentas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 287 del Tratado. Publicará cada año un informe sobre las actividades de la Agencia.
4. Tras la recepción de las observaciones formuladas por el Tribunal de Cuentas sobre las cuentas provisionales de la Agencia, según lo dispuesto en el artículo 148 del Reglamento financiero general, el Director Ejecutivo elaborará las cuentas definitivas de la Agencia bajo su propia responsabilidad y las remitirá para su dictamen al Consejo de Administración.
5. El Consejo de Administración emitirá un dictamen sobre las cuentas definitivas de la Agencia.
6. El Director ejecutivo remitirá estas cuentas definitivas, conjuntamente con el dictamen del consejo de administración, a más tardar el 1 de julio siguiente al final del ejercicio, al Parlamento Europeo, al Consejo, a la Comisión y al Tribunal de Cuentas.
7. Se publicarán las cuentas definitivas.
8. El Director Ejecutivo remitirá al Tribunal de Cuentas una respuesta a sus observaciones a más tardar el 30 de septiembre siguiente a cada ejercicio presupuestario. Remitirá, asimismo, esta respuesta al Consejo de Administración.
9. El Director Ejecutivo presentará al Parlamento Europeo, a instancias de éste, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 165 del Reglamento financiero general, toda la información necesaria para el correcto desarrollo del procedimiento de aprobación de la gestión del ejercicio de que se trate.
10. El Parlamento Europeo, previa recomendación del Consejo por mayoría cualificada, aprobará antes del 30 de abril del año N+2 la gestión del Director Ejecutivo en la ejecución del presupuesto del ejercicio N.

*Artículo 60***Reglamento financiero**

El Consejo de Administración adoptará la normativa financiera aplicable a la Agencia, previa consulta a la Comisión. Dicha normativa sólo podrá apartarse del Reglamento (CE, Euratom) n° 2343/2002¹⁷, si así lo exige específicamente el funcionamiento de la Agencia y con la autorización previa de la Comisión.

CAPÍTULO 11**PERSONAL***Artículo 61***Disposiciones generales**

1. Se aplicará al personal de la Agencia el Estatuto de los funcionarios de la Unión Europea y el Régimen aplicable a otros agentes de la Unión Europea, así como las normas adoptadas por acuerdo entre las instituciones de la Unión Europea con el fin de poner en práctica tales disposiciones.
2. En interés del servicio, la Agencia contratará:
 - (a) personal que puede optar a un contrato de duración indefinida, y

¹⁷ Reglamento (CE, Euratom) no 2343/2002 de la Comisión, de 23 de diciembre de 2002, por el que se aprueba el Reglamento financiero marco de los organismos a que se refiere el artículo 185 del Reglamento (CE, Euratom) no 1605/2002 del Consejo, por el que se aprueba el Reglamento financiero aplicable al presupuesto general de las Comunidades Europeas (DO L 357 de 31.12.2002, p. 72).

(b) personal que no puede optar a un contrato de duración indefinida.

Se adoptarán normas que desarrollen adecuadamente el presente apartado con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 110 del Estatuto de los funcionarios.

3. La Agencia tomará las medidas administrativas adecuadas para organizar sus servicios de modo que se evite todo conflicto de interés.

Artículo 62

Director Ejecutivo

1. El Director Ejecutivo será contratado como agente temporal de la Agencia según lo dispuesto en el artículo 2 *bis* del Régimen aplicable a otros agentes.
2. El Director Ejecutivo será designado por el Consejo de Administración a partir de una lista de candidatos propuesta por la Comisión después de un procedimiento de selección abierto y transparente.

Para la celebración del contrato del Director Ejecutivo, la Agencia estará representada por el Presidente del Consejo de Administración.

Antes del nombramiento, podrá invitarse al candidato seleccionado por el Consejo de Administración a hacer una declaración ante la comisión competente del Parlamento Europeo y responder a las preguntas formuladas por sus miembros.
3. El mandato del Director Ejecutivo tendrá una duración de cinco años. Al final del periodo, la Comisión realizará una evaluación en la que se analizará la actuación del Director Ejecutivo y las futuras funciones y desafíos de la Agencia.
4. Previa propuesta de la Comisión, en la que se tendrá en cuenta la evaluación a que se refiere el apartado 3, el Consejo de Administración podrá prorrogar una vez la duración del mandato del Director Ejecutivo por no más de cinco años.
5. El Consejo de Administración informará al Parlamento Europeo acerca de su intención de prorrogar el mandato del Director Ejecutivo. En el mes que precede a la prórroga de su mandato, podrá invitarse al Director Ejecutivo a hacer una declaración ante la comisión competente del Parlamento y responder a las preguntas formuladas por sus miembros.
6. Un Director Ejecutivo cuyo mandato ha sido prorrogado no podrá, al final del periodo acumulado, participar en otro procedimiento de selección para el mismo puesto.
7. El Director Ejecutivo solo podrá ser destituido por decisión del Consejo de Administración, previa propuesta de la Comisión.

Artículo 63

Expertos nacionales en comisión de servicios y otros agentes

La Agencia podrá también recurrir a expertos nacionales en comisión de servicios y a otros agentes no empleados por la Agencia de acuerdo con lo dispuesto en el Estatuto de los funcionarios y en el Régimen aplicable a otros agentes.

El Consejo de Administración adoptará una decisión que establezca las normas aplicables a las comisiones de servicios de expertos nacionales en la Agencia.

CAPÍTULO 12

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 64

Privilegios e inmunidades

El Protocolo sobre los privilegios e inmunidades de la Unión Europea será aplicable a la Agencia y a su personal.

Artículo 65

Acuerdo de sede y condiciones de funcionamiento

1. Las disposiciones necesarias sobre las instalaciones que deben proporcionarse a la Agencia en el Estado miembro de acogida y a los servicios que este debe poner a su disposición, y las normas concretas aplicables en el Estado miembro de acogida de la Agencia al Director Ejecutivo, a los miembros del Consejo de Administración, al personal de la Agencia y a los miembros de sus familias, se fijarán en un

acuerdo de sede celebrado entre la Agencia y el Estado miembro de acogida, que tendrá lugar después de haber obtenido la aprobación del Consejo de Administración, y no más tarde de 2015.

2. El Estado miembro de acogida garantizará las mejores condiciones posibles para el buen funcionamiento de la Agencia, incluida la escolarización multilingüe y de vocación europea y conexiones de transporte adecuadas.

Artículo 66

Responsabilidad

1. La responsabilidad contractual de la Agencia se regirá por la ley aplicable al contrato de que se trate.
2. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea será competente para pronunciarse en virtud de cualquier cláusula compromisoria contenida en los contratos firmados por la Agencia.
3. En materia de responsabilidad extracontractual, la Agencia deberá reparar los daños causados por sus servicios o por sus agentes en el ejercicio de sus funciones, de conformidad con los principios generales comunes a los ordenamientos de los Estados miembros.
4. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea será competente para conocer de los litigios relativos a la reparación de los daños mencionados en el apartado 3.

Artículo 67

Régimen lingüístico

1. Se aplicarán a la Agencia las disposiciones establecidas en el Reglamento n° 1, de 15 de abril de 1958, por el que se fija el régimen lingüístico de la Comunidad Económica Europea¹⁸.
2. Los servicios de traducción requeridos para el funcionamiento de la Agencia serán prestados por el Centro de Traducción de los Órganos de la Unión Europea.

Artículo 68

Participación de terceros países en las actividades de la Agencia

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 40, la Agencia estará abierta a la participación de terceros países, en particular de los países objeto de la Política Europea de Vecindad, de los países de la política de ampliación y de los países de la AELC, que hayan concluido acuerdos con la Unión según los cuales han adoptado y aplican la legislación de la Unión, o las disposiciones nacionales equivalentes, en el ámbito cubierto por el presente Reglamento.
2. De conformidad con las disposiciones pertinentes de los acuerdos contemplados en el apartado 1, la Agencia establecerá con terceros países disposiciones que especifiquen las normas de participación de estos países en los trabajos de la Agencia, y en particular la naturaleza y el ámbito de tal participación. Entre tales disposiciones estarán las relativas a las contribuciones financieras y al personal. Podrán prever la representación, sin derecho a voto, en el Consejo de Administración.

La Agencia firmará tales disposiciones tras recibir el acuerdo de la Comisión y tras consultar al Consejo de Administración.

Artículo 69

Cooperación con las autoridades y organismos nacionales

1. La Agencia puede, en relación con los artículos 12, 16, 17 y 18, celebrar acuerdos con las autoridades nacionales pertinentes, en particular las autoridades nacionales de seguridad y otros organismos competentes.
2. Los acuerdos pueden incluir la contratación de algunas de las funciones de la Agencia a las autoridades nacionales, por ejemplo la elaboración y comprobación de expedientes, la verificación de la compatibilidad técnica, la realización de visitas y la redacción de estudios técnicos.
3. La Agencia se asegurará de que los acuerdos incluyan al menos una descripción específica de las tareas, las condiciones de las producciones contractuales, los plazos de entrega y la cuantía y planificación de los pagos.
4. Los acuerdos a que se refieren los apartados 1, 2 y 3 se entenderán sin perjuicio de la responsabilidad global de la Agencia en el desempeño de sus funciones conforme a lo dispuesto en los artículos 7, 12, 16, 17 y 18.

¹⁸ DO 17 de 6.10.1958, p. 385.

*Artículo 70***Transparencia**

El Reglamento (CE) n° 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁹ se aplicará a los documentos en poder de la Agencia.

El Consejo de Administración adoptará las medidas prácticas de aplicación del Reglamento (CE) n° 1049/2001 a más tardar el [...].

Las decisiones tomadas por la Agencia en virtud del artículo 8 del Reglamento (CE) n° 1049/2001 podrán ser objeto de una reclamación ante el Defensor del Pueblo Europeo o de un recurso ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de conformidad con los artículos 228 y 263 del Tratado, respectivamente.

El tratamiento de los datos de carácter personal por parte de la Agencia se ajustará a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 45/2001.

*Artículo 71***Normas de seguridad para la protección de información clasificada**

La Agencia aplicará los principios de seguridad contenidos en las normas de seguridad de la Comisión para la protección de la Información Clasificada de la Unión Europea (ICUE) y la información sensible no clasificada, según lo dispuesto en la Decisión 2001/844/CE, CECA, EURATOM de la Comisión, de 29 de noviembre de 2001, por la que se modifica su Reglamento interno. Ello supone la inclusión, entre otras cosas, de disposiciones en materia de intercambio, tratamiento y conservación de la información.

*Artículo 72***Lucha contra el fraude**

1. Con el fin de combatir el fraude, la corrupción y otros actos ilegales contemplados en el Reglamento (CE) n° 1073/1999, a los seis meses de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, la Agencia accederá al Acuerdo Interinstitucional de 25 de mayo de 1999, relativo a las investigaciones internas efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) y adoptará las disposiciones apropiadas aplicables a todos los empleados de la Agencia que utilicen la plantilla recogida en el anexo de dicho Acuerdo.
2. El Tribunal de Cuentas tendrá la facultad de auditar sobre documentos y sobre el terreno a todos los beneficiarios de subvenciones, contratistas y subcontratistas que hayan recibido de la Agencia fondos de la Unión.
3. La OLAF podrá realizar investigaciones, incluidos controles e inspecciones sobre el terreno, de conformidad con las normas de desarrollo establecidas en el Reglamento (CE) n° 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁰ y en el Reglamento (Euratom, CE) n° 2185/96 del Consejo²¹, con el fin de establecer si ha habido fraude, corrupción o cualquier otro acto ilegal que afecte a los intereses financieros de la Unión como resultado de una subvención o un contrato financiado por la Agencia.
4. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 1, 2 y 3, los acuerdos de cooperación celebrados con terceros países y organizaciones internacionales, los contratos, acuerdos de subvención y decisiones de subvención de la Agencia contendrán disposiciones que faculten expresamente al Tribunal de Cuentas y a la OLAF a efectuar tales auditorías e investigaciones, de acuerdo con sus competencias respectivas.

CAPÍTULO 13**DISPOSICIONES FINALES.***Artículo 73***Actos delegados correspondientes a los artículos 12, 16, 17 y 18**

1. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de acuerdo con el artículo 74, relativo a las tasas y cánones surgidos en aplicación de los artículos 12, 16, 17 y 18.
2. Las medidas mencionadas en el apartado 1 determinarán, en particular, los casos en que se cobrarán tasas y cánones por otros conceptos de conformidad con los artículos 12, 16, 17 y 18, así como su importe y las modalidades de pago.

¹⁹ DO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

²⁰ DO L 136 de 31.5.1999, p. 1.

²¹ DO L 292 de 15.11.1996, p. 2.

3. Se cobrará por los siguientes conceptos:
- (a) la emisión y renovación de autorizaciones de entrada en servicio de subsistemas de control-mando y señalización en las vías, de autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos y tipos de vehículos, incluida una eventual indicación de la compatibilidad con las redes o líneas;
 - (b) la emisión y renovación de certificados de seguridad;
 - (c) la prestación de servicios; el cobro reflejará el coste real de cada prestación;
 - (d) la tramitación de recursos.
- Todas las tasas y cánones se expresarán y pagarán en euros.
4. El importe de las tasas y cánones se fijará en un nivel suficiente para garantizar que los ingresos cubran el coste total de los servicios prestados. Todos los gastos de la Agencia atribuidos al personal que desarrolla las actividades a que se refiere el apartado 3, incluida la contribución proporcional del empleador al plan de pensiones, se reflejarán, de forma particular, en dicho coste. Si se produjera un desequilibrio recurrente y significativo en la prestación de servicios cubiertos por las tasas y los cánones, será necesario revisar el nivel de tales tasas y cánones.

Artículo 74

Ejercicio de la delegación

1. Los poderes para adoptar actos delegados otorgados a la Comisión estarán sujetos a las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. La delegación de poderes a la que se refiere el artículo 73 se confiere a la Comisión por tiempo indefinido a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.
3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 73 podrá ser revocada en todo momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto el día siguiente al de la publicación de la decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Tan pronto como adopte un acto delegado, la Comisión lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Un acto delegado adoptado con arreglo al artículo 73 solo entrará en vigor en caso de que ni el Parlamento Europeo ni el Consejo hayan formulado objeciones en un plazo de [dos meses] tras la notificación del acto al Parlamento Europeo y al Consejo o si, antes de que expire dicho plazo, tanto el Parlamento Europeo como el Consejo informan a la Comisión de que no formularán ninguna objeción. Este plazo se prorrogará [dos meses] a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 75

Procedimiento de Comité

La Comisión estará asistida por el Comité creado en virtud del artículo 21 de la Directiva 96/48/CE. Se tratará de un comité en el sentido del Reglamento (UE) nº 182/2011.

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

Artículo 76

Evaluación y revisión

1. A más tardar cinco años después de la entrada en vigor del presente Reglamento, y, posteriormente, cada cinco años, la Comisión encargará la realización de una evaluación que analice, en particular, la eficacia y la eficiencia de la Agencia, así como sus prácticas de funcionamiento. La evaluación tratará, en particular, de cualquier necesidad de modificar el mandato de la Agencia y de las repercusiones financieras de tal modificación.
2. La Comisión incluirá la evaluación, junto con sus conclusiones, en el informe al Parlamento Europeo, el Consejo y el Consejo de Administración. El resultado de la evaluación será hecho público.
3. Cada dos evaluaciones se elaborará también un balance de los resultados logrados por la Agencia en cuanto a sus objetivos, su mandato y sus funciones.

*Artículo 77***Disposiciones transitorias**

1. La Agencia es la sucesora y sustituta de la Agencia Ferroviaria Europea establecida por el Reglamento (CE) nº 881/2004 en todo lo que se refiere a propiedad, acuerdos, obligaciones legales, contratos de empleo, compromisos financieros y responsabilidades.
2. Como excepción a lo dispuesto en el artículo 43, los miembros del Consejo de Administración designados con arreglo al Reglamento (CE) nº 881/2004 antes de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento seguirán en funciones hasta que expire su mandato como miembros del Consejo de Administración.
Como excepción a lo dispuesto en el artículo 49, el Director Ejecutivo designado con arreglo al Reglamento (CE) nº 881/2004 seguirá en funciones hasta que expire su mandato.
3. Como excepción a lo dispuesto en el artículo 61, todos los contratos de empleo vigentes en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento se respetarán hasta su fecha de expiración.

*Artículo 78***Derogación**

Queda derogado el Reglamento (CE) nº 881/2004.

*Artículo 79***Entrada en vigor**

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

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

N. de la R.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Termini de formulació d'observacions

Termini: 4 dies hàbils (del 12.02.2013 al 15.02.2013).

Finiment del termini: 18.02.2013; 09:30 h.

Acord: Presidència del Parlament, 08.02.2013.

Tramesa a la Comissió

Comissió competent: Comissió de Territori i Sostenibilitat.

Acord: Presidència del Parlament, 08.02.2013.

— **Control del principio de subsidiariedad amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell sobre la seguretat ferroviària**

Tram. 295-00012/10

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 06.02.13
Reg. 2122 / Admissió a tràmit: Presidència del Parlament, 08.02.2013

ASUNTO: PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO SOBRE LA SEGURIDAD FERROVIARIA (REFUNDICIÓN) (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM(2013) 31 FINAL] [2013/0016 (COD)] {SWD(2013) 8 FINAL} {SWD(2013) 9 FINAL}

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remi-

te a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 30.1.2013
COM(2013) 31 final
2013/0016 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre la seguridad ferroviaria

(Refundición)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2013) 8 final}
{SWD(2013) 9 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

1.1. Evolución reciente de la política ferroviaria de la UE

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

Por otro lado, las conclusiones del Consejo Europeo de enero de 2012 ponen de relieve la necesidad de aprovechar las posibilidades de generación de crecimiento que brinda el Mercado Único plenamente integrado, también en lo que se

refiere a las industrias de red¹. Por su parte, la Comunicación de la Comisión en materia de Medidas en favor de la Estabilidad, el Crecimiento y el Empleo, adoptada el 30 de mayo de 2012², hace hincapié en la necesidad de reducir en mayor medida la carga reglamentaria y las barreras que dificultan la entrada en el sector ferroviario, y realiza por lo tanto recomendaciones específicas para cada país en este sentido. En esta misma línea, el 6 de junio de 2012 la Comisión adoptó la Comunicación sobre fortalecimiento de la gobernanza del mercado único, que igualmente destaca la importancia del sector del transporte³.

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

1.2. Marco jurídico de la seguridad ferroviaria

A fin de continuar los esfuerzos en favor del establecimiento de un mercado único de los servicios ferroviarios, es necesario establecer un marco normativo común de la seguridad ferroviaria. Los Estados miembros han definido hasta ahora sus reglas y normas de seguridad sobre todo a escala nacional, basándose en conceptos técnicos y operativos nacionales. Al mismo tiempo, las diferencias de principios, planteamientos y cultura han dificultado la ruptura de las barreras técnicas y el establecimiento de operaciones de transporte internacional.

La Directiva 91/440/CEE, la Directiva 95/18/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias⁴ y la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones para su utilización y certificación de la seguridad⁵, supusieron el primer paso hacia la regulación del mercado ferroviario europeo al abrir el mercado de los servicios de transporte internacional de mercancías por ferrocarril, pero las disposiciones relativas a la seguridad se han revelado insuficientes y sigue habiendo divergencias entre los requisitos de seguridad que afectan al funcionamiento óptimo del transporte por ferrocarril en la Unión Europea.

La 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 seguridad⁶ representaron una gran mejora en el establecimiento de un marco reglamentario común para la seguridad ferroviaria. La Directiva estableció un marco para 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 sobre accidentes, con objeto de disuadir a los Estados miembros de seguir elaborando reglas y normas nacionales basadas en conceptos técnicos y operacionales nacionales.

1.3. Motivo de la modificación de la Directiva 2004/49/CE

El artículo 10, apartado 7, de la Directiva 2004/49/CE establece que «antes del 30 de abril de 2009, la Agencia evaluará la evolución de la certificación de la seguridad y remitirá un informe a la Comisión junto con las recomendaciones correspondientes sobre una estrategia de migración hacia un único certificado de seguridad comunitario» que sustituya el sistema actual de dos partes (parte A/B). La elaboración e implementación del certificado único de seguridad de la UE ha sido siempre el objetivo a largo plazo, y la cuestión no fue nunca decidir la conveniencia de introducirlo o no, sino cuándo hacerlo.

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

² COM(2012) 299 final.

³ COM(2012) 259 final.

⁴ DO L 143 de 27.6.1995, p. 70.

⁵ DO L 75 de 15.3.2001, p. 29.

⁶ DO L 164 de 30.4.2004, p. 44.

En su informe intermedio de 2009, la Agencia Ferroviaria Europea, en lo sucesivo «la Agencia», afirmaba que era demasiado pronto para emitir una recomendación y que era necesaria más información para garantizar un debate informado. La Agencia presentó un informe en julio de 2012 junto con una recomendación que proponía una estrategia de migración⁷.

A raíz de la recomendación de la Agencia, la Comisión considera que el actual marco reglamentario ha alcanzado la madurez suficiente para migrar progresivamente hacia un «certificado único de seguridad de la UE», válido en toda la Unión Europea. Habida cuenta de este objetivo, es necesario revisar la función de las autoridades nacionales de seguridad y proceder a la redistribución de las responsabilidades entre ellas y la Agencia.

La revisión de la Directiva sobre la seguridad ferroviaria constituye asimismo una oportunidad para adaptar el texto a la evolución del mercado ferroviario en el que han surgido nuevos agentes o entidades profesionales. Las lecciones extraídas de accidentes ferroviarios graves demuestran que estos agentes pueden asumir importantes responsabilidades en materia de seguridad. Anteriormente, las empresas ferroviarias integradas verticalmente podían controlar internamente la calidad de todos los procesos, como el mantenimiento del material rodante o las operaciones de carga. La tendencia actual de externalizar actividades o servicios está dando lugar a la aparición de nuevos agentes sometidos a una presión económica y financiera cada vez mayor, al tiempo que disminuye el control interno. De esta situación se pueden derivar consecuencias para la seguridad, a no ser que se establezca una nueva forma de control a través de acuerdos contractuales o de otra índole, a fin de garantizar la debida implementación de medidas de control de los riesgos por parte de todos los agentes pertinentes.

Otra razón importante para modificar el texto tiene que ver con las normas nacionales en el ámbito de la seguridad. Se creó un grupo operativo para tratar este asunto cuyas conclusiones han sido tenidas en cuenta en la presente propuesta.

Las demás modificaciones del texto versan sobre las cuestiones siguientes:

- aclaración de disposiciones existentes y adición de nuevas definiciones: debido a la necesidad de hacer concordar sus disposiciones con las disposiciones equivalentes de la Directiva XX, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario de la Unión Europea (denominada en lo sucesivo «la Directiva sobre la interoperabilidad»);
- actualizaciones debidas a la evolución del marco legislativo: disposiciones relativas a las normas nacionales, así como referencia a los procedimientos de comitología y los actos delegados;
- cambios de redacción: consolidación de anteriores modificaciones del texto de la Directiva, nueva numeración de artículos y anexos, eliminación de disposiciones obsoletas y referencias a otros componentes del cuarto paquete ferroviario.

2. RESULTADO DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIONES DE IMPACTO

La DG MOVE realizó una exhaustiva evaluación de impacto que respaldara las propuestas legislativas destinadas a aumentar la eficiencia y competitividad del espacio ferroviario europeo único, tanto en lo que se refiere a la interoperabilidad como a la seguridad.

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

Los servicios de la Comisión han venido debatiendo de forma continuada con representantes del sector acerca de la evolución del espacio ferroviario europeo único. En 2010-2011 llevaron a cabo una evaluación *ex post* del Reglamento (CE) n° 881/2004 por el que se crea la Agencia.

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

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

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

⁷ Recomendación sobre la migración hacia un certificado único de seguridad de la UE, ERA/REC/10/2011, 3.7.2012.

En el informe de evaluación de impacto⁸ figura más información, así como los resultados de la consulta con las partes interesadas.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

Esta sección expone y comenta las modificaciones más significativas del texto de la Directiva. Los cambios en la redacción y las modificaciones más obvias no se comentan.

CAPÍTULO I

Artículo 1: sin comentarios.

Artículo 2: adaptación del ámbito para mantener la coherencia con la Directiva sobre la interoperabilidad.

Artículo 3: nuevas definiciones y modificaciones para aumentar la coherencia con definiciones similares utilizadas en la Directiva sobre la interoperabilidad.

CAPÍTULO II

Artículo 4: aclaración de la función y las responsabilidades de los agentes de la cadena ferroviaria para tener en cuenta la evolución reciente del mercado y del marco legislativo.

Artículos 5, 6 y 7: actualizaciones debidas a la evolución del marco legislativo.

Artículo 8: adaptación de las disposiciones relacionadas con las normas nacionales para tener en cuenta la evolución del marco legislativo (adopción de las ETI) y la articulación con la Directiva sobre la interoperabilidad.

Artículo 9: sin comentarios.

CAPÍTULO III

Artículo 10: introducción del sistema del certificado único de seguridad para las empresas ferroviarias que sustituye el antiguo sistema del certificado de seguridad de dos partes: «parte A» y «parte B».

Artículo 11: antiguo artículo 11 adaptado al proceso de transición hacia un certificado único de seguridad que tiene en cuenta la nueva función de la Agencia.

Artículo 12: antiguo artículo 11 sin cambios sustanciales.

Artículo 13: sin comentarios.

Artículos 14 y 15: renumeración del antiguo artículo 14 bis actualizado.

Antiguo artículo 15: obsoleto.

CAPÍTULO IV

Artículos 16 y 18: modificaciones que tienen en cuenta la nueva función de las autoridades nacionales responsables de la seguridad en el proceso de transición hacia un certificado único de seguridad y redistribución de las responsabilidades entre ellas y la Agencia.

CAPÍTULO V

Artículo 19: sin comentarios.

Artículo 20: aclaración que subraya la cooperación entre el organismo nacional de investigación y las autoridades judiciales en caso de investigación a raíz de un accidente.

Artículos 21 a 25: sin comentarios.

CAPÍTULO VI

Artículo 26: nueva disposición sobre actos delegados que tiene en cuenta la entrada en vigor del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Artículo 27: modificación del procedimiento de comité que tiene en cuenta la entrada en vigor del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Artículo 28: antiguo artículo 31 actualizado.

Artículo 29: antiguo artículo 32 sin comentarios.

⁸ Documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña al documento 'Legislative proposals to eliminate remaining administrative and technical barriers in the field of interoperability and safety on the EU railway market'.

Antiguo artículo 26: obsoleto.

Los antiguos artículos 29 y 30 de la Directiva 2004/49/CE se refieren a modificaciones de las Directivas 95/18/CE y 2001/14/CE, respectivamente, y quedarán obsoletos cuando entre en vigor la refundición del primer paquete ferroviario por el que se derogan esas dos Directivas.

Artículo 30: disposiciones transitorias.

Artículo 31: nuevo artículo sobre la función de los dictámenes y recomendaciones de la Agencia.

Artículo 32: antiguo artículo 33 con aclaraciones en materia de transposición.

Artículo 33: derogación de la Directiva 2004/49/CE, refundida.

Artículo 34: antiguo artículo 34 sobre la entrada en vigor, adaptado.

Artículo 35: antiguo artículo 35 sobre los destinatarios, adaptado.

ANEXO I: antiguo ANEXO I con alguna adaptación.

Antiguo ANEXO II: obsoleto a raíz de la adaptación de las normas nacionales.

Antiguo ANEXO III: obsoleto a raíz de la introducción de un acto de ejecución.

Antiguo ANEXO IV: obsoleto a raíz de la introducción del sistema de certificado único de seguridad de la UE.

Antiguo ANEXO V: obsoleto a raíz de la introducción de un acto de ejecución.

Nuevo ANEXO II: tabla de correspondencias.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptado)

2013/0016 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre la seguridad ferroviaria (Refundición)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea ~~constitutivo de la Comunidad Europea~~ y, en particular, su artículo ~~71~~ ~~91~~ ~~91~~, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión¹,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones³,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerando 1 (adaptado)

~~A fin de continuar los esfuerzos en favor del establecimiento de un mercado único de los servicios ferroviarios, iniciados en primer lugar por la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los~~

¹ DO C , , p..

² DO C , , p..

³ DO C , , p..

~~ferrocarriles comunitarios⁴, es necesario establecer un marco normativo común de la seguridad ferroviaria. Los Estados miembros han definido hasta ahora sus reglas y normas de seguridad sobre todo a escala nacional, basándose en conceptos técnicos y operativos nacionales. Al mismo tiempo, las diferencias de principios, planteamientos y cultura han dificultado la ruptura de las barreras técnicas y el establecimiento de operaciones de transporte internacional.~~

↓ nuevo

- (1) La 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 seguridad⁵, ha sido modificada sustancialmente. Dado que es preciso introducir nuevas modificaciones, procede, en aras de una mayor claridad, refundir dicha Directiva.

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 2 (adaptado)

~~La Directiva 91/440/CEE, la Directiva 95/18/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias⁶ y la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones para su utilización y certificación de la seguridad⁷, suponen los primeros pasos hacia la regulación del mercado ferroviario europeo al abrir el mercado de los servicios de transporte internacional de mercancías por ferrocarril. Pero las disposiciones relativas a la seguridad se han revelado insuficientes y sigue habiendo divergencias entre los requisitos de seguridad que afectan al funcionamiento óptimo del transporte por ferrocarril en la Comunidad. Reviste especial importancia armonizar el 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 sobre accidentes.~~

↓ nuevo

- (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 crear un mercado único de los servicios de transporte ferroviario, es necesaria la completa revisión de esta Directiva.

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 considerando 3 (adaptado)

~~Los metros, tranvías y otros sistemas de ferrocarriles ligeros de muchos Estados miembros están sujetos a normativas de seguridad locales o regionales y frecuentemente son supervisados por las autoridades de las administraciones correspondientes de esos niveles, no siéndoles aplicables los requisitos comunitarios de interoperabilidad o de concesión de licencias. Además, los tranvías están sujetos con frecuencia a la normativa de seguridad vial y podrían por tanto no quedar plenamente cubiertos por la normativa de seguridad ferroviaria. Por estas razones, y de conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado, debe permitirse a los Estados miembros que eximan a dichos sistemas ferroviarios locales del ámbito de aplicación de la presente Directiva.~~

↓ nuevo

- (3) Los metros, tranvías y otros sistemas de ferrocarriles ligeros de muchos Estados miembros están sujetos a normativas de seguridad locales o regionales y frecuentemente son supervisados por las autoridades de las administraciones correspondientes de esos niveles, no siéndoles aplicables los requisitos de la Unión en

⁴ DO L 237 de 24.08.1991, p. 25. Directiva modificada por la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 75 de 15.3.2001, p. 1).

⁵ DO L 164 de 30.4.2004, p. 44.

⁶ DO L 143 de 27.6.1995, p. 70. Directiva modificada por la Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 75 de 15.3.2001, p. 26).

⁷ DO L 75 de 15.3.2001, p. 29. Directiva modificada por la Decisión de la Comisión 2002/844/CE (DO L 289 de 26.10.2002, p. 30).

materia de interoperabilidad o de concesión de licencias. Además, los tranvías están sujetos con frecuencia a la normativa de seguridad vial y podrían por tanto no quedar plenamente cubiertos por la normativa de seguridad ferroviaria. Por estas razones, dichos sistemas ferroviarios locales deben quedar exentos 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.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerando 4 (adaptado)

~~Los niveles de seguridad del sistema ferroviario comunitario son generalmente altos, en especial en comparación con el transporte por carretera. Es importante que la seguridad se mantenga al menos durante la fase de reestructuración actual, que separará funciones de empresas ferroviarias anteriormente integradas y llevará cada vez más al sector ferroviario de la autorregulación a una regulación pública. La seguridad debe seguir mejorando conforme al progreso científico y técnico, cuando sea razonablemente viable y habida cuenta de la competitividad del modo de transporte ferroviario.~~

↓ nuevo

- (4) Los niveles de seguridad del sistema ferroviario de la Unión son generalmente altos, en especial en comparación con el transporte por carretera. La seguridad debe seguir mejorando conforme al progreso científico y técnico, cuando sea razonablemente viable y habida cuenta de la mejora prevista de la competitividad del transporte ferroviario.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptado)

- (5) ~~Todos los operadores~~ Los principales agentes del sistema ferroviario, los administradores de ~~la~~ 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. Los Estados miembros deben distinguir claramente entre esta responsabilidad inmediata de la seguridad y la tarea de las autoridades ~~☒~~ nacionales ~~☒~~ responsables de la seguridad de proporcionar un marco normativo nacional y de vigilar la actividad de todos los operadores.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerando 6 (adaptado)

~~La responsabilidad de los administradores de la infraestructura y de las empresas ferroviarias para operar el sistema de ferrocarril no excluye a otros agentes tales como los fabricantes, las empresas de mantenimiento, los responsables de los vagones, los prestadores de servicios o las entidades de aprovisionamiento a la hora de asumir responsabilidades de sus productos o servicios de conformidad con lo dispuesto en la Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad⁸ y en la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional⁹, o en otras normas comunitarias pertinentes.~~

↓ nuevo

- (6) La responsabilidad de los administradores de infraestructuras y de las empresas ferroviarias para operar el sistema de ferrocarril no excluye a otros agentes tales como los fabricantes, los transportistas, los expedidores, los cargadores -incluidos los de cisternas-, las entidades responsables del mantenimiento, las empresas de mantenimiento, los responsables de los vagones, los prestadores de servicios o las entidades de aprovisionamiento a la hora de asumir responsabilidades de sus productos o servicios. Para evitar el riesgo de que las responsabilidades no sean asumidas adecuadamente, cada agente pertinente debe responsabilizarse de su proceso particular. Cada agente del sistema ferroviario 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. En particular, esa información debe versar sobre el estado y el historial del vehículo, los expedientes de mantenimiento, la rastreabilidad de las operaciones de carga, y las cartas de porte.

⁸ DO L 235 de 17.9.1996, p. 6.

⁹ DO L 110 de 20.4.2001, p. 1.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerando 7 (adaptado)

~~Los requisitos de seguridad de los subsistemas de las redes ferroviarias transeuropeas se fijan en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, pero estas Directivas no definen unos requisitos comunes en el nivel del sistema y no se ocupan en detalle de la regulación, de la gestión y de la supervisión de la seguridad. Cuando los niveles mínimos de seguridad de los subsistemas sean definidos por las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI), será cada vez más importante fijar objetivos de seguridad también en el nivel del sistema.~~

↓ nuevo

- (7) 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, deben aplicar los métodos del proceso de vigilancia establecidos en los métodos comunes de seguridad (MCS). Sus contratistas deben aplicar este proceso a través de acuerdos contractuales. Como quiera 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 revelar sus acuerdos contractuales a petición de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (en lo sucesivo «la Agencia») o de la autoridad nacional de seguridad en el contexto de sus actividades de supervisión.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerando 8 (adaptado)

~~Se deben introducir 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 instrumentos para la evaluación del nivel de seguridad y la actividad de los operadores tanto en los Estados miembros como a escala comunitaria.~~

↓ nuevo

- (8) Se han introducido gradualmente objetivos comunes de seguridad (OCS) y 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 instrumentos 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 facilitar la vigilancia de la seguridad ferroviaria y de evaluar la conformidad de los sistemas con los OCS.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerando 9 (adaptado)

~~La información sobre la seguridad del sistema ferroviario es escasa y no suele ser pública, por lo que resulta necesario establecer indicadores comunes de seguridad (ICS) para evaluar si el sistema cumple con los OCS y facilitar la vigilancia de la seguridad ferroviaria. Sin embargo, las definiciones nacionales relativas a los ICS podrán aplicarse durante un período transitorio y, por ello, se tendrá debidamente en cuenta el estado de desarrollo de definiciones comunes de los ICS cuando se elabore el primer conjunto de OCS.~~

↓ nuevo

- (9) Las normas nacionales de seguridad, a menudo basadas en normas técnicas nacionales, han sido sustituidas poco a poco por normas basadas en normas 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 número de normas nacionales 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 sistema de normas nacionales, eliminar las normas obsoletas, e informar de ello a la Comisión y a la Agencia.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerando 10 (adaptado)

~~Las normas nacionales de seguridad, a menudo basadas en normas técnicas nacionales, deben ser sustituidas poco a poco por normas basadas en normas comunes, establecidas por las ETI. La introducción de nuevas normas nacionales específicas que no se basen en dichas normas comunes debe reducirse al mínimo. Las nuevas normas nacionales deben ser conformes con la legislación comunitaria y facilitar el paso a un planteamiento común de la seguridad ferroviaria. Por tanto, un Estado miembro antes de adoptar una norma nacional de seguridad que requiera un nivel de seguridad mayor que el OCS, debe consultar con todas las partes implicadas. En esos casos, el nuevo proyecto de norma debe someterse a un examen de la Comisión, que debe adoptar una decisión si resulta que el nuevo proyecto de norma no es conforme con la legislación comunitaria o que constituye una forma de discriminación arbitraria o una restricción disimulada de las operaciones de transporte ferroviario entre Estados miembros.~~

↓ nuevo

(10) Teniendo en cuenta el enfoque gradual para eliminar obstáculos a la interoperabilidad del sistema ferroviario y el plazo necesario para adoptar las ETI, conviene evitar que los Estados miembros adopten nuevas normas nacionales o emprendan proyectos que incrementen la diversidad del sistema existente. El sistema de gestión de la seguridad es la herramienta reconocida para prevenir accidentes y las empresas ferroviarias tienen la responsabilidad de tomar medidas correctoras inmediatas para impedir la reproducción de accidentes. Los Estados miembros no deben disminuir la responsabilidad de las empresas ferroviarias mediante el establecimiento de nuevas normas nacionales inmediatamente después de un accidente.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerando 11 (adaptado)

~~La situación actual, en la que las normas nacionales de seguridad continúan desempeñando un papel importante, debe considerarse como una transición hacia una situación a más largo plazo en la que se aplicarán normas europeas.~~

↓ nuevo

(11) 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 deben presentarse a la Agencia y a la autoridad nacional de seguridad del Estado miembro interesado.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerando 12 (adaptado)

~~El desarrollo de OCS, MCS e ICS, así como la necesidad de facilitar el progreso hacia un planteamiento común en relación con la seguridad ferroviaria requiere apoyo técnico a escala comunitaria. La Agencia Ferroviaria Europea creada en virtud del Reglamento (CE) nº 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁰ tiene por objeto emitir recomendaciones sobre los OCS, los MCS y los ICS y sobre otras medidas de armonización y supervisar el desarrollo de la seguridad ferroviaria en la Comunidad.~~

↓ nuevo

(12) Para asegurar un alto nivel de seguridad en los ferrocarriles y condiciones equitativas entre las empresas ferroviarias, estas últimas deben estar sujetas a los mismos requisitos en materia de seguridad. Una empresa ferroviaria autorizada debe poseer un certificado de seguridad para 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 pertinentes. En lo que se refiere a los servicios de transporte internacional, debe bastar una única aprobación del sistema de gestión de la seguridad a nivel de la Unión.

¹⁰ Véase la página 3 del presente Diario Oficial.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerando 13 (adaptado)

~~Para cumplir sus deberes y responsabilidades, los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias deben aplicar un sistema de gestión de la seguridad que cumpla los requisitos comunitarios y conste de elementos comunes. La información sobre la seguridad y la puesta en práctica del sistema de gestión de la seguridad deben presentarse a la autoridad responsable de la seguridad del Estado miembro interesado.~~

↓ nuevo

- (13) Se han establecido métodos armonizados basados en la Directiva 2004/49/CE para su aplicación a las empresas ferroviarias 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 normativo ha alcanzado la madurez suficiente para migrar progresivamente hacia un «certificado único de seguridad de la UE», válido en toda la Unión. La migración hacia un único certificado de seguridad debe aumentar la eficiencia y la eficacia del sistema ferroviario al reducir la carga administrativa de las empresas ferroviarias.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerando 14 (adaptado)

~~El sistema de gestión de la seguridad debe tener en cuenta que las disposiciones de la Directiva 89/391/CE del Consejo, de 12 de junio de 1989, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo¹¹ y las directivas específicas pertinentes son de plena aplicación en lo que se refiere a la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores del sector del transporte ferroviario. El sistema de gestión de la seguridad debe tener en cuenta asimismo las disposiciones de la Directiva 96/49/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril¹².~~

↓ nuevo

- (14) El certificado único de seguridad deberá expedirse previa demostración por la empresa ferroviaria de que ha establecido su sistema de gestión de la seguridad. La comprobación del cumplimiento de esta condición puede exigir no solamente inspecciones *in situ* de la empresa ferroviaria, sino también la supervisión necesaria para valorar si la empresa ferroviaria sigue aplicando debidamente su sistema de gestión de la seguridad una vez se le haya concedido el certificado único de seguridad.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerando 15 (adaptado)

~~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. El certificado de seguridad debe probar que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y puede cumplir las reglas y normas de seguridad pertinentes. Para los servicios de transporte internacionales debe ser suficiente homologar el sistema de gestión de la seguridad en un Estado miembro y conceder a esta homologación una validez comunitaria. Por lo que respecta a las normas nacionales, el cumplimiento de éstas debe estar sujeto a una certificación adicional en cada Estado miembro. El objetivo último debe ser el establecimiento de un certificado común de seguridad con validez comunitaria.~~

↓ nuevo

- (15) El administrador de infraestructuras debe tener una responsabilidad primordial en el diseño, el mantenimiento y la explotación seguros de su red ferroviaria. El administrador de infraestructuras debe estar sujeto a la autorización por parte de la autoridad nacional de seguridad en lo que se refiere a su sistema de gestión de la seguridad y a otras disposiciones a fin de cumplir los requisitos de seguridad.

¹¹ DO L 183 de 29.6.1989, p. 1.

¹² DO L 235 de 17.9.1996, p. 25. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2003/29/CE de la Comisión (DO L 90 de 8.4.2003, p. 47).

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerando 16 (adaptado)

~~Además de los requisitos de seguridad establecidos en el certificado de seguridad, las empresas ferroviarias autorizadas deben cumplir los requisitos nacionales, que deben ser compatibles con el Derecho comunitario y aplicarse de forma no discriminatoria, relativos a la salud, la seguridad, las condiciones sociales, incluidas las disposiciones legales sobre tiempo de conducción, así como los requisitos relativos a los derechos de los trabajadores y los consumidores, tal como se enuncian en los artículos 6 y 12 de la Directiva 95/18/CE.~~

↓ nuevo

- (16) La certificación del personal de trenes es frecuentemente un obstáculo insuperable 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.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerando 17 (adaptado)

~~Cada administrador de la infraestructura tiene una responsabilidad primordial en el diseño, el mantenimiento y la explotación seguros de su red ferroviaria. Paralelamente a la certificación de seguridad de las empresas ferroviarias, el administrador de la infraestructura debe ser objeto de una autorización de seguridad expedida por la autoridad responsable de la seguridad relativa a su sistema de gestión de la seguridad y a otras disposiciones para cumplir los requisitos en materia de seguridad.~~

↓ nuevo

- (17) 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 cumplan los requisitos de mantenimiento de esta Directiva. Este 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. Como quiera que los vagones de mercancías se utilizan con frecuencia para el tráfico internacional y que la entidad a cargo 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.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerando 18 (adaptado)

~~Los Estados miembros deben procurar ayudar a los solicitantes que deseen incorporarse al mercado como empresas ferroviarias, sobre todo proporcionando información y respondiendo rápidamente a las solicitudes de certificación de la seguridad. Para las empresas ferroviarias que efectúan servicios de transporte internacional es importante que los procedimientos sean similares en los diversos Estados miembros. Aunque el certificado de seguridad siga conteniendo partes nacionales en un futuro próximo, debe no obstante ser posible armonizar sus partes comunes y facilitar la creación de una plantilla común.~~

↓ nuevo

- (18) 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 y entidad adjudicadora, y deben ejecutar sus tareas de manera abierta y no discriminatoria para que puedan cooperar con la Agencia en la creación de un espacio ferroviario único y coordinar sus criterios decisorios. Para aumentar la eficiencia, dos o más Estados miembros pueden decidir fusionar el personal y los recursos de sus respectivas autoridades nacionales responsables de la seguridad.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerando 19 (adaptado)

~~La certificación del personal a bordo de los trenes y la autorización de la puesta en servicio del material rodante en uso de las diversas redes nacionales son barreras a menudo insuperables 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 soliciten una certificación de seguridad. Debe establecerse un procedimiento común para la autorización de la puesta en servicio del material rodante en uso.~~

↓ nuevo

(19) Cuando se solicite a una autoridad nacional de seguridad que supervise a una empresa ferroviaria establecida en Estados miembros diferentes, las demás autoridades nacionales de seguridad pertinentes deben ser informadas por la Agencia, quien debe garantizar asimismo la coordinación necesaria de las actividades de supervisión.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerando 20 (adaptado)

~~El tiempo de conducción y de descanso de los maquinistas y del personal de trenes que desempeña funciones de seguridad tiene un efecto importante en el nivel de seguridad del sistema ferroviario. Estos aspectos están contemplados en los artículos 137 a 139 del Tratado y ya son objeto de negociaciones entre los interlocutores sociales en el seno del Comité de diálogo sectorial establecido de conformidad con la Decisión 98/500/CE de la Comisión¹³.~~

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerando 21 (adaptado)

~~El desarrollo de un sistema de ferrocarriles comunitario seguro requiere el establecimiento de condiciones armonizadas para la concesión de los permisos correspondientes a los maquinistas y al personal acompañante de a bordo que desempeñe funciones de seguridad; la Comisión ha anunciado su propósito de proponer en breve legislación al respecto. Por lo que se refiere a otro personal encargado de funciones de seguridad esenciales, ya se especifican sus cualificaciones en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE.~~

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerando 22 (adaptado)

~~Dentro del nuevo marco normativo común en materia de seguridad ferroviaria es necesario establecer en todos los Estados miembros autoridades nacionales responsables de la seguridad encargadas de regular y supervisar la seguridad ferroviaria. Para facilitar su cooperación a nivel comunitario deben asignárseles las mismas tareas y responsabilidades mínimas. Las autoridades nacionales responsables de la seguridad deben disponer de un alto grado de autonomía y ejecutar sus tareas de manera abierta y no discriminatoria para que puedan contribuir a la creación de un sistema ferroviario único europeo y cooperar para coordinar sus criterios decisorios, en particular en lo que se refiere a la certificación de la seguridad de las empresas ferroviarias que efectúen servicios de transporte internacional.~~

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerando 23 (adaptado)

(2220) Los accidentes graves en los ferrocarriles ocurren rara vez, pero pueden tener consecuencias desastrosas y suscitar la preocupación del público sobre la seguridad del sistema ferroviario. 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 dicha investigación deben hacerse públicos. Otros accidentes e incidentes ~~podrían~~ ☒ deben también someterse a una investigación sobre la seguridad cuando ~~podrían~~ ☒ pueden ser precursores significativos de ~~los~~ accidentes graves y ~~deben también someterse a una investigación sobre la seguridad, en caso necesario.~~

¹³ 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).

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerando 24

- (2421) La investigación sobre la seguridad debe mantenerse separada de la investigación judicial del mismo incidente y debe concedérsele el acceso a pruebas y testigos. Debe llevarla a cabo un organismo permanente, independiente de las partes implicadas en el sector ferroviario. 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 con la autoridad nacional responsable de la seguridad o el administrador de ferrocarriles por motivos de estructura organizativa o jurídica. Las investigaciones deben llevarse a cabo con toda la transparencia posible. Para cada suceso, el organismo de investigación debe crear un grupo de investigación pertinente con la experiencia necesaria para averiguar las causas inmediatas y subyacentes.

↓ nuevo

- (22) A fin de aumentar la eficacia de sus actividades y de ayudarle en el desempeño de sus funciones, el organismo de investigación debe poder acceder rápidamente al lugar de un siniestro, llegado el caso en buena cooperación con la autoridad judicial. Los informes de investigación y las conclusiones y recomendaciones correspondientes aportan una información esencial con miras a mejoras ulteriores 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 partes de sus destinatarios y dichas medidas deben notificarse al organismo de investigación.
- (23) Los Estados miembros deben establecer el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones de la presente Directiva y garantizar su aplicación. Estas sanciones deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.
- (24) Dado que los objetivos de la acción propuesta en 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 objetivos comunes de seguridad, métodos comunes de seguridad, indicadores comunes de seguridad y requisitos comunes de los certificados únicos de seguridad, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerando 25 (adaptado)

~~Los informes de investigación y las conclusiones y recomendaciones correspondientes aportan una información esencial con miras a mejoras ulteriores de la seguridad ferroviaria y deben hacerse públicos a escala comunitaria. Las recomendaciones en materia de seguridad deben dar lugar a la adopción de medidas por partes de sus destinatarios y dichas medidas deben notificarse al organismo de investigación.~~

↓ nuevo

- (25) Con el fin de completar y modificar algunos elementos no esenciales de la presente Directiva, la competencia para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado debe delegarse a la Comisión en lo que respecta a los métodos comunes de seguridad y a su revisión, y a la revisión de los indicadores comunes de seguridad y de los objetivos comunes de seguridad. Es especialmente importante que la Comisión celebre las consultas oportunas durante sus trabajos de preparación, 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.
- (26) Para garantizar unas condiciones uniformes de aplicación de la presente Directiva, deben concederse competencias de ejecución a la Comisión con respecto a los requisitos del sistema de gestión de la seguridad y a sus elementos, a la revisión del sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías y a la ampliación a otros tipos de material rodante y al contenido principal del informe de investigación sobre accidentes e incidentes. Estas competencias deben ser ejercidas de conformidad con el 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 Comisión¹⁴.

- (27) La obligación de incorporar la presente Directiva al ordenamiento jurídico nacional debe limitarse a las disposiciones que constituyen una modificación de fondo en relación con las Directivas anteriores. La obligación de transponer las disposiciones inalteradas se deriva de la Directiva anterior.
- (28) 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.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerando 26 (adaptado)

~~Dado que los objetivos de la acción pretendida, a saber, coordinar las actividades de los Estados miembros para la regulación y vigilancia de la seguridad, la investigación de accidentes y la definición a escala comunitaria de objetivos comunes de seguridad, métodos comunes de seguridad, indicadores comunes de seguridad y requisitos comunes de los certificados de seguridad comunitarios, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor, habida cuenta de la dimensión de la acción, a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.~~

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerando 27 (adaptado)

~~Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión¹⁵.~~

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerando 28 (adaptado)

~~La presente Directiva pretende reorganizar y agrupar la legislación comunitaria pertinente en materia de seguridad ferroviaria. Por consiguiente, deben derogarse las disposiciones sobre certificación de la seguridad de empresas ferroviarias que anteriormente figuraban en la Directiva 2001/14/CE, junto con todas las referencias a la certificación de la seguridad. La Directiva 95/18/CE incluye requisitos de seguridad aplicables al personal de explotación y sobre seguridad del material rodante que están cubiertos por los requisitos sobre certificación de seguridad de la presente Directiva y, que por tanto, no deben seguir formando parte de los requisitos de concesión de la licencia. Una empresa ferroviaria autorizada debe poseer un certificado de seguridad para que se le dé acceso a la infraestructura ferroviaria.~~

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 considerando 29 (adaptado)

~~Los Estados miembros deben establecer el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones de la presente Directiva y garantizar su aplicación. Estas sanciones deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.~~

¹⁴ DO L 55 de 28.2.2011, p.13.

¹⁵ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptado)
⇒ nuevo

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto

La presente Directiva ~~tiene por objeto~~ ☒ establece disposiciones para ☒ garantizar el fomento y la mejora de la seguridad en los ferrocarriles ~~comunitarios~~ ☒ 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 las partes ☒ del sistema ferroviario ☒ ;
- c) el desarrollo de objetivos comunes de seguridad y métodos comunes de seguridad con vistas a ~~una mayor armonización~~ ⇒ la eliminación progresiva ⇐ de las normas nacionales;
- d) el establecimiento obligatorio en cada Estado miembro de una autoridad ☒ nacional ☒ responsable en materia de seguridad y un organismo de investigación de accidentes e incidentes;
- e) la definición de principios comunes de gestión, regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria.

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 ⇐ , ⇐ y los administradores de ~~la~~ infraestructuras ⇐ y otros agentes del sistema ferroviario ⇐.

2. ⇒ Quedan excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva los siguientes sistemas: ⇐

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

- a) los metros, tranvías y ~~otros~~ sistemas de ferrocarril ligero;
- b) las redes que estén funcionalmente separadas del resto del sistema ferroviario y que sólo estén destinadas a la explotación de servicios de transporte de ~~pasajeros~~ viajeros locales, urbanos o suburbanos, así como las empresas ferroviarias que sólo operen en este tipo de redes;

☒ 3. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de la presente Directiva: ☒

~~a)~~ la infraestructura ferroviaria de propiedad privada ⇐ y los vehículos que circulen solamente por la misma ⇐ para uso exclusivo de ~~su~~ dueño ~~de la infraestructura~~ para sus propias operaciones de carga;

⇒ b) la infraestructura y los vehículos destinados a un uso estrictamente local, regional, histórico o turístico. ⇐

~~d) los vehículos históricos que circulen en redes nacionales siempre que cumplan las normas y reglamentos nacionales de seguridad con el fin de garantizar la circulación segura de tales vehículos;~~

~~e) los ferrocarriles históricos, de museo y turísticos que operen en sus propias redes, incluidos los talleres, los vehículos y el personal;~~

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16

Artículo 3

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se aplicarán las siguientes definiciones:

~~a) «sistema ferroviario»: la totalidad de los subsistemas correspondientes a los ámbitos estructurales y funcionales, según se definen en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, así como la gestión y explotación del sistema en su conjunto;~~

↓ nuevo

a) «sistema ferroviario»: el sistema ferroviario de la Unión tal como se define en el artículo 2 de la Directiva [xx sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario];

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16

~~b) «administrador de la infraestructura»: cualquier organismo o empresa que se encargue principalmente de la instalación y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, o de parte de ella, según se define en el artículo 3 de la Directiva 91/440/CEE, lo que también podrá incluir la gestión de los sistemas de control y seguridad de la infraestructura. Las funciones del administrador de la infraestructura de una red o parte de una red podrán asignarse a diferentes organismos o empresas;~~

↓ nuevo

b) «administrador de infraestructuras»: el administrador de infraestructuras tal como se define en el artículo 2 de la Directiva 2001/14/CE¹⁶;

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptado)
⇒ nuevo

c) «empresa ferroviaria»: una empresa ferroviaria tal como se define en ⇒ el artículo 2 de ⇐ la Directiva 2001/14/CE y cualquier otra empresa privada o pública cuya actividad consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa en todo caso quien aporte la tracción;

d) «especificación técnica de interoperabilidad (ETI)»: ~~las especificaciones de las~~ que es objeto cada subsistema o parte de un subsistema, con vistas a satisfacer los requisitos esenciales y garantizar la interoperabilidad ~~de los sistemas del sistema ferroviarios transeuropeos de alta velocidad y convencionales~~ según se definen en ⇒ el artículo 2 de la Directiva xx ⇐ ~~la Directiva 96/48/CE y la Directiva 2001/16/CE;~~ ⇒ sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario; ⇐

e) «objetivos comunes de seguridad (OCS)»: los niveles de seguridad que deben alcanzar al menos las diversas partes del sistema ferroviario (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) y el sistema en su conjunto, expresados en criterios de aceptación de riesgo;

~~f) «métodos comunes de seguridad (MCS)»: los métodos que deberán elaborarse para explicar cómo se evalúan los niveles de seguridad, así como la consecución de los objetivos de seguridad y el cumplimiento de otros requisitos de seguridad;~~

⊗ f) «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; ⊗

¹⁶ DO L 75 de 15.3.2001, p. 29.

g) «autoridad ☒ nacional ☒ responsable de la seguridad»: el organismo nacional encargado de las funciones relativas a la seguridad ferroviaria de conformidad con la presente Directiva o cualquier organismo ~~binacional~~ al que ~~los~~ ☒ varios ☒ Estados miembros hayan encomendado dichas funciones para garantizar un régimen unificado de seguridad ~~en relación con la infraestructura transfronteriza especializada~~;

h) «normas nacionales ~~de seguridad~~»: todas las normas ☒ vinculantes ☒ que contengan requisitos de seguridad ☒ o técnicos ☒ ferroviarios establecidos por un Estado miembro y aplicables a ~~más de una~~ ☒ las empresas ☒ ferroviarias, con independencia del organismo que las emita;

i) «sistema de gestión de la seguridad»: la organización y las medidas establecidas por un administrador de ~~la~~ infraestructuras o una empresa ferroviaria para garantizar la gestión en condiciones de seguridad de sus operaciones;

j) «investigador responsable»: la persona encargada de la organización, la dirección y el control de una investigación;

k) «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;

l) «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 similar, con 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 dos millones de euros;

m) «incidente»: cualquier incidencia, distinta de un accidente o un accidente grave, asociada al funcionamiento de los trenes y que afecte a la seguridad de ~~funcionamiento~~ ☒ las operaciones ☒.

n) «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;

o) «causas»: las acciones, omisiones, sucesos o condiciones, o su combinación, que hayan provocado un accidente o incidente;

p) «Agencia»: ~~la Agencia Ferroviaria Europea, es decir, la agencia comunitaria para la seguridad y la interoperabilidad ferroviarias;~~

☒ nuevo

p) «ferrocarril ligero», un sistema urbano y/o suburbano de transporte ferroviario de menor capacidad y velocidad que los sistemas pesados de ferrocarril y metro, pero de mayor capacidad y velocidad que los sistemas de tranvía. 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;

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptado)
☒ nuevo

q) «organismos notificados»: los organismos encargados de evaluar la conformidad o la adecuación al uso de los componentes de interoperabilidad o de tramitar el procedimiento de verificación «CE» de los subsistemas, ~~según se define en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE;~~

r) «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 ~~de alta velocidad o convencional~~, según se define en ☒ el artículo 2 de la Directiva xx sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario ☒ las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE. El concepto de «componente» engloba no sólo objetos materiales, sino también inmateriales, como los programas informáticos;

↓ 2008/110/CE Art. 1.2 (adaptado)

⇒ nuevo

s) «poseedor», la persona o entidad que explote un vehículo, como medio de transporte, bien sea su propietaria o tenga derecho a utilizar el mismo y esté registrada en el registro nacional de vehículos (RNV) previsto ⇒ al que se hace referencia ⇐ en el artículo 23 de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, ~~⇐ artículo 43 de la Directiva XX sobre ⇐ la interoperabilidad del sistema ferroviario comunitario (versión refundida) ¹⁷, (denominada en lo sucesivo «Directiva sobre interoperabilidad de los ferrocarriles»);~~

t) «entidad encargada del mantenimiento», una entidad encargada del mantenimiento de un vehículo y registrada como tal en el ⇐ registro nacional de vehículos ⇐ RNV;

u) «vehículo», un vehículo ferroviario apto para circular con sus propias ruedas por líneas ferroviarias, con o sin tracción ⇒ en composición fija o variable ⇐; un vehículo está compuesto por uno o más subsistemas estructurales y funcionales ~~o por partes de dichos subsistemas;~~

↓ nuevo

v) «fabricante», cualquier persona física o jurídica que fabrica un componente o subsistema de interoperabilidad, o que encarga su diseño o fabricación, y lo comercializa bajo su nombre o marca comercial;

w) «expedidor», una empresa que expide mercancías por cuenta propia o de terceros;

x) «cargador», una empresa que carga mercancías embaladas, incluidas mercancías peligrosas, pequeños contenedores o cisternas móviles en un vagón o contenedor, o que carga un contenedor, contenedor para transporte a granel, contenedor de gas de elementos múltiples, contenedor cisterna o cisterna móvil en un vagón;

y) «cargador de cisternas», una empresa que carga mercancías, incluidas mercancías peligrosas, en una cisterna (vagón cisterna, vagón con cisterna desmontable, cisterna móvil o contenedor cisterna) en un vagón, gran contenedor o pequeño contenedor para transporte a granel, o en un vagón batería o contenedor de gas de elementos múltiples.

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

⇒ nuevo

CAPÍTULO II

DESARROLLO Y GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

Artículo 4

⇒ **Función de los agentes del sistema ferroviario en el fomento y mejora** ⇐

~~Fomento y mejora~~ de la seguridad ferroviaria

1. Los Estados miembros ⇒ y la Agencia ⇐ velarán por el mantenimiento general de la seguridad ferroviaria y, cuando sea razonablemente viable, por su mejora permanente, teniendo en cuenta la evolución de la legislación ~~comunitaria~~ ⇐ de la Unión ⇐ y el progreso técnico y científico y dando prioridad a la prevención de accidentes graves.

~~Los Estados miembros velarán por el establecimiento, aplicación y cumplimiento de normas de seguridad de manera transparente y no discriminatoria, con miras a fomentar un sistema de transporte ferroviario europeo único.~~

~~2. Los Estados miembros garantizarán que las medidas de desarrollo y mejora de la seguridad de los ferrocarriles tengan en cuenta la necesidad de un enfoque sistémico.~~

¹⁷

DO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptado)
→ 2008/110/CE Art. 1.3
⇒ nuevo

2. Los Estados miembros velarán por que la responsabilidad de la explotación segura del sistema ferroviario y del control de riesgos creados en él corresponda a los administradores de ~~la~~ infraestructuras y a las empresas ferroviarias, a quienes se obligará:

- a) a implementar las medidas necesarias de control de riesgos, en su caso cooperando mutuamente;
- b) a aplicar las reglas ~~y normas~~ de la Unión y ~~de~~ nacionales ~~de seguridad~~;
- c) a crear sistemas de gestión de la seguridad de conformidad con la presente Directiva.

Sin perjuicio de la responsabilidad civil con arreglo a las obligaciones legales de los Estados miembros, cada administrador de ~~la~~ infraestructuras y cada empresa ferroviaria se responsabilizará de su parte del sistema y de su explotación segura, incluidos el suministro de material y la contratación de servicios, respecto a los usuarios, clientes, trabajadores interesados y terceros. ⇒ Los riesgos asociados a las actividades de terceros serán también tenidos en cuenta en los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras y de las empresas ferroviarias. ⇐

3.4. Sin perjuicio de lo anterior, todo ~~de~~ Todo ~~de~~ fabricante, empresa de mantenimiento, ~~→~~ poseedor ~~←~~, prestador de servicios y entidad de aprovisionamiento ~~será responsable de~~ garantizará ~~de~~ que los suministros de material rodante, instalaciones, accesorios y equipo que facilite, así como los servicios que preste, sean conformes a los requisitos y a las condiciones de utilización previstas, de modo que las empresas ferroviarias o los administradores de ~~la~~ infraestructuras puedan utilizarlos de manera segura.

↓ nuevo

4. Todos los agentes que tengan una función importante que realizar en las operaciones de seguridad implementarán las medidas de control de riesgos necesarias, en su caso cooperando mutuamente. Además de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras, esos agentes incluyen:

- (a) las entidades encargadas del mantenimiento de los vehículos;
- (b) los expedidores, los cargadores –incluidos los de cisternas–, que tienen una función que realizar en lo que respecta a la seguridad de las operaciones de carga;
- (c) los fabricantes, que son responsables del diseño y la fabricación con garantías de seguridad de vehículos ferroviarios, piezas, componentes o subconjuntos de vehículos, de infraestructura ferroviaria, de energía y de control-mando en vía, así como de la elaboración de la documentación preliminar de mantenimiento asociada al vehículo.

5. Las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y las entidades encargadas del mantenimiento deben garantizar que sus contratantes apliquen medidas de control de riesgos. A tal fin, las empresas ferroviarias, el administrador de infraestructuras y la entidad encargada del mantenimiento aplicarán los métodos comunes de los procesos de vigilancia establecidos en el Reglamento (UE) n° 1078/2012¹⁸. Sus contratistas aplicarán este proceso a través de acuerdos contractuales. Las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y las entidades encargadas del mantenimiento revelarán sus acuerdos contractuales a petición de la Agencia o de la autoridad nacional responsable de la seguridad.

6. Cualquier agente del sistema ferroviario que identifique un riesgo para la seguridad derivado de defectos de fabricación y faltas de conformidad, o de averías de equipos técnicos, incluidos los de subsistemas estructurales, informará de esos riesgos a las demás partes implicadas de forma que estas puedan tomar las medidas correctoras necesarias para garantizar la continuidad del funcionamiento seguro del sistema ferroviario.

7. En caso de intercambio de vehículos entre empresas ferroviarias, todos los agentes intercambiarán toda la información pertinente para la seguridad de su funcionamiento. Entre otros, se facilitará información sobre el estado y el historial del vehículo, los elementos de los expedientes de mantenimiento, la rastreabilidad de las operaciones de carga, y las cartas de porte. La información será lo suficientemente detallada como para permitir la evaluación de los riesgos de la explotación del vehículo por la empresa ferroviaria.

¹⁸ DO L 320 de 17.11.2012, p. 8.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptado)

Artículo 5

Indicadores comunes de seguridad

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 indicadores comunes de seguridad (ICS) mediante la realización de informes anuales por parte de las autoridades nacionales responsables de la seguridad, de conformidad con el artículo 18.

~~El primer año de referencia de los ICS será 2006; se incluirán en el informe anual el año siguiente.~~

Los ICS se fijarán con arreglo a lo expuesto en el anexo I.

↓ nuevo

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados conforme a lo dispuesto en el artículo 26 en lo que se refiere a la revisión del anexo I, en particular para actualizar los ICS habida cuenta del progreso técnico y para adaptar los métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes.

↓ 2008/110/CE Art. 1.4 (adaptado)

~~2. Antes del 30 de abril de 2009 se revisará el anexo I, en particular, para incluir en él definiciones comunes de los ICS y métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 bis.~~

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16

Artículo 6

Métodos comunes de seguridad

↓ 2008/110/CE Art. 1.5(a) (adaptado)

~~1. 1. Una primera serie de MCS, que cubra al menos los métodos descritos en el apartado 3, letra a), será adoptada por la Comisión antes del 30 de abril de 2008. La serie se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.~~

~~Una segunda serie de MCS, que cubra el resto de los métodos descritos en el apartado 3, será adoptada por la Comisión antes del 30 de abril de 2010. La serie se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.~~

~~Esas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 bis.~~

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptado)

⇒ nuevo

~~2. 2. Los proyectos de MCS y de MCS revisados serán elaborados por la Agencia en virtud de mandatos que se adoptarán de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27.~~

~~Los proyectos de MCS se basarán en un examen de los métodos existentes en los Estados miembros.~~

2.1. 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 mediante la elaboración y la definición de:

a) métodos de evaluación y valoración de riesgos;

b) 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 11;



↓ 2008/110/CE Art. 1.5(b)

~~e) en la medida en que aún no estén cubiertos por especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI), métodos de comprobación de que los subsistemas estructurales del sistema de ferrocarriles se explotan y mantienen de conformidad con los requisitos esenciales pertinentes;~~

↓ nuevo

c) métodos de supervisión que deberán aplicar las autoridades nacionales responsables de la seguridad y métodos de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y las entidades encargadas del mantenimiento;

d) cualesquiera otros métodos que abarquen un proceso del sistema de gestión de la seguridad y que sea necesario armonizar a nivel de la Unión.

↓ 2008/110/CE Art. 1.5(c)

~~4. Los MCS se revisarán a intervalos periódicos, teniendo en cuenta la experiencia de su aplicación y la evolución global de la seguridad ferroviaria, así como las obligaciones de los Estados miembros definidas en el artículo 4, apartado 1.~~

~~Los proyectos de MCS y de MCS revisados se basarán en un examen de los objetivos y métodos existentes en los Estados miembros y serán elaborados por la Agencia en virtud de mandatos que se adoptarán de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27.~~

~~La Comisión adoptará dichos proyectos y los publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 bis.~~

↓ nuevo

2. La Comisión otorgará mandatos a la Agencia para que esta elabore los nuevos MCS mencionados en el punto 1, letra d), con objeto de revisar y actualizar todos los MCS a fin de tener en cuenta la evolución de la tecnología o de las exigencias sociales, y para que esta eleve las recomendaciones correspondientes a la Comisión.

Al elaborar las recomendaciones, la Agencia tendrá en cuenta la opinión de los usuarios y de las partes interesadas. Las recomendaciones contendrán un informe de los resultados de dicha consulta, así como un informe de evaluación del impacto del nuevo MCS que se vaya a adoptar.

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

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados para establecer los MCS y los MCS revisados conforme a lo dispuesto en el artículo 26.

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

5. Los Estados miembros introducirán los cambios necesarios en las normas nacionales de seguridad a la luz de la adopción de los MCS y sus revisiones.

Artículo 7

Objetivos comunes de seguridad

~~1. Los MCS serán desarrollados, adoptados y revisados según los procedimientos establecidos en el presente artículo.~~

~~2. Los proyectos de OCS y de OCS revisados serán elaborados por la Agencia en virtud de mandatos que se adoptarán de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27.~~

↓ 2008/110/CE Art. 1.6(a) (adaptado)

~~3. La primera serie de proyectos de OCS se basará en un examen de los objetivos y del grado de seguridad existentes en los Estados miembros y garantizará que no se reduce el actual grado de seguridad del sistema ferroviario en ningún Estado miembro. La Comisión adoptará dichos proyectos antes de 30 de abril de 2009, y los publicará en el Diario Oficial de la Unión Europea. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 bis.~~

~~La segunda serie de proyectos de OCS se basará en la experiencia adquirida con la primera serie de OCS y su aplicación. Los proyectos reflejarán los ámbitos en que sea prioritario mejorar aún más la seguridad. La Comisión adoptará dichos proyectos antes de 30 abril 2011, y los publicará en el Diario Oficial de la Unión Europea. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 bis.~~

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

1.4 Los OCS definirán los niveles ☒ mínimos ☒ de seguridad que ~~al menos deben~~ ☒ deberán ☒ alcanzar las diversas partes del sistema ferroviario y el sistema en su conjunto en cada Estado miembro, expresados en criterios de aceptación del riesgo respecto a:

- a) los riesgos individuales relacionados con los ~~viajeros~~ pasajeros, el personal (incluido el personal de 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 en instalaciones ferroviarias;
- b) los riesgos para la sociedad en su conjunto.

↓ nuevo

2. La Comisión otorgará un mandato a la Agencia para que esta elabore los OCS revisados y eleve las recomendaciones pertinentes a la Comisión.

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

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados que establezcan los OCS revisados conforme a lo dispuesto en el artículo 26.

↓ 2008/110/CE Art. 1.6(b) (adaptado)

~~5. Los OCS se revisarán periódicamente, teniendo en cuenta la evolución general de la seguridad ferroviaria. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 bis.~~

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

5.6 Los Estados miembros introducirán las modificaciones necesarias en sus normas nacionales ~~de seguridad~~ a fin de cumplir, como mínimo, los OCS, y cualquier OCS revisado, de acuerdo con los calendarios de aplicación que se les hayan asignado. Notificarán dichas normas a la Comisión, según lo dispuesto en el ~~apartado 2 del~~ artículo 8.

Artículo 8

Normas nacionales ~~de seguridad~~

~~En aplicación de la presente Directiva, los Estados miembros establecerán normas nacionales de seguridad vinculantes y velarán por que se publiquen y se pongan a disposición de todos los administradores de la infraestructura, empresas~~

~~ferroviarias, solicitantes de un certificado de seguridad y solicitantes de una autorización de seguridad en un lenguaje claro y comprensible para las partes interesadas.~~

↴ nuevo

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

- a) cuando las normas relativas a métodos de seguridad vigentes no estén cubiertas por un MCS;
- b) como medida preventiva urgente, en particular a raíz de un accidente.

Los Estados miembros garantizarán que las normas nacionales tengan en cuenta la necesidad de un enfoque sistémico.

2. Cuando un Estado miembro tenga la intención de introducir una nueva norma nacional, comunicará el proyecto correspondiente a la Agencia y a la Comisión a través del sistema informático adecuado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 23 del Reglamento (UE) n° .../... [Reglamento de la Agencia].

3. Si llegara a conocimiento de la Agencia que una norma nacional, 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, será de aplicación el procedimiento establecido en el artículo 22 del Reglamento (UE) n° .../... [Reglamento de la Agencia].

4. Los Estados miembros velarán por que las normas nacionales sean puestas a disposición gratuitamente y en un lenguaje claro que pueda ser comprendido por todas las partes interesadas.

5. Las normas nacionales notificadas en virtud de este artículo no están sujetas al procedimiento de notificación establecido en la Directiva 98/34/CE.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptado)

~~2. Antes del 30 de abril de 2005, los Estados miembros notificarán a la Comisión todas las normas nacionales de seguridad pertinentes en vigor, con arreglo a lo expuesto en el anexo II, con indicación de su ámbito de aplicación.~~

~~La notificación suministrará asimismo información sobre el contenido principal de las normas, con referencias a los textos legales, sobre la forma de legislación y sobre qué organismo u organización es responsable de su publicación.~~

~~3. A más tardar cuatro años después de la entrada en vigor de la presente Directiva, la Agencia evaluará la forma en que las normas de seguridad nacionales se publican y ponen a disposición de conformidad con el apartado 1. Asimismo, la Agencia realizará adecuadas recomendaciones a la Comisión para la publicación de estas normas a fin de conseguir un más fácil acceso a esta información.~~

~~4. Los Estados miembros remitirán a la Comisión sin demora cualquier modificación de las normas nacionales de seguridad notificadas y toda nueva norma que pudiera ser adoptada, a menos que esas normas afecten únicamente a la aplicación de una ETI.~~

~~5. Con objeto de limitar al máximo la introducción de nuevas normas específicas nacionales y evitar así la aparición de nuevos obstáculos, y con miras a la armonización progresiva de las normas de seguridad, la Comisión controlará la introducción de nuevas normas nacionales por parte de los Estados miembros.~~

~~6. Si un Estado miembro, tras la adopción de los OCS, tiene la intención de introducir una nueva norma nacional de seguridad que exija un nivel de seguridad más elevado que los OCS o si un Estado miembro tiene la intención de introducir una nueva norma nacional de seguridad que pueda afectar, en el territorio de dicho Estado miembro, a las operaciones de empresas ferroviarias de otros Estados miembros, el Estado miembro deberá consultar a todas las partes interesadas con la suficiente antelación y se aplicará el procedimiento establecido en el apartado 7.~~

~~7. El Estado miembro presentará a la Comisión, para su examen, el proyecto de normas de seguridad y expondrá sus motivos para introducirla.~~

~~Si la Comisión considera que dicho proyecto es incompatible con los MCS, o al menos con el cumplimiento de los OCS, o que constituye una forma de discriminación arbitraria o una restricción disimulada de las operaciones de transporte ferroviario entre Estados miembros, adoptará, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27, una decisión dirigida al Estado miembro de que se trate.~~

~~Si la Comisión alberga serias dudas en cuanto a la compatibilidad de dicho proyecto con los MCS o al menos con el cumplimiento de los OCS, o estima que constituye una forma de discriminación arbitraria o una restricción disimulada de las operaciones de transporte ferroviario entre Estados miembros, informará inmediatamente al Estado miembro interesado, que suspenderá la adopción, entrada en vigor o aplicación de las normas hasta el momento en que se adopte~~

~~una decisión, en un plazo de seis meses, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27.~~

Artículo 9

Sistemas de gestión de la seguridad

1. Los administradores de ~~la~~ infraestructuras y las empresas ferroviarias establecerán sistemas de gestión de la seguridad para garantizar que el sistema ferroviario pueda cumplir al menos los OCS, sea conforme a ~~las normas nacionales de seguridad descritas en el artículo 8 y en el anexo II, y se ajuste a~~ los requisitos de seguridad fijados en las ETI, así como que se apliquen los elementos pertinentes de los MCS ~~✗~~ y las normas notificadas en virtud del artículo 8 ~~✗~~.

2. El sistema de gestión de la seguridad cumplirá los requisitos ~~y contendrá los elementos recogidos en el anexo II,~~ previa adaptación al carácter, a la magnitud y a otras condiciones de la actividad realizada. Garantizará el control de todos los riesgos creados por la actividad del administrador de la infraestructura o de la empresa ferroviaria, incluidos la prestación de servicios de mantenimiento, 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 otras partes.

↕ nuevo

La Comisión establecerá los elementos del sistema de gestión de la seguridad mediante actos de ejecución. Esos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 27, apartado 2.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptado)

3. El sistema de gestión de la seguridad de todo administrador de ~~la~~ infraestructuras tendrá en cuenta los efectos de las actividades de diversas empresas ferroviarias en la red y adoptará disposiciones para permitir a todas las empresas ferroviarias operar de conformidad con las ETI y las normas nacionales ~~de seguridad~~ y con las condiciones fijadas en su certificado de seguridad. ~~Dicho sistema~~ ~~✗~~ Los sistemas de gestión de la seguridad ~~✗~~ se elaborarán, ~~además,~~ con objeto de coordinar los procedimientos de emergencia del administrador de ~~la~~ infraestructuras con todas las empresas ferroviarias que operen en su infraestructura.

4. Todos los administradores de ~~la~~ infraestructuras y las empresas ferroviarias presentarán a la autoridad ~~✗~~ nacional ~~✗~~ responsable de la seguridad, antes del 30 de junio de cada año, 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;
- b) la definición de indicadores nacionales de seguridad y de los ICS fijados en el anexo I, 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 ~~✗~~ responsable de la seguridad.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16
⇒ nuevo

CAPÍTULO III

CERTIFICACIÓN Y AUTORIZACIÓN DE SEGURIDAD

Artículo 10

~~Certificados de seguridad~~ ⇒ Certificado único de seguridad ⇐

↴ nuevo

1. Solamente se dará acceso a la infraestructura ferroviaria a las empresas ferroviarias que estén en posesión del certificado único de seguridad.
 2. El certificado único de seguridad será expedido por la Agencia atendiendo a la justificación presentada por la empresa ferroviaria de que ha establecido sus sistema de gestión de la seguridad de conformidad con el artículo 9 y de que cumple los requisitos establecidos en las ETI y en cualquier otra normativa pertinente a fin de controlar los riesgos y de prestar servicios de transporte seguros en la red.
 3. El certificado único de seguridad especificará el tipo y ámbito de las operaciones ferroviarias abarcadas y tendrá validez en toda la Unión respecto a las operaciones equivalentes.
-

↴ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16

~~1. Para poder acceder a la infraestructura ferroviaria, una empresa ferroviaria deberá poseer un certificado de seguridad de conformidad con el presente capítulo. El certificado de seguridad podrá cubrir toda la red ferroviaria de un Estado miembro o sólo una parte definida de ella.~~

↴ 2008/110/CE Art. 1.7(a)

~~El propósito del certificado de seguridad es dejar constancia de que la empresa ferroviaria ha creado un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos establecidos por las ETI, así como por otras disposiciones pertinentes de la legislación comunitaria y las normas nacionales de seguridad, con objeto de controlar los riesgos y prestar servicios de transporte en la red de forma segura.~~

↴ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16

~~2. La autorización de seguridad contendrá:~~

~~a) un certificado que confirme la aprobación del sistema de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria según lo recogido en el artículo 9 y en el anexo III;~~

~~γ~~

↴ 2008/110/CE Art. 1.7(b)

~~b) un certificado que acredite la aprobación de las disposiciones que ha adoptado la empresa ferroviaria para cumplir los requisitos específicos necesarios para la prestación de servicios en la red de que se trate de forma segura. Dichos requisitos podrán incluir la aplicación de las ETI y de las normas de seguridad nacionales, incluidas las normas de explotación de la red, la aceptación de certificados del personal y la autorización para poner en servicio los vehículos utilizados por las empresas ferroviarias. Dicha certificación estará basada en la documentación presentada por la empresa ferroviaria según lo dispuesto en el anexo IV.~~

↴ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16

~~3. La autoridad responsable de la seguridad del primer Estado miembro en que la empresa ferroviaria vaya a prestar servicios concederá la certificación de conformidad con el apartado 2.~~

~~La certificación concedida conforme al apartado 2 especificará el tipo y el alcance de los servicios ferroviarios cubiertos. El certificado a que se refiere la letra a) del apartado 2 será válido en toda la Comunidad para los servicios de transporte ferroviario equivalentes.~~

~~4. La autoridad responsable de la seguridad del Estado miembro en que la empresa ferroviaria tenga previsto prestar servicios de transporte ferroviario adicionales concederá la certificación nacional adicional necesaria de conformidad con la letra b) del apartado 2.~~

↴ nuevo

4. Tres meses antes del inicio del funcionamiento de un nuevo servicio, la empresa ferroviaria notificará a la autoridad nacional pertinente responsable de la seguridad la documentación que confirme que:

- a) la empresa ferroviaria seguirá las normas de funcionamiento, incluidas las normas nacionales puestas a su disposición con arreglo al artículo 8, apartado 4, y evaluará la seguridad de su funcionamiento teniendo en cuenta los requisitos del Reglamento (CE) n° 352/2009¹⁹ y garantizando la gestión de todos los riesgos mediante su sistema de gestión de la seguridad, así como la adopción de todas las medidas necesarias para funcionar de forma segura;
- b) la empresa ferroviaria ha tomado las medidas necesarias de cooperación y coordinación con el administrador o los administradores de infraestructuras de la red o las redes en las que se proponga operar;
- c) la empresa ferroviaria ha tomado las iniciativas necesarias para garantizar la explotación segura del servicio;
- d) la empresa ferroviaria dispone de una licencia otorgada de conformidad con la Directiva 95/18/CE del Consejo²⁰;
- e) el tipo y alcance de los servicios que tiene previsto ofrecer corresponden a los especificados en su certificado único de seguridad.

Si la autoridad nacional responsable de la seguridad alberga dudas en relación con el cumplimiento de una o varias condiciones, podrá solicitar mayor información de la empresa ferroviaria. No obstante, este intercambio no podrá tener ningún efecto suspensivo o dilatorio sobre el inicio de la explotación. Si la autoridad nacional responsable de la seguridad comprueba que se incumplen una o varias condiciones, remitirá el asunto a la Agencia, quien tomará las medidas oportunas, incluida la revocación del certificado.

↴ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptado)
⇒ nuevo

5. El certificado único de seguridad 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.

El titular del certificado único de seguridad informará sin demora a la ⇒ Agencia ⇐ ~~autoridad responsable de la seguridad competente~~ de cualquier ~~todos los~~ cambios importantes en las condiciones ~~de la parte pertinente~~ del certificado único de seguridad. Además, notificará a la ⇒ Agencia ⇐ ~~autoridad responsable de la seguridad competente~~ la introducción de nuevas categorías de personal o de nuevos tipos de material rodante.

La ⇒ Agencia ⇐ ~~autoridad responsable de la seguridad~~ podrá exigir que ~~la parte pertinente del~~ el certificado único de seguridad se revise si se producen cambios sustanciales ~~en el~~ ⇒ del ⇐ marco reglamentario de la seguridad.

~~6. Si la autoridad responsable de la seguridad considerase que un titular de un certificado de seguridad ha dejado de reunir las condiciones para poseer un certificado expedido por ella, revocará la parte a) o la parte b), o ambas, de dicho certificado y motivará su decisión. Cuando una autoridad responsable de la seguridad haya revocado un certificado nacional adicional expedido con arreglo al apartado 4, informará de su decisión con la mayor brevedad a la autoridad responsable de la seguridad que haya expedido el certificado con arreglo a la letra a) del apartado 2.~~

~~Asimismo, dicha autoridad responsable de la seguridad deberá retirar el certificado de seguridad de que se trate si se tiene constancia de que la empresa titular del mismo no ha hecho el uso previsto de dicho certificado durante el año siguiente a su expedición.~~

↴ nuevo

6. Si una autoridad nacional responsable de la seguridad comprobare que el titular de un certificado único de seguridad ha dejado de reunir las condiciones para poseer un certificado, solicitará a la Agencia que lo revoque. La Agencia podrá revocar el certificado único motivando su decisión, e informará inmediatamente de ello a todas las autoridades responsables de la seguridad de las redes en que opere la empresa ferroviaria.

¹⁹ DO L 108 de 29.4.2009, p. 4.

²⁰ DO L 143 de 27.6.1995, p. 70.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16
⇒ nuevo

76. La ⇒ Agencia ⇐ ~~autoridad responsable de la seguridad~~ notificará a las ~~Agencia~~ ⇒ autoridades responsables de la seguridad ⇐ en el plazo de un mes la expedición, renovación, modificación o revocación del certificado ⇒ único ⇐ de seguridad ~~recogido en la letra a) del apartado 2 que se haya expedido, renovado, modificado o revocado~~. Dicha información indicará el nombre y la dirección de la empresa ferroviaria, la fecha de expedición, el alcance y la validez del certificado ~~de seguridad~~ y, en caso de revocación, de las razones de su decisión.

7. Antes del 30 de abril de 2009, la Agencia evaluará la evolución de la certificación de la seguridad y remitirá un informe a la Comisión junto con las recomendaciones correspondientes sobre una estrategia de migración hacia un único certificado de seguridad comunitario. La Comisión tomará las medidas pertinentes atendiendo a las recomendaciones.

↓ nuevo

8. La Agencia hará un seguimiento continuo de la eficacia de las medidas para la expedición de certificados únicos de seguridad y para la supervisión por parte de las autoridades nacionales responsables de la seguridad y, llegado el caso, recomendará a la Comisión propuestas de mejora que podrán incluir la recomendación de un MCS que abarque un proceso del sistema de gestión de la seguridad que sea necesario armonizar a nivel de la Unión, de acuerdo con lo indicado en el artículo 6, apartado 1, letra d).

↓ nuevo

Artículo 11

Solicitud del certificado único de seguridad

1. Las solicitudes de certificado único de seguridad se presentarán a la Agencia, quien decidirá al respecto sin dilación y, en cualquier caso, en un plazo no superior a cuatro meses, una vez que toda la información exigida y cualquier información complementaria solicitada por la Agencia le haya sido remitida. Si se pide al solicitante que presente información complementaria, dicha información se deberá presentar con prontitud.

2. La Agencia proporcionará orientaciones detalladas sobre la forma de obtener el certificado único de seguridad, enumerará todos los requisitos establecidos a los efectos del artículo 10, apartado 2, y publicará toda la documentación pertinente.

3. Se suministrará gratuitamente a los solicitantes documentación orientativa sobre las solicitudes; en ella se describirán y explicarán los requisitos para el certificado único de seguridad y se enumerarán los documentos que hayan de presentarse. Las autoridades nacionales responsables de la seguridad colaborarán con la Agencia en la difusión de dicha información.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptado)
⇒ nuevo

Artículo ~~11~~ 12

Autorización de seguridad de los administradores de ~~la~~ infraestructuras

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

La autorización de seguridad contendrá:

⇒ una autorización que confirme la ~~aprobación~~ ~~de~~ aceptación ~~del~~ del sistema de gestión de la seguridad del administrador de ~~la~~ infraestructuras según lo dispuesto en el artículo 9 ~~y en el anexo III~~, que incluirá los procedimientos y disposiciones adoptados por el administrador de ~~la~~ infraestructuras para cumplir los requisitos específicos 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.

¶

~~b) una autorización que confirme la aprobación de las disposiciones adoptadas por el administrador de la infraestructura para cumplir los requisitos específicos 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.~~

2. La autorización de seguridad se renovará previa solicitud del administrador de la infraestructuras a más tardar cada cinco años. Se actualizará en todo o en parte siempre que se hayan producido cambios sustanciales en la infraestructura, señalización o suministro de energía o en los principios de su explotación y mantenimiento. El titular de la autorización de seguridad notificará sin demora a la autoridad nacional responsable de la seguridad de todos estos cambios.

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

Si la autoridad nacional responsable de la seguridad considerase que un administrador de la infraestructuras autorizado ha dejado de reunir las condiciones para poseer una autorización de seguridad, revocará dicha autorización y motivará su decisión.

↓ nuevo

3. La autoridad nacional responsable de la seguridad decidirá sin demora sobre las solicitudes de certificación o 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.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16

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

Artículo 12

Requisitos de las solicitudes para el certificado de seguridad y la autorización de seguridad

~~1. La autoridad responsable de la seguridad decidirá sin demora sobre las solicitudes de certificación o autorización de seguridad, y en todo caso no más tarde de cuatro meses después de que se haya presentado toda la información requerida y la posible información complementaria pedida por la autoridad responsable de la seguridad. Si se pide al solicitante que presente información complementaria, dicha información se deberá presentar con prontitud.~~

~~2. Para facilitar el establecimiento de nuevas empresas ferroviarias y la presentación de solicitudes por parte de empresas ferroviarias de otros Estados miembros, la autoridad responsable de la seguridad proporcionará información detallada sobre el modo de obtener el certificado de seguridad. Enumerará todos los requisitos que se hayan fijado a efectos del apartado 2 del artículo 10 y pondrá todos los documentos pertinentes a disposición del solicitante.~~

~~Las empresas ferroviarias que soliciten un certificado de seguridad relativo a la prestación de servicios en una parte limitada definida de una infraestructura recibirán orientaciones especiales por las que se les indique concretamente las normas válidas para la parte de que se trate.~~

~~3. Se suministrará gratuitamente a los solicitantes documentación orientativa sobre las solicitudes; en ella se describirán y explicarán los requisitos para los certificados de seguridad y se enumerarán los documentos que hayan de presentarse. Todas las solicitudes de certificados de seguridad deberán presentarse en una lengua establecida por la autoridad responsable de la seguridad.~~

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptado)

Artículo 13

Acceso a los servicios de formación

1. Los Estados miembros velarán por que las empresas ferroviarias ~~que soliciten un certificado de seguridad tengan~~ faciliten el acceso justo 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 operar servicios en su red, o para cumplir el cumplimiento de los requisitos necesarios para obtener el certificado de seguridad ☒ y los requisitos para obtener licencias y certificados al amparo de la Directiva 2007/59/CE²¹ ☒.

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

Los Estados miembros deberán velar también por que los administradores de ~~la~~ infraestructuras y su personal que desempeña funciones de seguridad esenciales tengan un acceso libre y no discriminatorio a los servicios de formación.

Si los servicios de formación no incluyen exámenes y expedición de certificados, los Estados miembros velarán por que las empresas ferroviarias tengan acceso a tal certificación, ~~si constituye un requisito del certificado de seguridad.~~

La autoridad nacional responsable de la seguridad velará por que la prestación de servicios de formación o, en su caso, la expedición de certificados cumpla los requisitos ~~de seguridad~~ fijados en ☒ la Directiva 2007/59/CE, en ☒ las ETI o en las normas nacionales a que se refieren el artículo 8 y el anexo II.

2. Si los servicios de formación los oferta una sola empresa ferroviaria o el administrador de la infraestructura, 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 beneficios.

3. Al contratar a los maquinistas, al personal a bordo de los trenes y al personal que desempeña funciones de seguridad esenciales, las empresas ferroviarias ~~podrán~~ deberán tener en cuenta la formación, cualificaciones y experiencia adquiridas previamente en otras empresas ferroviarias. A estos efectos, dicho personal tendrá derecho a conseguir, obtener copias y transmitir cualesquiera documentos que certifiquen su formación, cualificaciones y experiencia.

4. ~~En cualquier caso, cada una de las empresas ferroviarias y cada uno de los administradores de infraestructura~~ ☒ Las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras ☒ serán responsables del nivel de formación y de cualificaciones de aquellos de sus empleados que realicen un trabajo relacionado con la seguridad, ~~según figura en el artículo 9 y en el anexo III.~~

↓ 2008/57/CE Art. 40

↓ 2008/110/CE Art. 1.8 (adaptado)
⇒ nuevo

Artículo 14 ~~bis~~

Mantenimiento de los vehículos

1. Antes de su puesta en servicio o utilización en la red, cada vehículo deberá contar con una entidad encargada del mantenimiento asignada al mismo y que deberá estar registrada en el registro nacional de vehículos RNV de conformidad con el artículo ~~4323~~ de la Directiva XX sobre interoperabilidad de los ferrocarriles la interoperabilidad del sistema ferroviario.

2. La entidad encargada del mantenimiento podrá ser una empresa ferroviaria, un administrador de infraestructuras o un poseedor.

3. Sin perjuicio de la responsabilidad de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras en el funcionamiento seguro de un tren que establece el artículo 4, la entidad encargada del mantenimiento deberá garantizar, mediante un sistema de mantenimiento, que los vehículos de cuyo mantenimiento se encarga están en condiciones de funcionar de manera segura. A este fin, la entidad encargada del mantenimiento garantizará que los vehículos se mantienen de acuerdo con:

- a) el expediente de mantenimiento de cada vehículo;
- b) los requisitos en vigor, incluidas las normas de mantenimiento y las ETI.

²¹ DO L 315 de 3.12.2007, p. 51.

La entidad encargada del mantenimiento efectuará el mantenimiento por su propia cuenta o recurriendo a talleres de mantenimiento contratados.

4. En el caso de vagones de mercancías, cada entidad encargada del mantenimiento estará certificada por un organismo que estará acreditado o reconocido con arreglo al ~~⇒ Reglamento (UE) n° 445/2011 de la Comisión~~²² ~~⇐ apartado 5,~~ o por una autoridad nacional de seguridad. ~~El proceso de acreditación se fundamentará en criterios de independencia, competencia e imparcialidad, tales como las series de normas europeas EN 45.~~ El proceso de reconocimiento se basará asimismo en criterios de independencia, competencia e imparcialidad.

Cuando la entidad encargada del mantenimiento sea ~~una empresa ferroviaria o~~ un administrador de infraestructuras, el cumplimiento del ~~⇒ Reglamento (UE) n° 445/2011~~ ~~⇐ los requisitos que se han de adoptar con arreglo al apartado 5~~ será verificado por la autoridad nacional de seguridad pertinente con arreglo a los procedimientos contemplados en el ~~☒ artículo 12~~ ~~☒ 10 o el artículo 11~~ y se confirmará en los certificados especificados en tales procedimientos.

~~5. A más tardar el 24 de diciembre de 2010, la Comisión, teniendo en cuenta la recomendación de la Agencia, adoptará una medida que establezca un sistema de certificación de la entidad encargada del mantenimiento de los vagones de mercancías. Los certificados concedidos con arreglo a este sistema confirmarán el cumplimiento de los requisitos indicados en el apartado 3.~~

~~La medida en cuestión incluirá los requisitos referentes:~~

- ~~a) al sistema de mantenimiento establecido por la entidad;~~
- ~~b) al formato y la validez del certificado concedido a la entidad;~~
- ~~c) a los criterios de acreditación o reconocimiento del organismo u organismos responsables de la expedición de certificados y de garantizar los controles necesarios para el funcionamiento del sistema de certificación;~~
- ~~d) a la fecha de aplicación del sistema de certificación, incluido un período de transición de un año para las entidades existentes encargadas del mantenimiento.~~

~~Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 bis.~~

~~Sobre la base de una recomendación de la Agencia, la Comisión, a más tardar el 24 de diciembre de 2018 revisará esta medida con el fin de incluir todos los vehículos y actualizar, en caso necesario, el sistema de certificación aplicable a los vagones de mercancías.~~

~~Esas medidas, destinadas a implementar elementos de la presente Directiva, se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 2, apartado 2.~~

~~56.~~ Los certificados concedidos con arreglo al apartado ~~45~~ serán válidos en toda la ~~☒ Unión~~ ~~☒ Comunidad~~.

~~7. La Agencia evaluará el procedimiento de certificación aplicado de conformidad con lo estipulado en el apartado 5 presentando un informe a la Comisión en un plazo máximo de tres años después de la entrada en vigor de la medida pertinente.~~

↓ nuevo

6. De aquí al 31 de mayo de 2014, la Agencia evaluará el sistema de certificación de la entidad encargada del mantenimiento de los vagones de mercancías y considerará la oportunidad de una ampliación de ese sistema a todos los vehículos y presentará un informe a la Comisión.

7. La Comisión adoptará mediante actos de ejecución las condiciones comunes de certificación de la entidad encargada del mantenimiento de todos los vehículos y otros tipos de material rodante a más tardar el 24 de diciembre de 2016.

Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 27, apartado 2.

El sistema de certificación aplicable a los vagones de mercancías adoptado en virtud del Reglamento (UE) n° 445/2011 seguirá siendo de aplicación hasta tanto no se adopten los actos de ejecución mencionados en el primer párrafo.

²² DO L 122 de 11.5.2011, p. 22.

↓ 2008/110/CE Art. 1.8 (adaptado)
⇒ nuevo

⌘ Artículo 15 ⌘

⌘ Excepciones al sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento ⌘

18. Los Estados miembros podrán decidir cumplir las obligaciones de determinar la entidad encargada del mantenimiento y de certificarla mediante medidas alternativas ⇒ respecto del sistema de certificación 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 que se utilicen en las redes o líneas cuyo ancho de vía sea diferente del de la red ferroviaria principal en la Comunidad ⌘ Unión ⌘ y para los que el cumplimiento de los requisitos contemplados en el artículo 14, apartado 3, se realiza mediante acuerdos con terceros países;
- c) c) vehículos ~~identificados en~~ ⌘ a que se refiere ⌘ el artículo 2, ~~apartado 2,~~ 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. ~~Estas~~ Las medidas alternativas ⌘ a que se refiere el apartado 1 ⌘ se aplicarán mediante excepciones que concederá la autoridad nacional de seguridad correspondiente ⌘ o la Agencia ⌘ :

- a) cuando se matriculen vehículos con arreglo al artículo ~~4322~~ de la ~~Directiva xx sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario~~ ~~Directiva sobre interoperabilidad de los ferrocarriles~~, en lo referente a la determinación de la entidad encargada del mantenimiento;
- b) cuando se emitan certificados de seguridad y autorizaciones a empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras con arreglo a los artículos 10 y ~~1244~~ de la presente Directiva, en lo referente a la determinación o certificación de la entidad encargada del mantenimiento.

3. Tales excepciones se determinarán y justificarán en el informe anual sobre seguridad contemplado en el artículo 18 ~~de la presente Directiva~~. Cuando se desprenda que se están corriendo riesgos indebidos en el sistema ferroviario de la Comunidad ⌘ Unión ⌘, la Agencia informará sin demora a la Comisión. La Comisión contactará a las partes implicadas y, cuando proceda, solicitará al Estado miembro que retire su decisión de excepción.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptado)

~~Artículo 15~~

~~Armonización de los certificados de seguridad~~

~~1. Antes del 30 de abril de 2009, se adoptarán, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27, decisiones sobre los requisitos comunes armonizados de conformidad con la letra b) del apartado 2 del artículo 10 y el anexo IV, así como un formato común de la documentación orientativa sobre las solicitudes.~~

~~2. La Agencia recomendará requisitos comunes armonizados y un formato común de la documentación orientativa sobre las solicitudes en virtud de un mandato que se adoptará de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27.~~

CAPÍTULO IV

AUTORIDADES ⌘ NACIONALES ⌘ RESPONSABLES DE LA SEGURIDAD

Artículo 16

Funciones

1. Cada Estado miembro creará una autoridad responsable de la seguridad. Dicha autoridad ~~podrá ser el Ministerio encargado de transportes y~~ será independiente, en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier empresa ferroviaria, administrador de ~~la~~ infraestructuras, solicitante y entidad adjudicadora.

 nuevo

2. Se confiarán a la autoridad responsable de la seguridad por lo menos las siguientes funciones:

- a) la autorización de la puesta en servicio de los subsistemas de energía e infraestructura que constituyen el sistema ferroviario de conformidad con el artículo 18, apartado 2, de la Directiva XX sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario;
- b) la supervisión del cumplimiento de los requisitos esenciales por parte de los componentes de interoperabilidad como establece el artículo [x] de la Directiva [XX] sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario;
- c) la asignación de un número de vehículo europeo, de conformidad con el artículo 42 de la Directiva [XX] sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario;
- d) a petición de la Agencia, el apoyo a esta en la expedición, renovación, modificación y revocación de los certificados únicos de seguridad concedidos de conformidad con el artículo 10 y la comprobación del cumplimiento de las condiciones y requisitos que estipulan y de que las empresas ferroviarias operan de acuerdo con los requisitos de la legislación de la Unión o de la nacional;
- e) la expedición, renovación, modificación y revocación de las autorizaciones de seguridad concedidas de conformidad con el artículo 12 y la comprobación del cumplimiento de las condiciones y requisitos que estipulan y de que los administradores de infraestructuras operan de acuerdo con los requisitos de la legislación de la Unión o de la nacional;
- f) la supervisión, fomento y, en su caso, aplicación y desarrollo del marco normativo en materia de seguridad, incluido el sistema de normas nacionales de seguridad;
- g) la supervisión de las empresas ferroviarias de conformidad con el anexo IV del Reglamento (UE) nº 1158/2010²³ y con el Reglamento (UE) nº 1077/2012²⁴;
- h) la garantía de que los vehículos están debidamente registrados en el registro nacional de vehículos y de que la información relacionada con la seguridad que este contiene es exacta y se mantiene actualizada.

3. La autoridad nacional responsable de la seguridad del Estado miembro en que opere la empresa ferroviaria tomará las medidas oportunas para coordinarse con la Agencia y otras autoridades de seguridad a fin de garantizar la comunicación de cualquier información clave sobre la empresa ferroviaria concreta, en particular sobre los riesgos conocidos y sobre su rendimiento en materia de seguridad. La autoridad nacional responsable de la seguridad también compartirá la información con otras autoridades nacionales de seguridad pertinentes si comprueba que la empresa ferroviaria no está tomando las medidas necesarias de control de riesgos.

Informará inmediatamente a la Agencia de cualquier preocupación sobre el nivel de seguridad de la empresa ferroviaria supervisada. La Agencia tomará las medidas apropiadas indicadas en el cuarto párrafo del artículo 10, apartado 6.

 Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16

~~2. Se confiarán a la autoridad responsable de la seguridad por lo menos las siguientes funciones:~~

 2008/110/CE Art. 1.9(a)

~~a) La autorización de la puesta en servicio de los subsistemas estructurales que constituyen el sistema ferroviario de conformidad con el artículo 15 de la Directiva sobre interoperabilidad de los ferrocarriles, y la comprobación de que se explotan y mantienen conforme a los requisitos esenciales pertinentes;~~

 2008/110/CE Art. 1.9(b)

²³ DO L 326 de 10.12.2010, p. 11.

²⁴ DO L 320 de 17.11.2012, p. 3.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16

~~e) la supervisión del cumplimiento de los requisitos esenciales por parte de los componentes de interoperabilidad como establece el artículo 12 de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE;~~

~~d) la autorización de la puesta en servicio del material rodante nuevo y modificado sustancialmente que todavía no esté cubierto por una ETL;~~

~~e) la expedición, renovación, modificación y revocación de los elementos pertinentes de los certificados de seguridad y de las autorizaciones de seguridad concedidos de conformidad con los artículos 10 y 11 y la comprobación del cumplimiento de las condiciones y requisitos que estipulan y de que los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias operan de acuerdo con los requisitos de la legislación comunitaria o nacional;~~

~~f) la supervisión, fomento y, en su caso, aplicación y desarrollo del marco normativo en materia de seguridad, incluido el sistema de normas nacionales de seguridad;~~

↓ 2008/110/CE Art. 1.9(c)

~~g) la garantía de que los vehículos están debidamente registrados en el RNV y de que la información relacionada con la seguridad que éste contiene es exacta y se mantiene actualizada.~~

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptado)
⇒ nuevo

4. Las funciones a que se refiere el apartado 2 no se podrán transferir ni subcontratar a ningún administrador de ~~la~~ infraestructuras, empresa ferroviaria o entidad adjudicadora.

Artículo 17

Principios decisorios

1. Las ~~autoridad~~ ☒ autoridades nacionales ☒ responsables de la seguridad llevarán a cabo su cometido de manera abierta, no discriminatoria y transparente En particular, escucharán a todas las partes y motivarán sus decisiones.

~~El~~ 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 se les haya facilitado toda la información solicitada. En el desempeño del cometido a que se refiere el artículo 16, podrán solicitar en cualquier momento la asistencia técnica de los administradores de ~~la~~ infraestructuras y de las empresas ferroviarias u otros órganos cualificados.

En el proceso de creación del marco normativo nacional, la autoridad ☒ nacional ☒ responsable de la seguridad consultará a todas las partes participantes e interesadas, incluidos los administradores de ~~la~~ infraestructuras, las empresas ferroviarias, los fabricantes y empresas de mantenimiento, los usuarios y los representantes del personal.

2. ☒ La Agencia y ☒ las ☒ autoridades ☒ responsables de la seguridad serán libres de llevar a cabo todas las inspecciones 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 ~~la~~ infraestructuras y de las empresas ferroviarias.

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

4. Las autoridades ☒ nacionales ☒ responsables de la seguridad mantendrán un cambio de impresiones y experiencia activo ⇒ dentro de la red establecida por la Agencia con el fin de armonizar sus criterios decisorios en toda la Unión. ⇐ ~~con el fin de armonizar sus criterios decisorios en toda la Comunidad. El objetivo de su cooperación será en particular facilitar y coordinar la certificación de la seguridad de las empresas ferroviarias a las que se hayan adjudicado franjas ferroviarias internacionales con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 15 de la Directiva 2001/14/CE.~~

~~La Agencia prestará su apoyo a las autoridades responsables de la seguridad en el ejercicio de las citadas funciones.~~

↓ nuevo

5. El ámbito de cooperación entre la Agencia y las autoridades nacionales responsables de la seguridad en todos los asuntos relacionados con las inspecciones in situ relativas a la expedición del certificado único de seguridad y la supervisión de las empresas ferroviarias tras la expedición del certificado único de seguridad se establecerá en acuerdos contractuales o de otro tipo entre la Agencia y las autoridades nacionales responsables de la seguridad.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16

Artículo 18

Informe anual

Cada año, la autoridad nacional responsable de la seguridad publicará un informe anual sobre sus actividades del año anterior y lo remitirá a la Agencia el 30 de septiembre a más tardar. El informe contendrá información sobre:

- a) la evolución de la seguridad ferroviaria, incluido, para cada Estado miembro, un inventario de los ICS recogidos en el anexo I;
- 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 de la supervisión de los administradores de ~~la~~ infraestructuras y de las empresas ferroviarias;

↓ 2008/110/CE Art. 1.10 (adaptado)
⇒ nuevo

- e) las exenciones ~~que se han acordado~~ acordadas de conformidad con el artículo ~~14 bis~~ 14 ~~☒~~ ☒ , apartado 8~~;~~
- ⇒ f) todas las inspecciones o auditorías de las empresas ferroviarias que operen en el Estado miembro en el curso de las actividades de supervisión. ☐

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16

CAPÍTULO V

INVESTIGACIÓN SOBRE ACCIDENTES E INCIDENTES

Artículo 19

Obligación de investigar

1. Los Estados miembros velarán por que el organismo de investigación a que se refiere el artículo 21 lleve a cabo una investigación cuando se produzcan accidentes graves en el sistema ferroviario; el objetivo de la investigación será la posible mejora de la seguridad ferroviaria y la prevención de accidentes.

2. Además de los accidentes graves, el organismo de investigación a que se refiere el artículo 21 podrá investigar 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 de interoperabilidad de los sistemas ferroviarios transeuropeos de alta velocidad o convencionales.

Se confiará a la discreción del organismo de investigación la decisión de si procede o no una investigación sobre dichos accidentes o incidentes. Dicho organismo tendrá en cuenta al tomar su decisión:

- 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) su repercusión en la seguridad ferroviaria en el plano comunitario de la Unión;

≡

- d) las peticiones de los administradores de ~~la~~ infraestructuras, de las empresas ferroviarias y de la autoridad nacional responsable de la 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 principios y los objetivos de~~ los artículos 20 y 22 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 20

Estatuto jurídico 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 responsables llevar a cabo su cometido de la manera más eficaz y en el plazo más breve.

~~2. De conformidad con la legislación vigente en los Estados miembros y, en su caso, en cooperación con las autoridades responsables de la investigación judicial, se proporcionará a los investigadores lo antes posible:~~

↓ nuevo

2. De conformidad con la legislación vigente, los Estados miembros garantizarán la plena cooperación con las autoridades responsables de la investigación judicial, y se asegurarán de que se proporciona a los investigadores, lo antes posible:

↓ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

- a) acceso al lugar del accidente o incidente, así como al material rodante implicado y a las instalaciones de infraestructura y de control del tráfico y señalizaciónr relacionadas;
- b) el derecho a efectuar un inventario inmediato de las pruebas y a la retirada controlada de los restos, instalaciones de infraestructura o piezas a efectos de examen o de análisis;
- c) acceso 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 y a otros testigos;
- g) acceso a cualquier información o documentación pertinente en posesión del administrador de ~~la~~ infraestructuras, de las empresas ferroviarias implicadas y de la autoridad ☒ nacional ☒ responsable de la seguridad.

3. La investigación será independiente de cualquier investigación judicial.

Artículo 21

Organismo de investigación

1. Cada Estado miembro velará por que las investigaciones sobre accidentes e incidentes a que se refiere el artículo 19 sean efectuadas por un organismo permanente, que dispondrá de al menos un investigador capaz de desempeñar la función de investigador responsable en caso de accidente o incidente. Dicho organismo será independiente, en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier administrador de ~~la~~ infraestructuras, empresa ferroviaria, organismo de tarificación, organismo de adjudicación y organismo notificado 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 ☒ responsable de la seguridad y de cualquier regulador de los ferrocarriles.

2. El organismo de investigación realizará sus cometidos con independencia de las organizaciones mencionadas en el apartado 1 y se le dotará de los recursos suficientes al efecto.

3. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones necesarias para que las empresas ferroviarias, los administradores de ~~la~~ infraestructuras y, en su caso, la autoridad ~~de~~ nacional ~~de~~ responsable de la seguridad, estén obligados a informar inmediatamente al organismo de investigación los accidentes e incidentes a que se refiere el artículo 19. El organismo de investigación deberá estar en condiciones de responder a tales informes y adoptar las medidas necesarias para abrir la investigación a más tardar una semana después de haber recibido el informe sobre el accidente o incidente.

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, el organismo de investigación podrá solicitar la ayuda de organismos de investigación de otros Estados miembros o de la Agencia al efecto de aprovechar los conocimientos técnicos de éstos 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 19.

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.

La Agencia prestará su apoyo al efecto a los organismos de investigación.

Artículo 22

Realización de las investigaciones

1. Un accidente o un incidente de los mencionados en el artículo 19 será investigado por el organismo de investigación del Estado miembro en que se haya producido. 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 pertinentes acordarán cuál de ellos se encargará de la investigación o acordarán llevarla a cabo en colaboración. En el primer caso, el otro organismo podrá participar en la investigación y ambos compartirán plenamente sus resultados.

Se invitará a los organismos de investigación de otro Estado miembro a participar en una investigación cuando esté implicada en el accidente o incidente una empresa ferroviaria establecida y autorizada en dicho Estado miembro.

El presente apartado no será óbice para que, en otras circunstancias, los Estados miembros acuerden que los organismos pertinentes cooperen 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 informará periódicamente de la investigación y de sus avances al administrador de ~~la~~ infraestructuras y a las empresas ferroviarias pertinentes, a la autoridad ~~de~~ nacional ~~de~~ responsable de la seguridad, 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, y se les brindará, siempre que sea factible, la oportunidad de exponer sus opiniones y puntos de vista durante la investigación y la posibilidad de hacer observaciones sobre la información de los proyectos de informes.

4. El organismo investigador 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.

Artículo 23

Informes

1. La investigación sobre un accidente o un incidente de los mencionados en el artículo 19 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 19, apartado 1, y se incluirán, cuando proceda, recomendaciones de seguridad.

2. El organismo de investigación hará público el informe final en el plazo más breve posible y normalmente, a más tardar, doce meses después de la fecha de la incidencia. ~~El informe se ajustará lo más estrechamente posible a la~~

~~estructura de notificación de informe fijada en el anexo V.~~ El informe, incluidas las recomendaciones de seguridad, se comunicará a las partes pertinentes a que se refiere el artículo 22, apartado 3, y a los organismos y partes afectados de otros Estados miembros.

↕ nuevo

La Comisión establecerá el contenido de los informes de investigación sobre accidentes e incidentes mediante actos de ejecución. Tales actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 27, apartado 2.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16

3. 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.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptado)

Artículo 24

Información que se remitirá a la Agencia

1. En el plazo de una semana 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 23, apartado 2, y del informe anual dispuesto en el artículo 23, apartado 3.

Artículo 25

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 ☒ Agencia ☒, a la autoridad ☒ nacional ☒ responsable de la seguridad y, si el carácter de la recomendación así lo hiciera necesario, a otros organismos o autoridades del Estado miembro o de otros Estados miembros. Los Estados miembros y sus autoridades ☒ nacionales ☒ responsables de la seguridad adoptarán 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 autoridad ☒ nacional ☒ responsable de la seguridad y otras autoridades u organismos o, cuando proceda, otros Estados miembros a los que se hayan formulado recomendaciones, informarán al menos una vez al año al organismo de investigación las medidas que adopten o proyecten adoptar a raíz de la recomendación.

CAPÍTULO VI

DISPOSICIONES FINALES

↓ 2008/110/CE Art. 1.11 (adaptado)

~~Artículo 26~~

~~Adaptación de los anexos~~

~~Los anexos se adaptarán al progreso técnico y científico. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 27, apartado 2 bis.~~

↕ nuevo

Artículo 26

Ejercicio de la delegación

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

2. Se otorga a la Comisión la delegación de poderes a que se refiere el artículo 5, apartado 2, y el artículo 7, apartado 2, por un periodo indeterminado.

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

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

5. Los actos delegados adoptados con arreglo al artículo 5, apartado 2, y al artículo 7, apartado 2, 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. Este plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16
⇒ nuevo

Artículo 27

Procedimiento de comité

~~1. La Comisión estará asistida por el comité establecido por el artículo 21 de la Directiva 96/48/CE.~~

⇒ 1. La Comisión estará asistida por un Comité. Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011. ⇐

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

⇒ 2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011. ⇐

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

↓ 2008/110/CE Art. 1.12(a) (adaptado)

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

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptado)

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

↓ 2008/110/CE Art. 1.12(b)

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16

~~Artículo 28~~

~~Medidas de aplicación~~

~~1. Los Estados miembros podrán someter a la Comisión cualquier medida relativa a la aplicación de la presente Directiva. Las decisiones oportunas se adoptarán con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 27.~~

~~2. A petición de un Estado miembro o por propia iniciativa, la Comisión examinará, para un caso concreto, la aplicación y puesta en vigor de las disposiciones relativas a la certificación de seguridad y la autorización de seguridad, y en el plazo de dos meses a partir de la recepción de la citada solicitud decidirá con arreglo al procedimiento recogido en el apartado 2 del artículo 27 si debe seguir aplicándose la medida de que se trate. La Comisión comunicará su decisión al Parlamento Europeo, al Consejo y a los Estados miembros.~~

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptado)

~~CAPÍTULO VII~~

~~DISPOSICIONES GENERALES Y FINALES~~

~~Artículo 29~~

~~Modificaciones de la Directiva 95/18/CE~~

~~La Directiva 95/18/CE queda modificada como sigue:~~

- ~~1. El artículo 8 queda sustituido por el texto siguiente:~~

~~«Artículo 8~~

~~Se cumplirán los requisitos de competencia profesional cuando la empresa ferroviaria solicitante tenga o vaya a tener unos órganos directivos con los conocimientos y/o la experiencia necesarios para ejercer un control operativo y una supervisión seguros y fiables del tipo de operaciones descrito en la licencia.»»~~

- ~~2. En el anexo, queda suprimida la sección II.~~

~~Artículo 30~~

~~Modificaciones de la Directiva 2001/14/CE~~

~~La Directiva 2001/14/CE queda modificada como sigue:~~

- ~~1. El título queda sustituido por el texto siguiente:~~

~~«Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria y la aplicación de cánones por su utilización.»»~~

- ~~2. La letra f) del apartado 2 del artículo 30 se sustituye por:~~

~~«f) los acuerdos de acceso conforme al artículo 10 de la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios²⁵, modificada por la Directiva 2004/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de abril de 2004, por la que se~~

²⁵

DO L 237 de 24.8.1991, p. 25.

~~modifica de la Directiva 91/440/CEE del Consejo sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios~~²⁶»

~~3. Queda suprimido el artículo 32.~~

~~4. En el artículo 34, el apartado 2 queda sustituido por el texto siguiente:~~

~~«2. A petición de un Estado miembro o por propia iniciativa, la Comisión examinará, para un caso concreto, la aplicación y puesta en vigor de las disposiciones relativas a la tarificación y la adjudicación de capacidad, y en el plazo de dos meses a partir de la recepción de la citada solicitud decidirá con arreglo al procedimiento recogido en el apartado 2 del artículo 35 si debe seguir aplicándose la medida de que se trate. La Comisión comunicará su decisión al Parlamento Europeo, al Consejo y a los Estados miembros.»~~

Artículo ~~34~~ ☒ 28 ☒

Informe y otras acciones ~~comunitarias~~ ☒ de la Unión ☒

~~La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo antes del 30 de abril de 2007 y cada cinco años a partir de entonces, un informe sobre la aplicación de la presente Directiva.~~

☒ nuevo

Atendiendo a información pertinente facilitada por la Agencia, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo antes de [fecha concreta que deberá especificar la OPOCE - *transcurridos cinco años desde la fecha de entrada en vigor*], y posteriormente cada cinco años, un informe sobre la aplicación de la presente Directiva.

☒ Corrección de errores, DO L 220, 21.6.2004, p. 16 (adaptado)

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

Artículo ~~32~~ ☒ 29 ☒

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 especificada en el artículo ~~32~~ ☒ 32, apartado 1 ☒, y le notificarán sin tardanza cualquier modificación posterior que los afecte.

☒ nuevo

Artículo 30

Disposiciones transitorias

Los anexos III y V de la Directiva 2004/49/CE se aplicarán hasta la fecha de entrada en vigor de los actos de ejecución a que se refiere el artículo 6, apartados 2 y 3, el artículo 9, apartado 2, el artículo 14, apartado 7 y el artículo 23, apartado 2, de la presente Directiva.

Hasta [la OPOCE añadirá la fecha concreta:- *transcurridos dos años desde la fecha de entrada en vigor*], las autoridades nacionales seguirán expidiendo certificados de seguridad con arreglo a las disposiciones de la Directiva 2004/49/CE. Esos certificados de seguridad serán válidos hasta su fecha de caducidad.

Artículo 31

Recomendaciones y dictámenes de la Agencia

²⁶

DO L 164 de 30.4.2004, p. 164.

La Agencia emitirá recomendaciones y dictámenes con arreglo a lo dispuesto en el artículo 15 del Reglamento .../... [Reglamento de la Agencia] a efectos de la aplicación de la presente Directiva. Esas recomendaciones y dictámenes servirán de base para cualquier medida adoptada de conformidad con la presente Directiva.

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptado)
⇒ nuevo

Artículo ~~32~~ 32

Incorporación al Derecho interno Transposición

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en ~~la presente Directiva~~ los artículos 2, 3, 4, 8, 10, 16, 18, 20 y el anexo I a más tardar ⇒ [la OPOCE añadirá la fecha concreta - *transcurridos dos años desde su entrada en vigor*] ~~el 20 de abril de 2006. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.~~ ⇒ Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

2. 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 el modo en que se formule la mención. ~~Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.~~

↓ nuevo

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

3. La República de Chipre y la República de Malta quedan exentas de la obligación de adaptar su legislación para dar cumplimiento a la presente Directiva mientras no dispongan de un sistema ferroviario en su territorio.

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

Artículo 33

Derogación

La Directiva 2004/49/CE, modificada por las Directivas enumeradas en el anexo II, parte A, queda derogada con efectos a partir de [la OPOCE añadirá la fecha concreta - *transcurridos dos años desde la fecha de entrada en vigor*], sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros relativas a las fechas de incorporación al Derecho interno y aplicación de las Directivas establecidas en el anexo II, parte B.

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

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptado)

Artículo 34

Entrada en vigor

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

↴ nuevo

Los artículos 10 y 11 se aplicarán a partir del [la OPOCE añadirá la fecha concreta- *transcurridos dos años desde la fecha de entrada en vigor*].

↓ Corrección de errores, DO L 220,
21.6.2004, p. 16 (adaptado)

Artículo 35

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

☒ *Por el Parlamento Europeo*
☒ *El Presidente*

Por el Consejo ☒
El Presidente ☒

N. de la R.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Tramesa a la Comissió

Comissió competent: Comissió de Territori i Sostenibilitat.

Acord: Presidència del Parlament, 08.02.2013.

Termini de formulació d'observacions

Termini: 4 dies hàbils (del 12.02.2013 al 15.02.2013).

Finiment del termini: 18.02.2013; 09:30 h.

Acord: Presidència del Parlament, 08.02.2013.

— **Control del principio de subsidiariedad amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell de modificació del Reglament (UE) 912/2010, pel qual es crea l'Agència del Sistema Global de Navegació per Satèl·lit Europeu**

Tram. 295-00013/10

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 07.02.13
Reg. 2132 / Admissió a tràmit: Presidència del Parlament, 08.02.2013

ASUNTO: PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO QUE MODIFICA EL REGLAMENTO (UE) N° 912/2010, POR EL QUE SE CREA LA AGENCIA DEL GNSS EUROPEO [COM(2013) 40 FINAL] [2013/0022 (COD)]

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea re-

mite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 6.2.2013
COM(2013) 40 final
2013/0022 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

que modifica el Reglamento (UE) n° 912/2010, por el que se crea la Agencia del GNSS Europeo

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

Las exigencias de seguridad ocupan un lugar esencial en el diseño, el establecimiento y la explotación de las infraestructuras derivadas de los programas Galileo y EGNOS, cuya utilización puede afectar a la seguridad de la Unión y de sus Estados miembros. En efecto, debido a su dimensión estratégica, los sistemas de radionavegación por satélite constituyen infraestructuras sensibles que, entre otras cosas, pueden ser utilizadas de manera malintencionada. Además, habida cuenta del uso cada vez mayor de la radionavegación por satélite en numerosos ámbitos de actividad, una interrupción de la prestación de los servicios podría causar graves perjuicios en las sociedades contemporáneas.

El Reglamento (CE) n° 683/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre la continuidad de los programas europeos de radionavegación por satélite (EGNOS y Galileo)¹, establece que la

¹ DO L 196 de 24.7.2008, p. 1.

Comisión gestione los aspectos relativos a la seguridad de los dos sistemas derivados de los programas Galileo y EGNOS. No obstante, la propia seguridad de los sistemas es objeto de trabajos de acreditación que consisten en verificar la conformidad de los sistemas con las exigencias de seguridad establecidas y comprobar el respeto de las normas de seguridad pertinentes aplicables al Consejo y a la Comisión. Como toda actividad de acreditación, la de la seguridad de los dos sistemas europeos de radionavegación por satélite debe efectuarse de manera independiente, en particular por lo que respecta a todos los agentes que participan en su diseño, su construcción y su explotación.

La Agencia del GNSS Europeo está encargada de esta actividad de acreditación en aplicación de las disposiciones combinadas del Reglamento (CE) nº 683/2008 y del Reglamento (UE) nº 912/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se crea la Agencia del GNSS Europeo, se deroga el Reglamento (CE) nº 1321/2004 del Consejo, relativo a las estructuras de gestión del programa europeo de radionavegación por satélite, y se modifica el Reglamento (CE) nº 683/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo². Este último precisa las condiciones de realización de la misión de acreditación encomendada a la Agencia y establece, en particular, que las decisiones de acreditación de seguridad se adopten de manera independiente respecto a la Comisión y las entidades responsables de la ejecución de los programas. La obligación de independencia debe aplicarse también a las demás tareas asignadas a la Agencia.

Para garantizar que las actividades de acreditación de seguridad se lleven a cabo de manera independiente, en gran medida también respecto a las demás actividades encomendadas a la Agencia del GNSS Europeo, el Reglamento (UE) nº 912/2010 dota a dicha Agencia de un órgano autónomo, el Consejo de Acreditación de Seguridad, que constituye uno de los tres órganos de la Agencia, junto con el Director Ejecutivo y el Consejo de Administración. El Consejo de Acreditación de Seguridad se sitúa en el mismo plano que el Consejo de Administración y es el único competente para adoptar decisiones de acreditación. No obstante, estas decisiones son adoptadas en nombre de la Agencia, al igual que las decisiones del Consejo de Administración, y comprometen a la Agencia, que es la única que tiene personalidad jurídica.

La Agencia del GNSS Europeo es, por tanto, una estructura con una organización particular, puesto que, dentro de la misma existe una separación entre las actividades relacionadas con la acreditación de la seguridad de los sistemas y las demás actividades de la Agencia, a saber, la gestión del Centro de Seguridad, la contribución a la preparación de la comercialización de los sistemas y todas las actividades que la Comisión delegue en la Agencia.

El 30 de noviembre de 2011, la Comisión adoptó una propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al establecimiento y la explotación de los sistemas europeos de radionavegación por satélite³. Este futuro Reglamento GNSS debe sustituir al Reglamento (CE) nº 683/2008 a partir del 1 de enero de 2014 y fijar el marco de la gobernanza de los programas durante el período 2014-2020. En particular, establece que la mayor parte de las tareas relacionadas con la explotación de los dos sistemas Galileo y EGNOS se encomendarán a la Agencia del GNSS Europeo. El deseo expresado por la Comisión en su propuesta de delegar estas tareas en la Agencia es compartido por el Parlamento Europeo y el Consejo, que están examinando el texto desde principios de 2012. El 7 de junio de 2012, el Consejo adoptó una orientación general parcial (documento 11105/12 de 11 de junio de 2012) que confirma este planteamiento.

No obstante, el hecho de que la Agencia del GNSS Europeo deba gestionar la explotación de ambos sistemas después de 2013 vuelve a plantear la cuestión del futuro de las actividades de acreditación dentro de la Agencia. En efecto, por motivos relacionados con el riesgo de conflicto de intereses y debido a que no se puede ser juez y parte a la vez, la necesidad de independencia de las decisiones de acreditación de seguridad no parece fácilmente conciliable con el hecho de que se adopten dentro de una entidad encargada también de la explotación, aunque, como se ha dicho anteriormente, el Reglamento (UE) nº 912/2010 establezca las condiciones de una relativa independencia del Consejo de Acreditación de Seguridad. De hecho, en su propuesta relativa al futuro Reglamento GNSS, la Comisión, consciente de esta dificultad, ha previsto que la acreditación de la seguridad de los sistemas sea una de las tareas de la Agencia como máximo hasta el 30 de junio de 2016, fecha en la que las actividades de

² DO L 276 de 20.10.2010, p. 11.

³ COM(2011) 814 final.

explotación alcanzarán su plena dimensión. De esta manera dejaba abierta la cuestión del futuro de las actividades de acreditación después de esa fecha, respecto a la cual se haría una propuesta de texto posterior.

Durante el examen del texto por parte de los diputados en las distintas comisiones parlamentarias se ha apoyado ampliamente el planteamiento de la Comisión por lo que respecta a la fecha del 30 de junio de 2016. En el seno del Consejo, los Estados miembros han insistido en la necesidad de realizar las actividades de acreditación de forma independiente y han expresado el deseo de que se resuelva lo antes posible la cuestión del futuro de la acreditación de la seguridad de los sistemas después del 1 de enero de 2014. De hecho, el 7 de junio de 2012 el Consejo adoptó una declaración (documento 11279/12 ADD1) en la que considera que las actividades de acreditación deben proseguirse de manera estrictamente independiente respecto a las demás tareas asignadas a la Agencia del GNSS Europeo, que a tal fin debe establecerse una separación estructural y eficaz dentro de la Agencia entre sus diferentes actividades a más tardar el 1 de enero de 2014 y que el Presidente del Consejo de Acreditación de Seguridad debe ser el único responsable dentro de la Agencia por lo que respecta a las actividades de acreditación. En consecuencia, el Consejo ha pedido a la Comisión que presente a su debido tiempo una propuesta de modificación del Reglamento (UE) n° 912/2010 de acuerdo con este enfoque.

Conviene, en efecto, resolver la cuestión de la evolución de la acreditación de la seguridad de los sistemas europeos de radionavegación por satélite en el futuro marco financiero 2014-2020. Ello implica modificar el Reglamento (UE) n° 912/2010.

Por otro lado, esta modificación del Reglamento (UE) n° 912/2010 ofrece la oportunidad de introducir en su texto las modificaciones necesarias para hacerlo conforme con los principios que figuran en el planteamiento común del Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión sobre las agencias descentralizadas, aprobado por la Comisión el 12 de junio de 2012.

Por último, la propuesta relativa al futuro Reglamento GNSS mencionada anteriormente y adoptada por la Comisión el 30 de noviembre de 2011, en la que se contempla la posibilidad de ampliar las funciones de la Agencia del GNSS Europeo y encomendarle tareas en materia de explotación, afecta sensiblemente a las necesidades de personal de esta última y, por tanto, tiene consecuencias en su futuro presupuesto. Conviene, pues, modificar la ficha financiera legislativa vinculada al Reglamento (UE) n° 912/2010.

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

La propuesta de la Comisión no ha sido objeto de una evaluación de impacto ni es consecuencia de consultas formales de las partes interesadas.

En el caso de las modificaciones destinadas a adaptar las disposiciones del Reglamento (UE) n° 912/2010 a los principios del planteamiento interinstitucional sobre las agencias descentralizadas, no era necesario efectuar una evaluación de impacto ni consultas formales de las partes interesadas, puesto que este planteamiento era fruto precisamente de consultas entre la Comisión, el Consejo y el Parlamento Europeo.

En el caso de las modificaciones relativas a la acreditación de la seguridad de los sistemas europeos de radionavegación por satélite, conviene señalar que los Estados miembros, que están muy implicados en todos los asuntos relacionados con la seguridad, son en este caso, al margen de las instituciones de la Unión y de la Agencia del GNSS Europeo, las principales partes interesadas, o incluso las únicas. A este respecto, los Estados miembros fueron ampliamente consultados sobre esta cuestión durante los debates del futuro Reglamento GNSS en el seno del Consejo, y este último ha expresado su postura en la mencionada declaración de 7 de junio de 2012. Además, las modalidades del sistema finalmente adoptado fueron examinadas en debates en profundidad con la Agencia del GNSS Europeo. Por lo que respecta al Parlamento Europeo, que ha recibido la propuesta del futuro Reglamento GNSS Europeo, no ha emitido por el momento ningún dictamen particular sobre esta cuestión.

También se han examinado las diversas opciones teóricamente aplicables para la acreditación de la seguridad de los sistemas después de 2013. Consisten en seis opciones.

1) Encomendar la acreditación al sector privado:

La acreditación de la seguridad de los sistemas europeos de radionavegación por satélite afecta directamente a la seguridad de la Unión y de sus Estados miembros, y estos desean participar activamente en los trabajos y las decisiones de acreditación. En consecuencia, no puede plantearse seriamente encomendar esta acreditación al sector privado.

2) Crear una nueva agencia reguladora para que se ocupe de la acreditación:

Crear una Agencia reguladora para que se ocupe de la acreditación de la seguridad de los sistemas GNSS europeos puede parecer sensato, pero va en contra del deseo compartido desde hace varios años por las instituciones de la Unión de no crear nuevas agencias reguladoras. Además, esta opción tendría un coste nada desdeñable, incluso desproporcionado, con respecto a las necesidades reales existentes en este ámbito. En efecto, el personal permanente encargado de la acreditación de la seguridad de los sistemas es de unas diez personas.

3) Encomendar la acreditación a otra agencia reguladora existente:

Una opción alternativa a la creación de una nueva agencia consistiría en encomendar la acreditación de la seguridad a otra agencia reguladora existente. Entre las distintas agencias de la Unión, solo la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) y, en menor medida, la Agencia Europea de Defensa parecen, *a priori*, en disposición de encargarse de la acreditación de la seguridad de sistemas tan complejos como Galileo y EGNOS.

Conviene, no obstante, señalar que semejante tarea de acreditación no figura entre las funciones actuales de estas agencias. En el caso concreto de la AESA, que en el futuro debería ocuparse de la certificación de EGNOS, existiría un grave riesgo de conflicto de intereses entre esta futura misión de certificación y la eventual tarea de acreditación de la seguridad. Además, en el caso de la Agencia Europea de Defensa, que se ocupa principalmente de la promoción de la cooperación entre los Estados miembros en materia de armamento e industrias de la defensa, encomendarle la acreditación de la seguridad de Galileo y EGNOS parecería contradictorio con la afirmación de que ambos son sistemas civiles bajo control civil.

4) Encomendar la acreditación a la Comisión:

Encomendar a la Comisión la acreditación de la seguridad de estos dos sistemas europeos de radionavegación por satélite es una opción que se contempló en 2007 durante los trabajos preparatorios de la redacción del Reglamento (CE) nº 683/2008 por el que se reformó la gobernanza de los programas. Esta opción fue abandonada entonces porque no parecía conciliable con el imperativo de independencia, dado que la Comisión gestiona, de acuerdo con este Reglamento, «todas las cuestiones relacionadas con la seguridad de los sistemas». Actualmente existe la misma dificultad, puesto que el futuro Reglamento GNSS que sustituirá al Reglamento (CE) nº 683/2008 a partir del 1 de enero de 2014 establece también que la Comisión garantice la seguridad de los programas, incluida la seguridad de los sistemas. Además, los Estados miembros están muy satisfechos con la estructura del Consejo de Acreditación tal como está establecida actualmente en la Agencia del GNSS Europeo y resultaría difícil, desde el punto de vista administrativo, integrar este tipo de organismo en los servicios de la Comisión.

5) Encomendar la acreditación al Consejo:

Encomendar al Consejo la acreditación de la seguridad de los sistemas GNSS europeos tiene varias ventajas. En primer lugar, el Consejo no está implicado en la gestión de los programas y su independencia estaría fuera de toda duda. En segundo lugar, dispone de ciertos conocimientos en materia de acreditación de sistemas complejos, puesto que ya ha acreditado medio centenar de sistemas para sus propias necesidades. Es, además, la entidad que mejor puede asumir las consecuencias políticas de las decisiones adoptadas en materia de acreditación, que pueden tener importantes consecuencias en la ejecución de los programas en términos de costes y de calendario. Por último, los Estados miembros, que desean participar activamente en el proceso de acreditación, están naturalmente mucho mejor representados en el Consejo que en cualquier otro órgano de la Unión.

Aun así, la puesta en práctica de esta opción tiene más inconvenientes que ventajas. En efecto, el Consejo no es una administración de gestión y, si bien tiene una experiencia de acreditación de varios sistemas, hasta ahora se ha tratado únicamente de sistemas internos del Consejo destinados específicamente a garantizar su funcionamiento. Por otro lado, transferir e integrar directamente dentro de la administración de la Secretaría General del Consejo la

estructura del Consejo de Acreditación y de sus órganos subordinados, tal como está establecida en la actualidad, con personal que comprende agentes permanentes, entrañaría las mismas dificultades administrativas que una transferencia dentro de la Comisión.

6) Reforzar la separación de las actividades en el seno de la Agencia del GNSS Europeo:

Se trata de modificar la organización interna de la Agencia de forma que no persista duda alguna sobre la independencia de las actividades de acreditación respecto de las otras actividades realizadas en el seno de la Agencia.

Esta opción, que equivale a reforzar la separación de las actividades de la Agencia del GNSS Europeo y a aumentar la autonomía de dos entidades diferentes bajo un mismo techo jurídico e institucional, permite garantizar un buen grado de independencia en el ejercicio de las actividades de acreditación y se ha revelado a fin de cuentas como la menos costosa, la más sencilla y la más fácil de aplicar. Ha sido además recomendada por el Consejo en su declaración de 7 de junio de 2012.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

Por lo que respecta a la necesidad de garantizar la independencia en el ejercicio de las actividades vinculadas a la acreditación de los sistemas y, a tal fin, de reforzar la separación entre estas actividades y las demás actividades de la Agencia del GNSS Europeo, en la propuesta está previsto principalmente aumentar los poderes del Consejo de Acreditación de Seguridad y los del Presidente del Consejo de Acreditación de Seguridad, equiparándolos parcialmente con los del Consejo de Administración y del Director Ejecutivo, respectivamente.

En consecuencia, está previsto que el Consejo de Acreditación de Seguridad prepare y apruebe la parte de los programas de trabajo de la Agencia en la que se describan las actividades operativas relacionadas con la acreditación de la seguridad de los sistemas y la parte del informe anual sobre las actividades y perspectivas de la Agencia relacionadas con las actividades de acreditación de la seguridad de los sistemas, y las comunique a su debido tiempo al Consejo de Administración para integrarlas en el programa de trabajo y el informe anual de la Agencia. Asimismo, deberá ejercer la autoridad disciplinaria sobre su Presidente.

Al Presidente del Consejo de Acreditación de Seguridad, por su parte, se le asignará, en relación con las actividades de acreditación de seguridad, un papel comparable al que ejerce el Director Ejecutivo respecto a las demás actividades de la Agencia. Además de la función de representación de la Agencia ya contemplada en el Reglamento (UE) n° 912/2010 en su redacción actual, el Presidente gestionará a partir de ahora las actividades de acreditación de seguridad bajo la dirección del Consejo de Acreditación de Seguridad y se encargará de la ejecución de la parte de los programas de trabajo de la Agencia vinculada a la acreditación. Podrá también, a petición del Parlamento Europeo o del Consejo, presentar un informe sobre el cumplimiento de sus funciones y hacer una declaración ante estas instituciones.

Por lo que respecta a la aplicación del planteamiento interinstitucional sobre las agencias descentralizadas, la adaptación a los principios definidos en este planteamiento afecta en particular a las normas de adopción de las decisiones del Consejo de Administración, a la duración del mandato de los miembros del Consejo de Administración y del Consejo de Acreditación de Seguridad, así como al de sus presidentes, a la existencia de un programa de trabajo plurianual, a los poderes del Consejo de Administración en materia de gestión del personal, a la evaluación y la revisión del Reglamento, a la prevención de conflictos de intereses y al tratamiento de la información sensible no clasificada.

4. INCIDENCIA PRESUPUESTARIA

Los aspectos jurídicos de la propuesta mencionados en el punto 3 no tienen en sí ninguna incidencia presupuestaria.

En cambio, la ficha financiera legislativa relacionada con el Reglamento (UE) n° 912/2010, que acompaña a la propuesta y que incluye las nuevas necesidades de personal de la Agencia derivadas de las nuevas tareas que le pudieran ser asignadas, como la explotación de los sistemas del GNSS Europeo, refleja estas exigencias desde el

punto de vista financiero. En términos presupuestarios, los importes necesarios ya están incluidos en la propuesta de la Comisión para el próximo marco financiero 2014-2020. Se financiarán mediante una redistribución dentro de las líneas presupuestarias de los programas GNSS, al igual que las necesidades adicionales para el año 2013. Cabe señalar que los gastos relacionados con las nuevas necesidades de personal de la Agencia se compensarán parcialmente con una reducción de treinta puestos en la plantilla de la Comisión en el mismo período 2014-2020. Los detalles de carácter financiero figuran en la ficha financiera legislativa adjunta.

Conviene recordar, en todo caso, que las cifras indicadas en la ficha financiera legislativa están supeditadas, por un lado, a la adopción del marco financiero 2014-2020 por parte de la Autoridad Presupuestaria y, por otro, a la adopción del futuro Reglamento GNSS.

2013/0022 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
que modifica el Reglamento (UE) n° 912/2010, por el que se crea
la Agencia del GNSS Europeo

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 172,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁴,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁵,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) De acuerdo con las disposiciones combinadas del artículo 16 del Reglamento (CE) n° 683/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre la continuidad de los programas europeos de radionavegación por satélite (EGNOS y Galileo)⁶, y del artículo 2 del Reglamento (UE) n° 912/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se crea la Agencia del GNSS Europeo, se deroga el Reglamento (CE) n° 1321/2004 del Consejo, relativo a las estructuras de gestión del programa europeo de radionavegación por satélite, y se modifica el Reglamento (CE) n° 683/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo⁷, la Agencia del GNSS Europeo (en lo sucesivo, «la Agencia») está encargada de la acreditación de los sistemas europeos de radionavegación por satélite (en lo sucesivo, «los sistemas») en lo que respecta a la seguridad y, a tal fin, pone en marcha y controla la aplicación de los procedimientos de seguridad y realiza auditorías de seguridad.
- (2) Las disposiciones del Reglamento (UE) n° 912/2010, en particular las de su capítulo III, establecen explícitamente las condiciones en las que la Agencia cumple su función relativa a la acreditación de seguridad de los sistemas. En particular, establecen, a modo de principio, que las decisiones de acreditación de seguridad se adopten de manera independiente respecto de la Comisión y de las entidades responsables de la ejecución de los programas europeos de radionavegación por satélite (en lo sucesivo, «los programas») y que, en consecuencia, la autoridad de acreditación de seguridad de los sistemas constituya, dentro de la Agencia, un órgano autónomo que adopte sus decisiones de manera independiente.
- (3) En aplicación de este principio, el Reglamento (UE) n° 912/2010 establece el Consejo de Acreditación de Seguridad de los sistemas GNSS europeos (en lo sucesivo, «Consejo de Acreditación de Seguridad») que, junto con el Consejo de Administración y el Director Ejecutivo, constituye uno de los tres órganos de la

⁴ DO C [...] de [...], p. [...].

⁵ DO C [...] de [...], p. [...].

⁶ DO L 196 de 24.7.2008, p. 1.

⁷ DO L 276 de 20.10.2010, p. 11.

Agencia. Este órgano ejecuta las tareas en materia de acreditación de seguridad encomendadas a la Agencia y está facultado para adoptar, en nombre de esta última, las decisiones relativas a la acreditación en materia de seguridad. El Consejo de Acreditación de Seguridad establece su reglamento interno y nombra a su Presidente.

- (4) El Reglamento (UE) n° xxx/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al establecimiento y la explotación de los sistemas europeos de radionavegación por satélite⁸, que sustituye al Reglamento (CE) n° 683/2008 y que entrará en vigor el 1 de enero de 2014, define el sistema de gobernanza pública de los programas durante el período 2014-2020. Asimismo, amplía las funciones asignadas a la Agencia y establece, en particular, que esta puede desempeñar un papel fundamental en la explotación de los sistemas.
- (5) En este nuevo contexto, resulta imprescindible asegurarse de que el Consejo de Acreditación de Seguridad pueda desempeñar con total independencia la misión que se le encomienda, especialmente con respecto a otros órganos y actividades de la Agencia. Resulta esencial, por tanto, reforzar la separación, dentro de la propia Agencia, entre las actividades relacionadas con la acreditación y las otras actividades, como la gestión del Centro de Seguridad, la contribución a la comercialización de los sistemas y todas las actividades que la Comisión delegue en la Agencia, en particular las relacionadas con la explotación de los sistemas. A tal fin, debe establecerse una separación estructural tangible y eficaz en el seno de la Agencia entre sus distintas actividades, a más tardar el 1 de enero de 2014.
- (6) Procede, a tal fin, modificar el Reglamento (UE) n° 912/2010, principalmente para aumentar la autonomía y los poderes del Consejo de Acreditación de Seguridad y de su Presidente y armonizarlos en gran medida con los del Consejo de Administración y los del Director Ejecutivo de la Agencia, respectivamente, estableciendo al mismo tiempo una obligación de cooperación entre los distintos órganos de la Agencia.
- (7) En el caso del Consejo de Acreditación de Seguridad, convendría que este último, y no el Consejo de Administración, preparara y aprobara la parte de los programas de trabajo de la Agencia en la que se describen las actividades operativas relacionadas con la acreditación de seguridad de los sistemas y la parte del informe anual sobre las actividades y las perspectivas de la Agencia relacionadas con las actividades de acreditación de seguridad de los sistemas y remitiera ambas partes a su debido tiempo al Consejo de Administración para integrarlas en el programa de trabajo y el informe anual de la Agencia. Asimismo, debería ejercer la autoridad disciplinaria sobre su Presidente.
- (8) En el caso del Presidente del Consejo de Acreditación de Seguridad, sería deseable asignarle, en relación con las actividades de acreditación de seguridad, un papel comparable al que ejerce el Director Ejecutivo con respecto a las demás actividades de la Agencia. Por tanto, además de la función de representación de la Agencia ya contemplada en el Reglamento (UE) n° 912/2010 en su redacción de 22 de septiembre de 2010, el Presidente del Consejo de Acreditación de Seguridad debería gestionar las actividades de acreditación de seguridad bajo la dirección del Consejo de Acreditación de Seguridad y encargarse de la ejecución de la parte de los programas de trabajo de la Agencia vinculada a la acreditación. A petición del Parlamento Europeo o del Consejo, también debería estar en disposición de presentar un informe sobre el cumplimiento de sus funciones y hacer una declaración ante estas instituciones.
- (9) Asimismo, a efectos de preservar la autonomía del Consejo de Acreditación de Seguridad y evitar cualquier conflicto de intereses, también convendría, por una parte, que el Consejo de Acreditación de Seguridad y el personal de la Agencia que esté bajo su control realicen sus trabajos en un lugar que garantice su autonomía e independencia con respecto a las demás actividades de la Agencia, en particular las actividades operativas relacionadas con la explotación de los sistemas y, por otra parte, que las reglas internas de la Agencia en materia de personal garanticen la autonomía e independencia del personal que ejerza las actividades de acreditación de seguridad con respecto al personal que lleva a cabo las demás actividades de la Agencia.
- (10) Por otra parte, dada la participación de terceros países en los programas GNSS europeos, también en el ámbito de la seguridad, procede establecer explícitamente que representantes de terceros países puedan participar, en las condiciones que se determinen, en los trabajos del Consejo de Acreditación de Seguridad.
- (11) Además, procede adaptar el Reglamento (UE) n° 912/2010 a los principios del enfoque común del Parlamento, el Consejo y la Comisión sobre las agencias descentralizadas, adoptado por estas tres instituciones el 5 de julio, el 26 de junio y el 12 de junio de 2012, respectivamente, especialmente por lo que respecta a las normas de adopción de las decisiones del Consejo de Administración, la duración del

⁸ DO L [...] de [...] de 2013, p. [...]. [Cabe señalar que hasta la adopción del presente Reglamento y del que establezca el futuro marco financiero plurianual, la delimitación de las tareas encomendadas a la Agencia del GNSS Europeo y las cantidades presupuestarias asignadas en consecuencia no pueden considerarse definitivas].

mandato de los miembros del Consejo de Administración y del Consejo de Acreditación de Seguridad, así como de sus presidentes, la existencia de un programa de trabajo plurianual, los poderes del Consejo de Administración en materia de gestión del personal, la evaluación y la revisión del Reglamento, la prevención de los conflictos de intereses y el tratamiento de la información sensible no clasificada.

- (12) Los intereses financieros de la Unión Europea deben protegerse con medidas proporcionadas a lo largo de todo el ciclo del gasto, en particular mediante la prevención y la detección de irregularidades, la realización de investigaciones, la recuperación de fondos perdidos, indebidamente pagados o mal utilizados y, en su caso, la aplicación de sanciones.
- (13) Por último, dado que en el artículo [8] del Reglamento (UE) n° xxx/2013 [futuro Reglamento GNSS] se ofrece a los Estados miembros la posibilidad de aportar fondos adicionales para financiar algunos elementos de los programas, conviene permitir a la Agencia celebrar contratos conjuntos con los Estados miembros cuando sea necesario para desempeñar sus funciones.
- (14) Por consiguiente, procede modificar el Reglamento (UE) n° 912/2010 en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (UE) n° 912/2010 queda modificado como sigue:

- 1) El artículo 3 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 3

Órganos

- 1. Los órganos de la Agencia serán:
 - a) el Consejo de Administración;
 - b) el Director Ejecutivo;
 - c) el Consejo de Acreditación de Seguridad de los sistemas GNSS europeos.
 - 2. Los órganos de la Agencia desempeñarán sus funciones, definidas respectivamente en los artículos 6, 8 y 11, con arreglo a las orientaciones formuladas por la Comisión de conformidad con el artículo 16 del Reglamento (CE) n° 683/2008.
 - 3. El Consejo de Administración y el Director Ejecutivo, por una parte, y el Consejo de Acreditación de Seguridad de los sistemas GNSS europeos y su Presidente, por otra, cooperarán para garantizar el funcionamiento de la Agencia según las modalidades establecidas en las normas internas de la Agencia, como el Reglamento interno del Consejo de Administración, el Reglamento interno del Consejo de Acreditación de Seguridad, la reglamentación financiera aplicable a la Agencia, las normas de desarrollo del estatuto del personal y las modalidades de acceso a los documentos.».
- 2) El artículo 4 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 4

Situación jurídica y oficinas nacionales

- 1. La Agencia será un organismo de la Unión. Tendrá personalidad jurídica.
 - 2. La Agencia gozará en cada uno de los Estados miembros de la capacidad jurídica más amplia que la legislación nacional reconozca a las personas jurídicas. En particular, podrá adquirir o enajenar bienes muebles e inmuebles y emprender acciones judiciales.
 - 3. La Agencia podrá decidir establecer oficinas locales en los Estados miembros, siempre que estos den su consentimiento, o en terceros países que participen en el trabajo de la Agencia, de conformidad con el artículo 23.
- Las disposiciones relativas a la instalación y al funcionamiento de la Agencia en los Estados miembros y los terceros países de acogida, así como a las ventajas que estos últimos concedan al Director Ejecutivo, a los miembros del Consejo de Administración y al personal de la Agencia y los miembros

de sus familias, serán objeto de acuerdos particulares entre la Agencia y dichos Estados miembros y terceros países. El Consejo de Administración aprobará las disposiciones particulares.

Los Estados miembros y los terceros países de acogida ofrecerán un marco óptimo para la realización adecuada de las actividades de la Agencia, en particular por lo que respecta:

- a) a la accesibilidad de los locales;
 - b) a la existencia de infraestructuras de educación adecuadas para los hijos de los miembros del personal y de los expertos nacionales en comisión de servicios;
 - c) al acceso al mercado de trabajo, al sistema de seguridad social y a la asistencia sanitaria para las familias de los miembros del personal y los expertos nacionales en comisión de servicios.
4. La Agencia estará representada por su Director Ejecutivo, a reserva de lo dispuesto en el artículo 11 *bis*, apartado 1, letra d).».
- 3) El artículo 5 queda modificado como sigue:

- d) El apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. El Consejo de Administración estará compuesto por:

- a) un representante nombrado por cada Estado miembro;
- b) cinco representantes nombrados por la Comisión;
- c) un representante sin derecho a voto nombrado por el Parlamento Europeo.

El mandato de los miembros del Consejo de Administración tendrá una duración de cuatro años y será renovable.

Se invitará a asistir a las reuniones del Consejo de Administración, en calidad de observadores, a un representante del Consejo de Acreditación de Seguridad de los sistemas GNSS europeos, a un representante del Alto Representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad (en lo sucesivo, "AR") y a un representante de la Agencia Espacial Europea (en lo sucesivo, "AEE").».

- e) El apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. El Consejo de Administración elegirá entre sus miembros a un Presidente y un Vicepresidente. El Vicepresidente sustituirá de oficio al Presidente cuando este no pueda desempeñar sus funciones. La duración del mandato del Presidente y del Vicepresidente será de dos años, renovable una vez, y expirará cuando estos pierdan su calidad de miembros del Consejo de Administración.».

- f) El apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6. Salvo disposición en contrario del presente Reglamento, el Consejo de Administración adoptará sus decisiones por mayoría absoluta de sus miembros con derecho a voto.

Será necesaria una mayoría de dos tercios de todos los miembros con derecho a voto para la elección del Presidente y del Vicepresidente del Consejo de Administración y la adopción del presupuesto y de los programas de trabajo.».

- 4) El artículo 6 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 6

Funciones del Consejo de Administración

1. El Consejo de Administración velará por que la Agencia realice las tareas que se le encomienden, en las condiciones establecidas en el presente Reglamento, y adoptará todas las decisiones necesarias a tal efecto, sin perjuicio de las competencias atribuidas al Consejo de Acreditación de Seguridad en relación con las actividades correspondientes al capítulo III.
2. Además, el Consejo de Administración:
 - a) adoptará, a más tardar el 30 de junio del primer año del marco financiero plurianual contemplado en el artículo 312 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, el programa de trabajo plurianual de la Agencia para el período cubierto por el marco financiero

plurianual tras haberle incorporado la parte elaborada por el Consejo de Acreditación de Seguridad de conformidad con el artículo 11, apartado 3, letra b), y tras haber recibido el dictamen de la Comisión;

- b) adoptará, a más tardar el 15 de noviembre de cada año, el programa de trabajo de la Agencia para el año siguiente, tras haberle incorporado la parte elaborada por el Consejo de Acreditación de Seguridad de conformidad con el artículo 11, apartado 3, letra c), y tras haber recibido el dictamen de la Comisión;
- c) ejercerá las funciones de carácter presupuestario establecidas en el artículo 13, apartados 5, 6, 10 y 11, y en el artículo 14, apartado 5;
- d) supervisará la explotación del Centro de Seguridad de Galileo mencionado en el artículo 16, letra a), inciso ii), del Reglamento (CE) nº 683/2008;
- e) determinará las modalidades de aplicación del Reglamento (CE) nº 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión(*), de acuerdo con el artículo 21;
- f) adoptará el informe anual sobre las actividades y perspectivas de la Agencia tras incorporarle la parte elaborada por el Consejo de Acreditación de Seguridad de conformidad con el artículo 11, apartado 3, letra d), y lo transmitirá, a más tardar el 1 de julio, al Parlamento Europeo, al Consejo, a la Comisión y al Tribunal de Cuentas;
- g) hará un seguimiento adecuado de las conclusiones y las recomendaciones de las evaluaciones mencionadas en el artículo 26, así como de las que resulten de las investigaciones realizadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF), y de todos los informes de auditoría interna o externa, y transmitirá a la Autoridad Presupuestaria toda información pertinente sobre los resultados de los procedimientos de evaluación;
- h) será consultado por el Director Ejecutivo sobre los convenios de delegación celebrados entre la Comisión y la Agencia de acuerdo con el artículo [15, apartado 1, letra d),] del Reglamento [*futuro Reglamento GNSS*] antes de su firma;
- i) aprobará su reglamento interno.

3. Respecto al personal de la Agencia, el Consejo de Administración ejercerá las competencias de una autoridad con poder de nombramiento y de una autoridad facultada para realizar contrataciones que otorgan, respectivamente, el Estatuto de los funcionarios de la Unión y el régimen aplicable a los otros agentes («competencias de la autoridad facultada para proceder a los nombramientos»).

El Consejo de Administración adoptará, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 110 del Estatuto de los funcionarios, una decisión basada en el artículo 2, apartado 1, de dicho Estatuto y en el artículo 6 del régimen aplicable a los otros agentes, para delegar en el Director Ejecutivo las competencias correspondientes de la autoridad facultada para proceder a nombramientos y definir las condiciones en que puede suspenderse la delegación de dichas competencias. El Director Ejecutivo estará autorizado a subdelegar estas competencias.

En aplicación del párrafo anterior, en circunstancias excepcionales, el Consejo de Administración podrá suspender temporalmente, mediante decisión, la delegación de las competencias de la autoridad facultada para proceder a los nombramientos en el Director Ejecutivo y la subdelegación de competencias de este último y ejercer él mismo las competencias o delegarlas en uno de sus miembros o en un miembro del personal distinto del Director Ejecutivo.

No obstante lo dispuesto en el párrafo segundo, el Consejo de Administración deberá delegar en el Presidente del Consejo de Acreditación de Seguridad las competencias mencionadas en el párrafo primero en relación con la contratación, la evaluación y la reclasificación del personal que lleve a cabo las actividades correspondientes al capítulo III, así como las medidas disciplinarias que deban adoptarse respecto a dicho personal.

El Consejo de Administración determinará las modalidades de aplicación del Estatuto de los funcionarios de la Unión y del régimen aplicable a los otros agentes de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 110 del Estatuto. Por lo que respecta a la contratación, la evaluación, la reclasificación del personal participante en las actividades correspondientes al capítulo III y las medidas disciplinarias que deba adoptar respecto a dicho personal, consultará previamente al Consejo de Acreditación de Seguridad y tendrá debidamente en cuenta sus observaciones.

Determinará también las modalidades relativas a las comisiones de servicios de los expertos nacionales contempladas en el artículo 15 *quater*, tras consultar al Consejo de Acreditación de Seguridad y tener debidamente en cuenta sus observaciones.

4. El Consejo de Administración nombrará al Director Ejecutivo y podrá prolongar su mandato o ponerle fin de acuerdo con el artículo 15 *ter*, apartado 4. Asimismo, ejercerá la autoridad disciplinaria con respecto al Director Ejecutivo.

(*) DO L 145 de 31.5.2001, p. 43.».

- 5) El artículo 7 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 7

Director Ejecutivo

La Agencia será gestionada por su Director Ejecutivo, que ejercerá sus funciones bajo la dirección del Consejo de Administración, sin perjuicio de las competencias concedidas al Consejo de Acreditación de Seguridad y al Presidente del Consejo de Acreditación de Seguridad en los artículos 11 y 11 *bis*».

- 6) El artículo 8 queda modificado como sigue:

«Artículo 8

Funciones del Director Ejecutivo

El Director Ejecutivo ejercerá las funciones siguientes:

- 1) asumirá la representación de la Agencia, salvo en lo relativo a las actividades y las decisiones adoptadas de conformidad con los capítulos II y III, y se encargará de su gestión; firmará los convenios de delegación celebrados entre la Comisión y la Agencia de acuerdo con el artículo [15, apartado 1, letra d),] del Reglamento [*futuro Reglamento GNSS*];
- 2) preparará los trabajos del Consejo de Administración y participará en ellos sin derecho a voto;
- 3) se encargará de la ejecución de los programas de trabajo de la Agencia, bajo el control del Consejo de Administración, salvo la parte de los programas correspondiente al capítulo III;
- 4) tomará todas las medidas necesarias, en particular la adopción de instrucciones administrativas internas y la publicación de anuncios, para garantizar el funcionamiento de la Agencia de conformidad con el presente Reglamento;
- 5) elaborará un proyecto de estado de previsiones de los gastos e ingresos de la Agencia con arreglo al artículo 13 y ejecutará su presupuesto de acuerdo con el artículo 14;
- 6) elaborará cada año un proyecto de informe general, teniendo debidamente en cuenta las observaciones del Presidente del Consejo de Acreditación de Seguridad relativas a las actividades correspondientes al capítulo III, y lo presentará al Consejo de Administración;
- 7) velará por que la Agencia, en su calidad de operadora del GSMC, pueda responder a las instrucciones dadas de acuerdo con la Acción Común 2004/552/PESC;
- 8) definirá la estructura organizativa de la Agencia y la someterá a la aprobación del Consejo de Administración;
- 9) ejercerá, respecto al personal de la Agencia, los poderes establecidos en el artículo 6, apartado 3, párrafo primero, en la medida en que dichos poderes le hayan sido otorgados de acuerdo con el párrafo segundo de dicho apartado;
- 10) podrá adoptar, previo acuerdo del Consejo de Administración, las medidas necesarias para establecer oficinas locales en los Estados miembros, de conformidad con el artículo 4;
- 11) velará por que el Consejo de Acreditación de Seguridad y los órganos a que se refiere el artículo 11, apartado 11, dispongan de una secretaría y de todos los recursos necesarios para funcionar adecuadamente;
- 12) preparará un plan de acción para el seguimiento de las conclusiones y recomendaciones de las evaluaciones anteriores, y presentará a la Comisión un informe semestral sobre los avances realizados;
- 13) adoptará las medidas de protección de los intereses financieros de la Unión siguientes:

- i) adoptará medidas de prevención del fraude, la corrupción y cualquier otra forma de actividad ilegal y medidas de control eficaces;
 - ii) cuando se detecten irregularidades, procederá a la recuperación de las cantidades abonadas indebidamente y, en su caso, aplicará sanciones administrativas y financieras eficaces, proporcionadas y disuasorias;
 - 14) elaborará una estrategia contra el fraude para la Agencia y la transmitirá al Consejo de Administración para su aprobación.»
- 7) Se inserta el artículo 8 *bis* siguiente:

«Artículo 8 bis

Programas de trabajo e informe anual

1. El programa plurianual de la Agencia mencionado en el artículo 6, apartado 2, letra a), establecerá las acciones que deberá realizar la Agencia en el período que abarca el marco financiero plurianual contemplado en el artículo 312 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, incluidas las vinculadas a las relaciones internacionales y a la comunicación que sean de su responsabilidad. Este programa determinará los recursos humanos y financieros asignados a cada actividad. En él se tendrá en cuenta el resultado de las evaluaciones mencionadas en el artículo 26.
 2. Sobre la base del programa de trabajo plurianual, el programa de trabajo anual mencionado en el artículo 6, apartado 2, letra b), establecerá las acciones que deberá llevar a cabo la Agencia en el año siguiente, incluidas las vinculadas a las relaciones internacionales y a la comunicación que sean de su responsabilidad. Este programa determinará los recursos humanos y financieros asignados a cada actividad. Incluirá a título informativo las tareas que, en su caso, la Comisión haya delegado en la Agencia de acuerdo con el artículo [15, apartado 1, letra d),] del Reglamento [*futuro Reglamento GNSS*].
 3. En el informe general anual mencionado en el artículo 8, letra f), se hará balance de la ejecución de los programas de trabajo de la Agencia.»
- 8) En el artículo 10, la letra g) se sustituye por el texto siguiente:
- «g) la autoridad de acreditación de seguridad de los sistemas GNSS europeos constituye, dentro de la Agencia, un órgano autónomo que adopta sus decisiones de manera estrictamente independiente, también con respecto a la Comisión y a las demás entidades responsables de la ejecución de los programas y con respecto al Director Ejecutivo y al Consejo de Administración de la Agencia;».
- 9) El artículo 11 queda modificado como sigue:
- a) El apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. El Consejo de Acreditación de Seguridad realizará las tareas siguientes:

 - a) efectuará los trabajos de acreditación de seguridad de los sistemas que consisten en verificar la conformidad de los sistemas con los requisitos de seguridad mencionados en el artículo 13 del Reglamento (CE) n° 683/2008 y el cumplimiento de las normas de seguridad pertinentes aplicables al Consejo y a la Comisión;
 - b) preparará y aprobará la parte del programa de trabajo plurianual mencionada en el artículo 8 *bis*, apartado 1, relativa a las actividades operativas contempladas en el presente capítulo y a los recursos financieros y humanos necesarios para su realización, y la transmitirá a su debido tiempo al Consejo de Administración para que sea integrada en el mencionado programa de trabajo plurianual;
 - c) preparará y aprobará la parte del programa de trabajo anual mencionada en el artículo 8 *bis*, apartado 2, relativa a las actividades operativas contempladas en el presente capítulo y a los recursos financieros y humanos necesarios para su realización, y la transmitirá a su debido tiempo al Consejo de Administración para que sea integrada en el mencionado programa de trabajo;
 - d) preparará y aprobará la parte del informe anual mencionado en el artículo 6, apartado 2, letra f), relativa a las actividades y las perspectivas de la Agencia contempladas en el presente capítulo y a los recursos financieros y humanos necesarios para su realización, y la transmitirá a su debido tiempo al Consejo de Administración para que sea integrada en el mencionado informe;

- e) ejercerá la autoridad disciplinaria sobre su Presidente;
 - f) adoptará su Reglamento interno.».
- b) Los apartados 7 y 8 se sustituyen por el texto siguiente:
- «7. El Consejo de Acreditación de Seguridad estará compuesto por un representante de cada Estado miembro, un representante de la Comisión y un representante del AR. El mandato de los miembros del Consejo de Acreditación de Seguridad tendrá una duración de cuatro años y será renovable. Se invitará a un representante de la AEE a asistir a las reuniones del Consejo de Acreditación de Seguridad en calidad de observador. En su caso, la participación de representantes de terceros países y las condiciones de dicha participación se establecerán en los acuerdos mencionados en el artículo 23.
8. El Consejo de Acreditación de Seguridad elegirá a un Presidente y a un Vicepresidente entre sus miembros por mayoría de dos tercios de todos los miembros con derecho a voto. El Vicepresidente sustituirá de oficio al Presidente cuando este no pueda desempeñar sus funciones.
- El Consejo de Acreditación de Seguridad estará facultado para destituir al Presidente y al Vicepresidente. Adoptará la decisión de destitución por mayoría de dos tercios.
- La duración del mandato del Presidente y del Vicepresidente del Consejo de Acreditación de Seguridad será de dos años y podrá renovarse una vez. El mandato expirará cuando el Presidente o el Vicepresidente pierdan su calidad de miembros del Consejo de Acreditación de Seguridad.».
- c) Se suprime el apartado 9.
- d) El apartado 10 se sustituye por el texto siguiente:
- «10. El Consejo de Acreditación de Seguridad dispondrá de todos los recursos humanos y materiales necesarios para desempeñar las funciones consistentes en prestar un apoyo administrativo adecuado y llevar a cabo sus tareas, en cooperación con los organismos mencionados en el apartado 11, de manera independiente, en particular a la hora de tramitar los expedientes, poner en marcha y vigilar los procedimientos de seguridad y realizar auditorías de seguridad de los sistemas, preparar sus decisiones y organizar sus reuniones. Tendrá también acceso a toda información de que disponga la Agencia que le resulte útil para desempeñar sus funciones, sin perjuicio de los principios de autonomía e independencia contemplados en el artículo 10, letra g).».
- e) Se añade el apartado 17 siguiente:
- «17. El Consejo de Acreditación de Seguridad y el personal de la Agencia que esté bajo su control realizarán sus trabajos de forma que estén garantizadas su autonomía e independencia con respecto a las demás actividades de la Agencia, en particular las actividades operativas relacionadas con la explotación de los sistemas.».
- 10) El artículo 11 *bis* siguiente se inserta después del artículo 11:
- «Artículo 11 bis*
- Funciones del Presidente del Consejo de Acreditación de Seguridad*
1. El Presidente del Consejo de Acreditación de Seguridad desempeñará las funciones siguientes:
- a) gestionará las actividades de acreditación de seguridad bajo la dirección del Consejo de Acreditación de Seguridad;
 - b) se encargará de la ejecución de la parte de los programas de trabajo de la Agencia correspondientes al presente capítulo bajo el control del Consejo de Acreditación de Seguridad;
 - c) cooperará con el Director Ejecutivo para ayudarlo a elaborar el proyecto de plantilla de personal mencionado en el artículo 13, apartado 3;
 - d) se encargará de la representación de la Agencia mediante actividades y decisiones de acuerdo con el presente capítulo;
 - e) ejercerá, en relación con el personal de la Agencia que participe en las actividades correspondientes al presente capítulo, las competencias establecidas en el artículo 6,

apartado 3, párrafo primero, que le sean asignadas de acuerdo con el párrafo cuarto de dicho apartado.

2. El Parlamento Europeo o el Consejo podrán pedir al Presidente del Consejo de Acreditación de Seguridad que presente un informe sobre el cumplimiento de sus funciones y declare ante estas instituciones.».

- 11) El artículo 13 queda modificado como sigue:

- a) El apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. El Director Ejecutivo, en estrecha concertación con el Presidente del Consejo de Acreditación de Seguridad en el caso de las actividades correspondientes al capítulo III, establecerá un proyecto de previsión de ingresos y gastos de la Agencia para el ejercicio siguiente y lo transmitirá al Consejo de Administración y al Consejo de Acreditación de Seguridad, acompañado de un proyecto de plantilla de personal.».

- b) El apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. Cada año, el Consejo de Administración, sobre la base del proyecto de estado de previsiones de ingresos y gastos y en estrecha concertación con el Consejo de Acreditación de Seguridad en el caso de las actividades correspondientes al capítulo III, establecerá el estado de previsiones de ingresos y gastos de la Agencia para el ejercicio siguiente.».

- 12) En el artículo 14, el apartado 10 se sustituye por el texto siguiente:

«El Parlamento Europeo, previa recomendación del Consejo adoptada por mayoría cualificada, aprobará, antes del 30 de abril del año N + 2, la gestión del Director Ejecutivo con respecto a la ejecución del presupuesto del ejercicio N; exceptuando la parte de la ejecución del presupuesto correspondiente a las tareas que, en su caso, se asignen a la Agencia de acuerdo con el artículo [15, apartado 1, letra d),] del Reglamento [futuro Reglamento GNSS], a la que se aplicará el procedimiento contemplado en los artículos 164 y 165 del Reglamento (UE, Euratom) n° 966/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión y por el que se deroga el Reglamento (CE, Euratom) n° 1605/2002 del Consejo.

(*) DO L298 de 26.10.2012, p. 1.».

- 13) Se inserta el capítulo IV *bis* siguiente después del capítulo IV:

«CAPÍTULO IV bis
RECURSOS HUMANOS
«Artículo 15 bis
Personal

1. El Estatuto de los funcionarios de la Unión, el régimen aplicable a los otros agentes y las reglamentaciones adoptadas de común acuerdo por las instituciones de la Unión a efectos de la aplicación del Estatuto y del régimen antes mencionados se aplicarán también al personal empleado por la Agencia.
2. Las normas internas de la Agencia, como el Reglamento interno del Consejo de Administración, el Reglamento interno del Consejo de Acreditación de Seguridad, la reglamentación financiera aplicable a la Agencia, las normas de desarrollo del estatuto del personal y las modalidades de acceso a los documentos, garantizarán la autonomía e independencia del personal que ejerza las funciones de acreditación de seguridad respecto al personal que ejerza las otras funciones de la Agencia, de acuerdo con el artículo 10, letra g).

Artículo 15 ter

Nombramiento y mandato del Director Ejecutivo

1. El Director Ejecutivo será contratado como agente temporal de la Agencia de acuerdo con el artículo 2, letra a), del régimen aplicable a los otros agentes.
2. El Director Ejecutivo será nombrado por el Consejo de Administración en función del mérito y de las capacidades demostradas en el ámbito de la administración y la gestión, así como de sus competencias y experiencia en los ámbitos pertinentes, a partir de una lista de candidatos propuestos por la Comisión al

término de un concurso abierto y transparente, tras la publicación de una convocatoria de manifestaciones de interés en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y en otras publicaciones.

A efectos de la celebración del contrato del Director Ejecutivo, el Presidente del Consejo de Administración representará a la Agencia.

El Consejo de Administración adoptará la decisión de nombramiento del Director Ejecutivo por mayoría de dos tercios de sus miembros.

3. El mandato del Director Ejecutivo tendrá una duración de cinco años. Al final de su mandato, la Comisión procederá a una evaluación en la que tendrá en cuenta las prestaciones del Director Ejecutivo, así como las futuras misiones y los retos de la Agencia.

A propuesta de la Comisión, y teniendo en cuenta la evaluación mencionada en el párrafo primero, el Consejo de Administración podrá prolongar el mandato del Director Ejecutivo una sola vez por un período máximo de cinco años.

El Consejo de Administración adoptará la decisión de prolongar el mandato del Director Ejecutivo por mayoría de dos tercios de sus miembros.

Un Director Ejecutivo cuyo mandato haya sido prolongado no podrá participar en un procedimiento de selección para el mismo puesto al final de la prolongación de su mandato.

4. El Consejo de Administración podrá destituir al Director Ejecutivo, a propuesta de la Comisión, mediante decisión adoptada por mayoría de dos tercios de sus miembros.
5. El Parlamento Europeo o el Consejo podrán pedir al Director Ejecutivo que presente un informe sobre el cumplimiento de sus funciones y haga una declaración ante estas instituciones.

Artículo 15 quater

Expertos nacionales en comisión de servicios

La Agencia podrá recurrir también a expertos nacionales en comisión de servicios. Los mencionados expertos nacionales deberán disponer de las habilitaciones de seguridad pertinentes.».

- 14) El artículo 16 queda modificado como sigue:

«Artículo 16

Lucha contra el fraude

1. A efectos de la lucha contra el fraude, la corrupción y cualquier otra práctica ilegal, se aplicará sin restricciones el Reglamento (CE) nº 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo(*). A tal efecto, la Agencia se adherirá al Acuerdo Interinstitucional, de 25 de mayo de 1999, entre el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión de las Comunidades Europeas relativo a las investigaciones internas de la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF)(**) y adoptará inmediatamente las disposiciones adecuadas aplicables a todo su personal y a los expertos nacionales en comisión de servicios utilizando el modelo de decisión que figura en el anexo de dicho acuerdo.
2. El Tribunal de Cuentas estará facultado para controlar a los beneficiarios de los créditos de la Agencia, así como a los contratistas y los subcontratistas que hayan recibido fondos de la Unión a través de la Agencia, sobre la base de los documentos que le sean remitidos o de las inspecciones efectuadas *in situ*.
3. Con respecto a las subvenciones que financie o los contratos que celebre la Agencia, la OLAF podrá efectuar investigaciones, incluidos controles y verificaciones *in situ*, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 1073/1999 y el Reglamento (Euratom, CE) nº 2185/96 del Consejo(***), para combatir el fraude, la corrupción y cualquier otra actividad ilegal que afecte a los intereses financieros de la Unión.
4. Sin perjuicio de los apartados 1, 2 y 3 del presente artículo, los acuerdos de cooperación celebrados por la Agencia con terceros países u organizaciones internacionales, los contratos y los convenios de subvención celebrados por la agencia con terceros y toda decisión de financiación adoptada por la Agencia deberán establecer expresamente que el Tribunal de Cuentas y la OLAF podrán efectuar controles e investigaciones de acuerdo con sus competencias respectivas.

(*) DO L 136 de 31.5.1999, p. 1.

(**) DO L 136 de 31.5.1999, p. 15.

(***) DO L 292 de 15.11.1996, p. 2.».

- 15) El artículo 17 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 17

Privilegios e inmunidades

El Protocolo nº 7 sobre los privilegios y las inmunidades de la Unión Europea será aplicable a la Agencia y a su personal.».

- 16) Se suprime el artículo 18.

- 17) El artículo 22 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 22

Normas de seguridad relativas a la protección de la información clasificada o sensible

La Agencia aplicará las normas de seguridad de la Comisión relativas a la protección de la información clasificada de la Unión que figuran en el anexo de la Decisión 2001/844/CE, CEEA, Euratom de la Comisión, de 29 de noviembre de 2001, por la que se modifica su Reglamento interno(*). Los aplicará también a la información sensible no clasificada. Cabe destacar, en particular, las disposiciones relativas al intercambio, el tratamiento y el almacenamiento de la información clasificada.

(*) DO L 317 de 3.12.2001, p. 1.».

- 18) El artículo 22 *bis* siguiente se inserta después del artículo 22:

«Artículo 22 bis

Conflicto de intereses

1. El Director Ejecutivo, así como los funcionarios enviados en comisión de servicios con carácter temporal por los Estados miembros y por la Comisión, deberán hacer una declaración de compromiso, así como una declaración de intereses que indique que no tienen ningún interés directo o indirecto que pueda considerarse perjudicial para su independencia. Dichas declaraciones deberán hacerlas por escrito en el momento de su entrada en funciones y renovarlas si se produce algún cambio en su situación personal.
2. Los expertos externos que participen en los grupos de trabajo *ad hoc* deberán declarar por escrito, antes de cada reunión en la que participen, los intereses que puedan considerarse perjudiciales para su independencia teniendo en cuenta los puntos del orden del día.
3. El Consejo de Administración y el Consejo de Acreditación de Seguridad adoptarán una política que permita evitar los conflictos de intereses.».

- 19) El artículo 23 *bis* siguiente se inserta después del artículo 23:

«Artículo 23 bis

Adjudicación de contratos públicos conjuntamente con los Estados miembros

Para desempeñar sus funciones, la Agencia estará autorizada a celebrar contratos conjuntos con los Estados miembros según las modalidades establecidas en el Reglamento Delegado (UE) nº 1268/2012 de la Comisión, de 29 de octubre de 2012, sobre las normas de desarrollo del Reglamento (UE, Euratom) nº 966/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión(*).

(*) DO L 362 de 31.12.2012, p. 1.».

- 20) El artículo 26 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 26

Evaluación y revisión del presente Reglamento

1. A más tardar en 2016, y posteriormente cada cinco años, la Comisión efectuará una evaluación de la Agencia, en particular de su incidencia, su eficacia, su correcto funcionamiento, sus métodos de trabajo, sus necesidades y el uso de los recursos que le son asignados. Esta evaluación comprenderá, en

particular, el examen de una eventual modificación de las funciones de la Agencia y de la incidencia financiera de dicha modificación.

2. La Comisión transmitirá el informe de evaluación y sus propias conclusiones sobre el contenido del mismo al Parlamento Europeo, al Consejo y al Consejo de Administración y el Consejo de Acreditación de Seguridad de la Agencia. Los resultados de la evaluación se harán públicos.
3. Una de cada dos evaluaciones incluirá un examen del balance de la Agencia en con arreglo a sus funciones y objetivos. Si la Comisión considera que, con arreglo a las funciones y los objetivos asignados a la Agencia, ya no está justificado su mantenimiento, podrá proponer la derogación del presente Reglamento.».

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el [vigésimo] día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

N. de la R.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.

Tramesa a la Comissió

Comissió competent: Comissió de Justícia.
Acord: Presidència del Parlament, 08.02.2013.

Termini de formulació d'observacions

Termini: 4 dies hàbils (del 12.02.2013 al 15.02.2013).
Finiment del termini: 18.02.2013; 09:30 h.
Acord: Presidència del Parlament, 08.02.2013.