

II

(Actos no legislativos)

RECOMENDACIONES

RECOMENDACIÓN DE LA COMISIÓN

de 29 de marzo de 2011

relativa a la autorización de entrada en servicio de los subsistemas de carácter estructural y de los vehículos contemplados en la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2011/217/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista 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 ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 30, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

- (1) Desde 2005, la Agencia Ferroviaria Europea (denominada en lo sucesivo «la Agencia») viene desarrollando actividades destinadas a respaldar el desarrollo de un sistema ferroviario integrado, seguro e interoperable en la UE. Tras la adopción de la Directiva 2009/57/CE, la Agencia ha celebrado periódicamente reuniones con las partes interesadas y las Autoridades Nacionales de Seguridad (ANS) para tratar, entre otras cosas, de la aceptación recíproca de vehículos ferroviarios. En estas reuniones pudo comprobarse que existían distintas interpretaciones de la autorización para la entrada en servicio de los subsistemas de carácter estructural y de los vehículos, contemplada, respectivamente, en los capítulos IV y V de dicha Directiva.
- (2) Existe el peligro de que, sin una interpretación común, las normas nacionales de desarrollo lleven a una aplicación divergente de los requisitos en los Estados miembros y, por ende, a que se produzcan mayores dificultades para fabricantes y empresas ferroviarias. Una interpretación común es necesaria, además, para lograr una coherencia entre las distintas recomendaciones que efectúe la Agencia en los ámbitos que le encomienda 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 seguridad (Directiva de seguridad ferroviaria) ⁽²⁾, y la Directiva 2008/57/CE.

- (3) Cuando los Estados miembros supervisen la aplicación de la Directiva 2008/57/CE, deberán tener en cuenta, cuando proceda, los principios e interpretaciones expuestos en la presente Recomendación.
- (4) Se ha consultado al Comité contemplado en el artículo 29 de la Directiva 2008/57/CE acerca de la presente medida.

HA ADOPTADO LA PRESENTE RECOMENDACIÓN:

1. Cuando los Estados miembros autoricen la entrada en servicio de los subsistemas de carácter estructural y de los vehículos, deberán tener en cuenta los principios e instrucciones recogidos en el anexo.

En particular:

- a) bastará con una sola autorización para la entrada en servicio de vehículos en toda la red ferroviaria de la UE, siempre que se cumplan los requisitos citados en la Directiva 2008/57/CE y en el anexo. Este es el caso, por ejemplo, de un vehículo que sea conforme con las ETI y circule solo por una red asimismo conforme con ellas;
- b) han de armonizarse los procedimientos de autorización de vehículos; las autoridades competentes tienen que incluir para ello unos pasos claramente expuestos en unos plazos fijados;

⁽¹⁾ DO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

⁽²⁾ DO L 164 de 30.4.2004, p. 44.

- c) las normas técnicas para la concesión de autorizaciones de entrada en servicio de subsistemas estructurales o de vehículos deben ser estables, transparentes, no discriminatorias y, en la medida de lo posible, armonizadas; las normas deben consistir en ETI o, cuando lo permita la Directiva 2008/57/CE, en disposiciones nacionales notificadas a la Comisión y hechas públicas en una base de datos creada por la Comisión. Desde el momento en que se adopta una ETI, los Estados miembros ya no deben promulgar ninguna disposición nacional sobre los productos o subsistemas cubiertos por aquella (a no ser que se trate de «puntos pendientes» o «casos específicos» y la ETI considerada los prevea, así como, en su caso, de excepciones);
- d) en caso de vehículos no conformes con las ETI, debe recurrirse en la medida de lo posible al principio de reconocimiento mutuo para evitar la imposición de requisitos innecesarios y verificaciones redundantes, a no ser que sean el mínimo necesario para verificar la compatibilidad técnica de un vehículo con la red considerada;
- e) la autorización de entrada en servicio de subsistemas estructurales o de vehículos, y la explotación y mantenimiento de los mismos, constituyen dos procesos claramente diferenciados, regulados por disposiciones distintas y ejecutados por organismos diferentes;
- f) la compatibilidad técnica en la interfaz entre la red y los vehículos es fundamental para la seguridad. Aunque el aspecto de la seguridad en dicha interfaz podría probarse recurriendo a sistemas de referencia o evaluaciones específicas del riesgo con arreglo al Reglamento (CE) n° 352/2009 de la Comisión ⁽¹⁾, por razones de interoperabilidad es necesario que se compruebe mediante un enfoque basado en normas (es decir, mediante el uso de códigos de buenas prácticas conformes con el Reglamento citado), incluidas la normativa armonizada de la Unión, por ejemplo las ETI o las EN, o, cuando no existan todavía, las disposiciones nacionales notificadas;
- g) tratándose de la entrada en servicio de un vehículo, la integración segura abarca dos aspectos: integración segura de los subsistemas pertinentes del vehículo (solo para la primera autorización) e integración segura del vehículo en la red considerada.
- si la interfaz entre el vehículo y la red está regulada por los requisitos de una ETI o por una disposición nacional, el solicitante los considerará como un código de prácticas. En ese caso los riesgos que constituyen el objeto de los requisitos de la ETI o la disposición nacional se considerarán verificados si se ajustan a los requisitos de la ETI o la disposición nacional. Esto significa que si los requisitos de la ETI o la disposición nacional cubren el requisito fundamental de la seguridad (es decir, todos los riesgos pertinentes), la integración segura queda demostrada por la ejecución de la ETI o la disposición nacional,
- si existen riesgos cuyos requisitos no están cubiertos por una ETI o disposición nacional, ello significa que las ETI o las disposiciones nacionales no cubren completamente los requisitos esenciales. En este caso la deficiencia debe subsanarse con arreglo al artículo 7 de la Directiva 2008/57/CE. Estas lagunas en el terreno de los requisitos tendrán que ser examinadas en las futuras revisiones de las ETI con el fin de lograr progresivamente mediante las ETI una cobertura total de las interfaces interoperables. Mientras tanto los riesgos son gestionados por el solicitante cotejándolos con un sistema de referencia o mediante una evaluación explícita del análisis de riesgo conforme con el Reglamento (CE) n° 352/2009,
- con el fin de promover la interoperabilidad, es necesario que la compatibilidad técnica y la integración segura entre vehículo y red se demuestre mediante un enfoque normativo. A tal fin, las ETI deben cubrir exhaustivamente ambos aspectos;
- h) si la ETI incluye una especificación relativa a la compatibilidad entre vehículos, tal especificación debe ser verificada en el marco del procedimiento de verificación «CE». Sin embargo, no existen datos que indiquen que la interoperabilidad exige que cada vehículo tenga el mismo sistema de acoplamiento;
- i) en caso de autorizaciones adicionales, los Estados miembros no deberán presentar objeciones contra las normas nacionales que regulen los puntos pendientes no relacionados con la compatibilidad técnica entre el vehículo y la red;
- j) la Directiva 2004/49/CE hace que cada administrador de infraestructuras o empresa ferroviaria sea responsable de la parte del sistema que le corresponde. La empresa ferroviaria es la única responsable de la seguridad de explotación de sus trenes. El papel del administrador de infraestructuras se limita a la gestión de la infraestructura, por lo que no es responsable de la explotación de los trenes más allá de dar autorizaciones de circulación. El administrador de infraestructuras no tiene la competencia de conceder permisos;
- k) si, como resultado de accidentes o incidentes, los Estados miembros estudiaran la imposición de medidas urgentes, deben tener muy en cuenta que el sistema de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria constituyen el mecanismo fundamental para gestionar los nuevos riesgos de explotación de los vehículos que pudieran descubrirse en investigaciones efectuadas con motivo de un accidente o incidente o de constataciones derivadas de la actividad de supervisión. Incluso si un Estado miembro considerara que es necesaria de forma urgente una nueva norma de autorización de entrada en servicio, deberá seguir los procedimientos especificados en la normativa aplicable de la Unión, incluida la notificación del proyecto a la Comisión de conformidad con las Directivas 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ o 2004/49/CE.

⁽¹⁾ DO L 108 de 29.4.2009, p. 4.

⁽²⁾ DO L 204 de 21.7.1998, p. 37.

2. Los destinatarios de la presente Recomendación serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 29 de marzo de 2011.

Por la Comisión
Siim KALLAS
Vicepresidente

ANEXO

ÍNDICE

	Página
1. Introducción	6
2. Componentes de interoperabilidad, subsistemas y vehículos	6
2.1. Componentes de interoperabilidad y subsistemas	6
2.2. Vehículos	7
3. Requisitos que han de cumplirse al fabricar un subsistema	7
3.1. Tipos de requisitos	7
3.1.1. Requisitos esenciales	7
3.1.2. Requisitos esenciales de la Directiva 2008/57/CE	7
3.1.3. Especificaciones técnicas de interoperabilidad	7
3.1.4. Disposiciones nacionales	8
3.1.5. Normas armonizadas (EN)	8
3.2. Evolución de la interoperabilidad	9
4. Comprobación de que los CI y los subsistemas se han construido de acuerdo con los requisitos aplicables	9
4.1. Evaluación de la conformidad o idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad (CI)	9
4.2. Procedimiento de verificación de los subsistemas	9
4.2.1. Procedimiento de verificación «CE» de los subsistemas	9
4.2.2. Procedimiento de verificación de subsistemas tratándose de disposiciones nacionales	10
4.2.3. Declaración preparada por el solicitante	10
5. Autorización de entrada en servicio	10
5.1. ¿Qué se entiende por autorización de entrada en servicio?	10
5.1.1. Concepto	10
5.1.2. Autorización de entrada en servicio de subsistemas	11
5.1.3. Autorización de entrada en servicio de vehículos	11
5.2. Relación entre la autorización de entrada en servicio y la explotación y mantenimiento de subsistemas y vehículos	11
5.2.1. Principios generales	11
5.2.2. Requisitos de explotación y mantenimiento que deben verificarse previamente a la autorización de entrada en servicio	12
5.2.3. Sistemas de gestión de la seguridad (SGS)	13
5.3. Compatibilidad técnica, integración segura y compatibilidad entre vehículos	13
5.3.1. Compatibilidad técnica	13
5.3.2. Integración segura	14
5.3.3. Compatibilidad entre vehículos	15

	Página
5.4. Autorizaciones según si los vehículos son conformes o no con las ETI	15
5.4.1. Autorización de vehículos conformes con las ETI	15
5.4.2. Autorización de vehículos no conformes con las ETI	16
5.5. Autorización de tipos de vehículo	17
5.6. Autorizaciones de vehículos que circulan por redes transeuropeas o no transeuropeas	17
5.7. Autorizaciones de vehículos procedentes de terceros países	18
6. Procedimiento a seguir tras la autorización	18
6.1. Formación del tren	18
6.2. Garantía de la compatibilidad con la ruta	18
6.3. Obtención de franja ferroviaria (asignación de la capacidad)	19
7. modificaciones en un subsistema o vehículo ya autorizado	19
7.1. Procedimiento a seguir	19
7.2. Relación entre casos específicos, excepciones y aplicación parcial de las ETI en caso de renovación/ rehabilitación	20
8. Funciones y responsabilidades	21
8.1. Solicitantes de autorización de entrada en servicio	21
8.2. La empresa ferroviaria (EF)	22
8.3. Administrador de Infraestructuras (AI)	22
8.4. Entidad encargada del mantenimiento (EEM)	22
8.5. Organismo notificado	22
8.6. Organismo designado	23
8.7. Autoridad Nacional de Seguridad (ANS)	23
8.8. Estado miembro (EM)	23
8.9. Organismo de evaluación en el contexto del MCS de ER (organismo de evaluación del MCS)	23
9. Registros	24
9.1. Declaración sobre la red	24
9.2. Registro de la infraestructura (RINF)	24
9.3. Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos (RETAV)	24
9.4. Registro de matriculación nacional (RMN).	25
9.5. Documento de referencia	25
9.6. Lista de marcas de poseedores de vehículos (MPV)	25
10. Gráficos relativos a los procedimientos de autorización de la Directiva 2008/57/CE	25
LISTA DE ABREVIATURAS	29

1. Introducción

La Directiva 2008/57/CE, se propone establecer las condiciones que han de cumplirse para conseguir la interoperabilidad del sistema ferroviario comunitario. 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 (artículo 1) ⁽¹⁾.

Los principales objetivos de la Directiva 2008/57/CE son eliminar las barreras «técnicas» que entorpecen el desarrollo del transporte por ferrocarril y crear un nivel óptimo de armonización técnica en el campo de la interoperabilidad ferroviaria, facilitando así la apertura de los mercados ferroviarios y el funcionamiento de los trenes internacionales. Para facilitar el movimiento de los vehículos ferroviarios, la Directiva 2008/57/CE establece unas Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI), que son fundamentales para garantizar que los trenes puedan circular de forma segura y sin interrupciones por todo el sistemas ferroviario de la UE, y dispone, por otro lado, la simplificación de los procedimientos de autorización de entrada en servicio de vehículos.

A tal efecto, en la Directiva 2008/57/CE se han agrupado algunos principios elementales.

1. Debe bastar con una sola autorización para la entrada en servicio de vehículos en toda la red ferroviaria de la UE, siempre que se cumplan ciertos requisitos. Este es el caso, por ejemplo, de un vehículo que sea conforme con las ETI y circule solo por redes asimismo conformes con ellas.
2. Se armonizan los procedimientos de autorización de vehículos; las autoridades competentes tienen que tomar unas medidas claramente expuestas en unos plazos fijados.
3. Las normas técnicas aplicables han de ser estables, transparentes, no discriminatorias y, en la medida de lo posible, armonizadas; las normas deben consistir en ETI o, cuando lo permita la Directiva 2008/57/CE, en disposiciones nacionales notificadas a la Comisión y hechas públicas en una base de datos creada por la Comisión.
4. En caso de vehículos no conformes con las ETI, debe recurrirse en la medida de lo posible al principio de reconocimiento mutuo para evitar la imposición de requisitos innecesarios y verificaciones redundantes, a no ser que sean el mínimo necesario para verificar la compatibilidad técnica de un vehículo con la red considerada.

El objetivo de esta Recomendación es dejar claro todo lo relativo al procedimiento de autorización de entrada en servicio de los subsistemas de carácter estructural y de los vehículos contemplados en la Directiva 2008/57/CE. En este contexto, y por lo que a los vehículos se refiere, habrá que tener en cuenta varios supuestos, según se trate de vehículos nuevos o rehabilitados/renovados, según el tipo de vehículo, según si son o no conformes con las ETI, si está autorizado a circular por la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), si está autorizado a circular fuera de ella, si está autorizado a circular en las redes de más de un Estado miembro, si dispone de otro tipo de autorizaciones. En este sentido, a menos que se indique otra cosa, las referencias a una «autorización» lo serán a una «autorización de entrada en servicio».

Todas las directrices destinadas a las empresas ferroviarias (EF) deben ser también válidas para los administradores de infraestructuras (AI) cuando operen trenes de inspección de infraestructuras o de mantenimiento.

2. Componentes de interoperabilidad, subsistemas y vehículos

2.1. Componentes de interoperabilidad y subsistemas

Debido a su amplitud y complejidad, el sistema ferroviario se ha dividido en diferentes subsistemas, bien de carácter estructural, bien de tipo funcional [artículo 2, letra e)].

Los subsistemas de carácter estructural se exponen en el anexo II ⁽²⁾, y son los siguientes: infraestructuras, energía, control-mando y señalización en las vías, control-mando y señalización a bordo y material rodante. Los subsistemas de carácter funcional se exponen en el anexo II, y son los siguientes: explotación y gestión del tráfico, mantenimiento y aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros y de mercancías.

Por otro lado, se hace necesario definir 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. Estos componentes se denominan «componentes de interoperabilidad» (CI) [artículo 2, letra f)]. Deberán someterse a procedimientos de conformidad o idoneidad para el uso (artículo 11). Los CI que se ajusten a la Directiva y estén provistos de la declaración «CE» de conformidad o idoneidad para el uso podrán comercializarse e incorporarse posteriormente en un subsistema.

⁽¹⁾ Las referencias a los artículos de la Directiva 2008/57/CE se mencionan entre paréntesis.

⁽²⁾ Recogidos en el anexo II de la Directiva 2008/57/CE (en curso de modificación).

Ejemplos: el pantógrafo es un CI del subsistema «material rodante»; la vía férrea es un CI del subsistema «infraestructuras».

Los subsistemas de carácter estructural están supeditados a una autorización de entrada en servicio expedida por la autoridad competentes que, en el caso de la Directiva, es la Autoridad Nacional de Seguridad (ANS), instituida por los Estados miembros (Directiva 2004/49/CE).

2.2. Vehículos

El sistema ferroviario puede dividirse también 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 ferroviario y, por otra, todos los vehículos que circulan por dicha red. Por lo tanto, un vehículo se compone del subsistema de material rodante y, cuando proceda, de una o más partes de otros subsistemas (incluido el subsistema de control-mando y señalización a bordo) [artículo 2, letras c) y d)].

Como los vehículos están compuestos de subsistemas, las disposiciones sobre subsistemas del capítulo IV de la Directiva 2008/57/CE son aplicables a los subsistemas pertinentes de los vehículos, sin perjuicio de lo dispuesto en otras disposiciones del capítulo V.

3. Requisitos que han de cumplirse al fabricar un subsistema

3.1. Tipos de requisitos

3.1.1. Requisitos esenciales

Al lanzarse al mercado de la UE, un producto debe ajustarse a los requisitos esenciales fijados en las directivas aplicables «del nuevo enfoque» ⁽¹⁾ (Directiva de baja tensión, etc.) y a los requisitos técnicos establecidos en las demás directivas (u otra legislación) aplicables [por ejemplo, la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas ⁽²⁾]. Los requisitos esenciales establecen los elementos necesarios para la protección del interés público. Estos requisitos son obligatorios y pueden comercializarse solo los productos que se ajustan a ellos.

Ejemplo: la Directiva 2004/108/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de compatibilidad electromagnética y por la que se deroga la Directiva 89/336/CEE ⁽³⁾, impone un requisito de protección por el cual las perturbaciones electromagnéticas generadas queden limitadas a un nivel que permita a los equipos de radio y de telecomunicaciones u otros equipos funcionar con el fin para el que han sido previstos.

3.1.2. Requisitos esenciales de la Directiva 2008/57/CE

La Directiva 2008/57/CE recoge en su anexo III una lista de requisitos esenciales encaminados al logro de la interoperabilidad del sistema ferroviario (artículo 3, apartado 1). Estos requisitos son específicos para el sector ferroviario. El sistema ferroviario, los subsistemas, los componentes de interoperabilidad y todas las interfaces deberán cumplir los requisitos esenciales. Cumplir los requisitos esenciales es una condición previa para poder comercializar un subsistema de carácter estructural (artículo 4, apartado 1). Los requisitos esenciales impuestos por la Directiva se aplican sin perjuicio de otras disposiciones pertinentes de la UE (artículo 3, apartado 2).

3.1.3. Especificaciones técnicas de interoperabilidad

Las ETI establecen las especificaciones necesarias que los subsistemas deberán cumplir para ajustarse a los requisitos esenciales contemplados en la Directiva 2008/57/CE y a sus objetivos, entre ellos el de definir un nivel óptimo de armonización técnica (artículo 1, apartado 2). Las ETI no solo determinan las especificaciones de carácter funcional y técnico que deben respetar los subsistemas, sino que además especifican las interfaces entre ellos.

También especifican los parámetros fundamentales, que son de suma importancia para la interoperabilidad y sus componentes. Finalmente, las ETI determinan qué procedimientos ⁽⁴⁾ deben usarse para evaluar la conformidad y la idoneidad para el uso de los CI, por un lado, y del procedimiento de verificación «CE» de los subsistemas, por otro.

Cada ETI fija un subsistema objetivo alcanzable de forma progresiva y en un plazo razonable (artículo 5, apartado 4). A tal efecto, el capítulo 4 de cada ETI establece los parámetros fundamentales y las interfaces del subsistema objetivo, y el capítulo 7 el proceso de ejecución que ha de seguirse para alcanzarlo, incluido un período de transición cuando fuera conveniente.

En algunos casos, cuando sea necesario a efectos de la interoperabilidad, las ETI hacen referencia expresa a normas europeas o a parte de ellas, o a otras especificaciones. Tales normas se hacen obligatorias desde el momento en que entre en vigor la ETI.

⁽¹⁾ El concepto de Nuevo Enfoque fue revisado en 2008 en el contexto de un nuevo marco legislativo de evaluación de la conformidad, acreditación y vigilancia del mercado.

⁽²⁾ DO L 260 de 30.9.2008, p. 13.

⁽³⁾ DO L 390 de 31.12.2004, p. 24.

⁽⁴⁾ Las ETI indican los módulos que deben aplicarse en la decisión de la Comisión pertinente.

La aplicación de la Directiva 2008/57/CE, al objeto de procurar el objetivo de la interoperabilidad, no debe crear barreras a la conservación y desarrollo de la red ferroviaria de cada Estado miembro si no están justificadas por la relación coste/beneficios. Por ello, las ETI deben tener en cuenta cualquier parte del sistema ferroviario que necesite disposiciones especiales, por lo que también determinan «casos específicos».

Normalmente el caso específico se integrará en la ETI en forma de valor diferente en un determinado parámetro (por ejemplo, ancho de vía de la Península Ibérica en la ETI de Infraestructuras). En determinadas circunstancias, aunque la ETI no incorpore en su texto el caso específico, podrá hacer referencia expresa a una norma nacional. Estas normas deben ser notificadas y el Estado miembro debe designar el organismo que se encargue de llevar a cabo el procedimiento de verificación (organismo designado) (artículo 17).

Si algunos aspectos relativos a los requisitos esenciales no pueden ser tratados de manera explícita en una ETI (por ejemplo, porque no existe una solución armonizada, o falte el reconocimiento mutuo entre las partes consideradas), dicha ETI los recogerá explícitamente en una lista de «puntos pendientes» (artículo 5, apartado 6).

3.1.4. Disposiciones nacionales

Mientras no sea finalmente alcanzado el sistema objetivo (artículo 5, apartado 4) y la interoperabilidad, los Estados miembros deberán, a efectos de imponer los requisitos esenciales), recurrir a las disposiciones nacionales (artículo 17, apartado 2). Ello puede deberse a que:

- por diferentes razones, las ETIS no están finalizadas (por ejemplo, porque existan puntos pendientes, porque su ámbito de aplicación esté limitado a las RTE-T, como sucede con el primer lote de ETI, porque la ETI esté aún elaborándose, etc.),
- para garantizar la compatibilidad con instalaciones ya existentes, algunos subsistemas de determinados Estados miembros podrían necesitar el reconocimiento de excepciones,
- la mayoría de los subsistemas existentes entraron en servicio antes de que estuvieran en vigor las directivas de interoperabilidad o algunas de las ETI, por lo que no son conformes con todas ellas,
- cuando una ETI no incorpora en su texto disposiciones para los casos específicos, estos se regulan mediante disposiciones nacionales.

Las disposiciones nacionales se notifican a la Comisión, que a su vez las supervisa para evitar que sean discriminatorias (artículo 17, apartado 3) o impongan requisitos innecesarios o verificaciones redundantes. Solo se aplican las disposiciones nacionales para la entrada en servicio de los vehículos; tales disposiciones deben recogerse en el documento de referencia (artículo 27, apartado 3).

Conclusión: Teniendo en cuenta la Directiva y sus principios de transparencia y no discriminación, debe llegarse a la conclusión de que solo deben aplicarse, a efectos de autorizar subsistemas de carácter estructural y vehículos, disposiciones nacionales que hayan sido notificadas.

En lo sucesivo, toda referencia de la presente Recomendación a disposiciones nacionales deberá considerarse hecha a «disposiciones nacionales notificadas».

Desde el momento en que se adopta una ETI, los Estados miembros ya no deben promulgar ninguna disposición nacional sobre los productos o subsistemas cubiertos por aquella (a no ser que se trate de «puntos pendientes» o «casos específicos» y la ETI considerada los prevea, así como, en su caso, de excepciones).

La razón es que una disposición nacional que desarrolle un parámetro ya cubierto por una ETI podría provocar una situación de incompatibilidad entre dos subsistemas conformes con las ETI. Por ejemplo, una disposición nacional sobre vehículos que imponga unos requisitos más estrictos que la ETI PMR (sobre personas con movilidad reducida) podría hacer que un vehículo conforme con las ETI y autorizado en un Estado miembro, no pueda ser reautorizado. Por ello la Comisión vigilará la introducción de nuevas normas para evitar discriminaciones arbitrarias o restricciones encubiertas (artículo 17, apartado 3).

Por otro lado, por lo que se refiere a la libre circulación de subsistemas, la Directiva 2008/57/CE refleja el espíritu del nuevo enfoque: cuando un producto que se ajusta a especificaciones técnicas no armonizadas (es decir, a las disposiciones nacionales aplicables) cumple los requisitos esenciales, puede autorizarse su entrada en servicio sin más verificaciones (artículo 16) ⁽¹⁾.

3.1.5. Normas armonizadas (EN)

Al objeto de lograr el objetivo del mercado único, las especificaciones técnicas de los productos que cumplen los requisitos esenciales pueden adoptar la forma de normas armonizadas. En algunos casos, si los parámetros fundamentales de la ETI están cubiertos por normas armonizadas, ello permite presuponer la conformidad con aquella. De acuerdo con el espíritu del nuevo enfoque en materia de armonización técnica y normalización, las EN siguen siendo voluntarias pero sus referencias se publican en el *Diario Oficial de la Unión Europea* (DOUE) y se especifican en las directrices de aplicación de la ETI para facilitar su adopción por parte del sector.

⁽¹⁾ Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 15, apartado 1, y en el capítulo V de la Directiva, que se desarrolla en el apartado 5 del presente documento.

3.2. Evolución de la interoperabilidad

La consecución de la interoperabilidad es algo gradual.

Al principio, en ausencia de unas ETI completas que cubran todo el sistema ferroviario, y mientras no se consiga la conformidad de todos los subsistemas con las ETI, la conformidad con los requisitos esenciales de la Directiva 2008/57/CE de partes o aspectos del sistema ferroviario no cubiertos por las ETI debe comprobarse mediante la conformidad con las disposiciones nacionales, incluidas las relativas a acuerdos internacionales, que deberán ser notificadas (artículo 17, apartado 3).

A largo plazo, cuando el sistema objetivo ya esté precisado y se haya implantado, ya no habrá necesidad de recurrir a las disposiciones nacionales.

Mientras no se consiga una completa interoperabilidad, las ETI coexistirán con las disposiciones nacionales. Durante el período transitorio es necesario un procedimiento que facilite la aceptación recíproca de vehículos. A tal fin, se referenciarán y clasificarán en el documento de referencia todas las disposiciones nacionales aplicadas por los Estados miembros para la entrada en servicio de vehículos (artículo 27). Los artículos 16, 23, 25 y 27 de la Directiva establecen el principio de reconocimiento recíproco («aceptación mutua») de las disposiciones nacionales y de las verificaciones de cumplimiento de las mismas.

4. Comprobación de que los CI y los subsistemas se han construido de acuerdo con los requisitos aplicables

4.1. Evaluación de la conformidad o idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad (CI)

Las ETIS determinan los CI de sus ámbitos de acción y sientan los procedimientos que debe seguir el fabricante para evaluar la conformidad o idoneidad para el uso de los CI. La ETI puede exigir que la evaluación la efectúe un organismo notificado, que es el encargado de emitir el certificado de conformidad o idoneidad para el uso. A continuación el fabricante realiza la declaración «CE» de conformidad o la declaración «CE» de idoneidad para el uso (artículo 13 y anexo IV).

Para poder comercializarse, cada CI debe llevar una declaración «CE» de conformidad y, si así lo requiere el procedimiento de evaluación de la conformidad, debe ir acompañado del certificado «CE» correspondiente. Por otro lado, cuando la ETI exija validación de tipo mediante experimentación en servicio, los CI irán acompañados de una declaración «CE» de idoneidad para el uso y de un certificado «CE» de idoneidad para el uso. Se considerará que un CI se ajusta a los requisitos esenciales de la Directiva 2008/57/CE cuando lleve una declaración «CE» de conformidad o una declaración «CE» de idoneidad para el uso. Cuando los CI deban ajustarse a otras disposiciones de la UE que regulen otros aspectos, la declaración «CE» señalará también que el CI cumple los requisitos esenciales de dichas disposiciones.

4.2. Procedimiento de verificación de los subsistemas ⁽¹⁾

4.2.1. Procedimiento de verificación «CE» de los subsistemas

El organismo notificado comprueba la conformidad del subsistema con la o las ETI aplicables sobre la base de la información disponible en la ETI considerada y en los registros [artículo 5, apartado 3, letra e), y artículo 18, apartado 2).

La función del organismo notificado encargado de la verificación «CE» de un subsistema comienza en la fase de proyecto y abarca todo el período de construcción hasta la fase de recepción por el solicitante, antes de la entrada en servicio del subsistema. Comprende también la verificación de las interfaces con el sistema al que se incorpora. Sin embargo, las tareas de verificación del organismo notificado se limitan, con arreglo a la Directiva 2008/57/CE, a los requisitos mencionados en la ETI aplicable. Para poder llevar a cabo sus tareas, el organismo notificado puede necesitar consultar los registros.

Por ejemplo, para la renovación o rehabilitación de un tramo de ruta, el organismo notificado necesita asegurarse de que se escojan las opciones correctas de la ETI. En este caso, el contenido la ETI no bastará para comprobar las interfaces con los tramos de ruta adyacentes: el organismo notificado necesitaría verificar, por ejemplo, que el ancho de vía y el voltaje sean los mismos en el tramo adyacente ⁽²⁾.

Los organismos notificados aplican el procedimiento de verificación «CE» basándose en «módulos» especificados en las propias ETI y, en algunos casos, en una Decisión específica de la Comisión. Las conclusiones se recogen en un certificado o verificación «CE» y se elabora un expediente técnico.

Cuando exista otra normativa de la UE aplicable al subsistema o a parte del mismo, el organismo notificado cotejará los eventuales certificados «CE» que se deriven de dicha normativa, emitidos por el organismo notificado responsable de ella.

⁽¹⁾ Anexo VI de la Directiva, modificado.

⁽²⁾ Véase también el presente documento el apartado 5.3, integración segura y compatibilidad técnica, y el apartado 9, relativo a los registros.

4.2.2. Procedimiento de verificación de subsistemas tratándose de disposiciones nacionales

Tratándose de disposiciones nacionales, el organismo designado por el Estado miembro aplicará un procedimiento similar al de verificación «CE»; para ello redacta un certificado de verificación en el caso de las disposiciones nacionales y elabora un expediente técnico (artículo 17, apartado 3). A su vez, el solicitante realiza una declaración de conformidad con las disposiciones nacionales.

4.2.3. Declaración preparada por el solicitante⁽¹⁾

El solicitante es responsable de la preparación de una declaración «CE» de verificación del subsistema en el que manifiesta que este último se ajusta a la o las ETI aplicables y a los requisitos esenciales que pudieran, en su caso, derivarse de otras normativas de la UE.

Del mismo modo, si son aplicables disposiciones nacionales, el solicitante preparará una declaración de conformidad con tales disposiciones respecto a la parte cubierta por las mismas. Solo cuando se hayan elaborado las declaraciones y documentos citados puede el solicitante pedir formalmente a la ANS responsable una autorización de entrada en servicio del subsistema.

Los certificados y declaraciones «CE» son válidos en toda la UE. Los certificados y declaraciones derivados de disposiciones nacionales son válidos en toda la UE excepto cuando se trate de disposiciones relativas a la compatibilidad técnica o la integración segura del vehículo y la red, ya que tales aspectos deben ajustarse a las disposiciones específicas de entrada en servicio de vehículos (más información sobre este particular en el siguiente punto).

El solicitante adjuntará el expediente técnico elaborado por el organismo notificado (mencionado en el punto 4.2.1) en la declaración «CE» de verificación.

5. Autorización de entrada en servicio

5.1. ¿Qué se entiende por autorización de entrada en servicio?

5.1.1. Concepto

El procedimiento de autorización de entrada en servicio se introdujo por primera vez en la Directiva 96/48/CE y se proponía complementar el concepto de comercialización contemplado en el punto 3.1.1. Mientras que un producto o un CI puede lanzarse al mercado sin la autorización previa de una autoridad competente, no sucede lo mismo con los subsistemas, que sí que requieren dicha autorización antes de su entrada en servicio (artículo 15).

Corresponde a cada Estado miembro autorizar la entrada en servicio de los subsistemas de carácter estructural integrantes del sistema ferroviario que se implanten o exploten en su territorio (artículo 15). Del mismo modo, el capítulo V de la Directiva regula la autorización de vehículos.

Será necesaria una autorización para la entrada en servicio de un subsistema en cualquier componente del sistema ferroviario: líneas pertenecientes o no a las RTE, de alta velocidad o convencionales, así como todos los subsistemas que compongan los vehículos que circulan sobre ellas, exista o no una ETI aplicable.

Como parte del procedimiento de verificación de los requisitos esenciales, el Estado miembro comprobará la compatibilidad técnica de los subsistemas con el sistema al que se integran, así como la integración segura de los mismos al sistema ferroviario (artículo 15).

La compatibilidad técnica y la integración segura se aplican a todos los subsistemas de carácter estructural, tanto los que se integran al vehículo como los que se encuentran a cada lado de la interfaz entre el vehículo y la red considerada.

La autorización es un proceso que se desarrolla previamente a la entrada en servicio. De acuerdo con el artículo 15, se prevé que la observancia de los requisitos esenciales quede integrada en la supervisión del sistema de gestión de la seguridad (SGS) de las EF y los AI, regulada por la Directiva 2004/49/CE. Si una ANS se propone retirar una autorización de entrada en servicio, utilizará los procedimientos contemplados en la Directiva 2004/49/CE (artículo 21, apartado 9, de la Directiva 2008/57/CE).

Si las ANS consideran que un vehículo o subsistema autorizado deja de cumplir los requisitos esenciales (por ejemplo, debido a un mantenimiento inadecuado o a defectos endémicos o de diseño surgidos después de la autorización) deberán tomar la medida contemplada en la Directiva 2004/99/CE para garantizar una correcta gestión del riesgo.

⁽¹⁾ Anexo V de la Directiva, modificado.

5.1.2. Autorización de entrada en servicio de subsistemas

La autorización de entrada en servicio se aplica a los subsistemas de carácter estructural, contemplados en el anexo II ⁽¹⁾ de la Directiva 2008/57/CE (energía, infraestructuras, material rodante, control-mando y señalización en las vías, control-mando y señalización a bordo) y se precisa en las ETI pertinentes (artículo 15).

5.1.3. Autorización de entrada en servicio de vehículos

La Directiva 2008/57/CE establece las condiciones de concesión de autorizaciones de entrada en servicio de vehículos (capítulo V). Como un vehículo está compuesto por uno o más subsistemas de carácter estructural, deberán aplicarse las disposiciones de la Directiva 2008/57/CE relativas a la autorización de entrada en servicio de subsistemas (artículo 15), sin perjuicio de otras disposiciones relativas a la entrada en servicio de vehículos (capítulo V).

La autorización concedida por un Estado miembro a un vehículo será válida en todos los Estados miembros sin perjuicio de la decisión del segundo Estado miembro de exigir una autorización adicional (artículo 23). Tratándose de vehículos que no se ajustan a la ETI, la autorización se limitará a la red del Estado miembro que la concede (artículos 24 y 25). Sin embargo, existen pocas posibilidades de verificación de autorizaciones adicionales.

La autorización de un vehículo es el reconocimiento por parte de un Estado miembro de que el estado de funcionamiento nominal del vehículo se ajusta a los requisitos esenciales de la Directiva y de otras normativas de la UE, cuando el vehículo está destinado a usarse en la red de dicho Estado miembro.

La autorización concedida a un vehículo puede estipular condiciones de uso y otras restricciones (artículo 21, apartado 6). Por ejemplo, tratándose de vehículos tractores eléctricos, la autorización debe especificar el voltaje de las líneas por las que pueden circular. Sin embargo, los aspectos de la ruta ⁽²⁾ (la compatibilidad entre las características del diseño del vehículo y las características concretas de una determinada ruta, por ejemplo, restricciones del peso, sistemas de electrificación, sistemas de protección de los trenes) deberán ser regulados por el SGS de la EF, que aplicará las condiciones de uso y las restricciones recogidas en la autorización y en el expediente técnico, así como en la información sobre la naturaleza de la infraestructura facilitada por el AI en el Registro de Infraestructuras (RINF) (véase la sección 6 del presente documento).

Para evitar las especificidades geográficas y la necesidad de reautorización de vehículos al cambiar las características de una ruta (por ejemplo, nueva electrificación o cambio de voltaje), las condiciones de utilización de la autorización de entrada en servicio de un vehículo (aparte de las ya determinadas por los límites de utilización inherentes al diseño del vehículo) deberán determinarse con arreglo a parámetros ligados a las características técnicas de la infraestructura (por ejemplo, que solo permita la circulación en circuitos de vía de una frecuencia de xxHz), y no a parámetros geográficos.

Observación: La autorización de entrada en servicio es un concepto muy diferente del de «homologación», que es la operación que efectuaban anteriormente las empresas ferroviarias nacionales. La homologación consistía fundamentalmente en la aceptación de un producto por parte de la empresa ferroviaria nacional al proceder a su adquisición, mientras que la autorización es un requisito legal para obtener la entrada en servicio de un subsistema sobre la base de una serie de verificaciones efectuadas por organismos designados por los gobiernos y las ANS.

5.2. Relación entre la autorización de entrada en servicio y la explotación y mantenimiento de subsistemas y vehículos

5.2.1. Principios generales

Al objeto de «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» (artículo 1), es conveniente separar la autorización de entrada en servicio de los subsistemas o vehículos de carácter estructural de la explotación de los mismos.

Esta separación permite que los vehículos pertenecientes a un determinado tipo puedan entrar en servicio a través de fabricantes o entidades contratantes diferentes, puedan ser explotados por empresas ferroviarias distintas y puedan asimismo ser mantenidos por distintas entidades encargadas del mantenimiento (EEM), con arreglo a regímenes de mantenimiento diferentes, según el contexto operativo.

Por ejemplo, un fabricante puede solicitar autorización para una locomotora o tipo de locomotora en la red de un Estado miembro con intención de venderla a diferentes EF, empresas de leasing, etc., para ser explotada por diferentes EF, cada una de las cuales habrá introducido disposiciones distintas en sus respectivos SGS para la gestión y mantenimiento de sus locomotoras.

Otra posibilidad es que la EF explote una locomotora autorizada ya explotada anteriormente por otra EF, en la misma red y sin necesidad de nueva autorización.

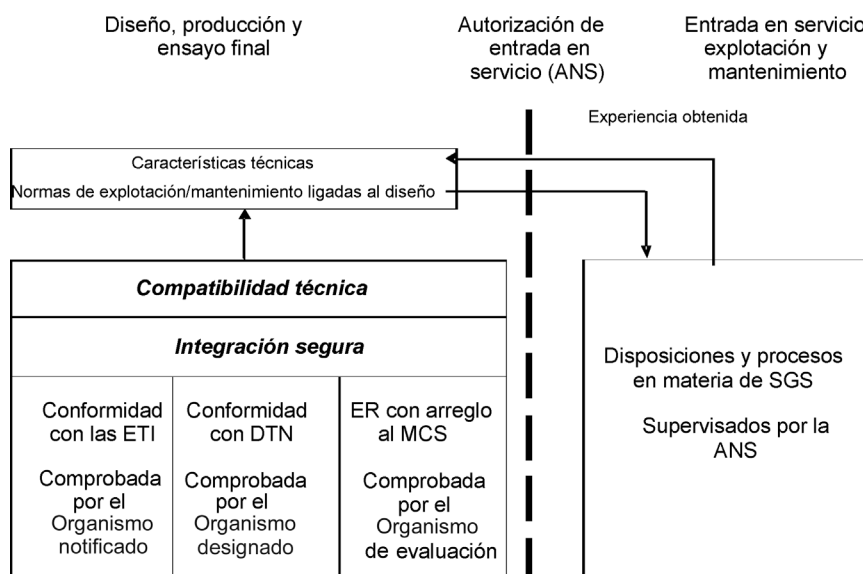
⁽¹⁾ El anexo II de la Directiva 2008/57/CE está siendo actualmente modificado por la Comisión.

⁽²⁾ Itinerario que debe realizar el tren.

Para delimitar la frontera entre ambos, la Directiva 2008/57/CE ha establecido unas normas y un proceso de autorización para alcanzar el estado de funcionamiento nominal de un vehículo. Una vez puesto en servicio un subsistema, conviene asegurarse de que su explotación y mantenimiento garantizan que conserva su conformidad con los requisitos esenciales aplicables. Según la Directiva 2008/49/CE, la responsabilidad del cumplimiento de estos requisitos recae en el AI o la EF respecto a sus subsistemas respectivos, sin perjuicio de las responsabilidades de otras partes implicadas (artículo 4, apartado 4 de dicha Directiva). Al conceder certificados o autorizaciones de seguridad a las EF o los AI, las ANS pueden comprobar el cumplimiento de tales requisitos (artículos 10, 11 y 16 de la misma Directiva).

En el ámbito de las normas de explotación y mantenimiento existe una excepción a esta línea divisoria (véase el punto 5.2.2).

Desde un punto de vista general, la Directiva 2008/57/CE regula las características técnicas (fundamentalmente, el diseño, la producción y los ensayos finales) de los subsistemas y vehículos, así como el proceso de autorización para su entrada en servicio; la Directiva 2004/49/CE regula las entidades que las utilizan, explotan y mantienen, como se muestra en el siguiente gráfico.



En el gráfico anterior,

- «DTN» significa «disposiciones técnicas nacionales notificadas con arreglo al artículo 17», pero incluye también las disposiciones nuevas para los puntos pendientes, las excepciones y, cuando proceda, para los casos específicos.
- «ER con arreglo al MCS» significa «Evaluación del Riesgo efectuada con arreglo al Método Común de Seguridad» y se refiere a los aspectos de compatibilidad técnica e integración segura ligados a los requisitos esenciales pero no cubiertos por ETI o disposiciones técnicas nacionales.
- Las características técnicas y las normas de explotación y mantenimiento ligadas al diseño pueden extraerse del proceso de autorización y forman parte del expediente técnico.
- La experiencia obtenida es el proceso en el que las características técnicas han de modificarse como resultado de la explotación y mantenimiento reales de los subsistemas o vehículos. La gestión del cambio forma parte del SGS de los AI y las EF, como se expone en los próximos dos puntos.

5.2.2. Requisitos de explotación y mantenimiento que deben verificarse previamente a la autorización de entrada en servicio

De acuerdo con el artículo 15, apartado 2, de la Directiva 2008/57/CE, los Estados miembros deben comprobar que los subsistemas se ajusten a las disposiciones en materia de explotación y mantenimiento relacionadas con el estado de funcionamiento nominal antes de su entrada en servicio. Esto significa que, antes de emitir una autorización de entrada en servicio, es necesario comprobar que los subsistemas se puedan explotar y mantener de acuerdo con las normas específicas en la materia de la ETI pertinente.

Con arreglo a la Directiva 2008/57/CE se preparan y adoptan también ETI sobre explotación y gestión del tráfico, pero como solo cubren subsistemas de carácter no estructural, estos no necesitan autorización. Todas las especificaciones que obedecen a requisitos de explotación relacionados con el estado de funcionamiento nominal (por ejemplo, características de los frenos y bocinas de los vehículos motores) están cubiertas por las ETI de carácter estructural.

La ETI relativa a la explotación y gestión del tráfico («ETI EXP») recoge los requisitos de los «procedimientos y equipamientos asociados que permitan asegurar una explotación coherente de los diferentes subsistemas estructurales» (anexo II). No se refiere a las obligaciones relativas a la autorización del estado de funcionamiento nominal, que es obtenida por el solicitante (por ejemplo, el fabricante) sino a los procedimientos armonizados necesarios para garantizar un funcionamiento coherente de las distintas partes del sistema ferroviario, procedimientos que corren a cargo de los AI y las EF con arreglo a sus SGS respectivos.

Uno de los objetivos fundamentales de la ETI EXP es armonizar la división de responsabilidades en el terreno de la explotación entre AI y EF, ya que de otra forma sería necesario instaurar un entramado complejo de acuerdos de cooperación multilateral.

Todos los requisitos pertinentes para el mantenimiento y necesarios para la aplicación de los requisitos esenciales y el logro de la interoperabilidad quedan integrados en las ETI de carácter estructural, y se basan en las características técnicas del subsistema. A tal fin, el solicitante facilita una primera documentación sobre operación y mantenimiento que ha de incluirse en el expediente técnico del subsistema considerado. El expediente técnico es un referente fundamental de partida para la gestión continuada del mantenimiento, e incluye las actas iniciales de funcionamiento y mantenimiento. Después de la entrada en servicio, la tarea de supervisión continuada de las operaciones de mantenimiento y la modificación de la información correspondiente recae sobre la EF o el AI, en conjunción con las EEM, al objeto de garantizar ciclos de funcionamiento correctos y un aprovechamiento de la experiencia obtenida (artículos 4 y 9 de la Directiva 2004/49/CE). Hay que señalar que la gestión del cambio forma parte de las SGS de los AI y las EF.

5.2.3. Sistemas de gestión de la seguridad (SGS)

De acuerdo con la Directiva 2004/29/CE, al cumplir sus deberes y responsabilidades, los AI y las EF deben aplicar un SGS que se ajuste a los requisitos nacionales y de la UE y conste de elementos comunes. Los procedimientos destinados a garantizar una explotación segura (incluidos la utilización y el mantenimiento) de los vehículos y subsistemas están recogidos en los SGS de las EF (en el caso de los vehículos) o de los AI (en el de las redes).

Uno de los objetivos del certificado y de la autorización de seguridad es dejar constancia de que la EF y el AI han establecido su SGS y pueden cumplir los requisitos esenciales exigidos por las ETI en la explotación de los subsistemas considerados. Los certificados y autorizaciones de seguridad son revisados a intervalos regulares, lo que no sucede con la autorización de entrada en servicio. La autorización de entrada en servicio es siempre válida, excepto cuando se produzca un cambio sustancial que incida en el estado de funcionamiento nominal (características técnicas), por ejemplo en caso de renovación o rehabilitación, según la envergadura de los trabajos. Los cambios en la explotación de las EF quedan regulados por la Directiva 2004/49/C, y los cambios en el estado de funcionamiento nominal de un vehículo o subsistema, por el procedimiento de autorización contemplado en la Directiva 2008/57/CE.

5.3. *Compatibilidad técnica, integración segura y compatibilidad entre vehículos*

5.3.1. *Compatibilidad técnica*

La compatibilidad técnica es uno de los «requisitos esenciales» que deben satisfacer «el sistema ferroviario transeuropeo, los subsistemas y los componentes de interoperabilidad, incluidas las interfaces» (artículo 4).

La compatibilidad técnica se define en el anexo III de la Directiva 2008/57/CE: «Las características técnicas de las infraestructuras y de las instalaciones fijas deben ser compatibles entre sí y con las de los trenes que vayan a circular por el sistema ferroviario». También se precisa respecto a varios subsistemas de carácter estructural (anexo III, puntos 2.2.3, 2.3.2 y 2.4.3).

Por otro lado, el anexo I, apartado 3, considera que la compatibilidad técnica es fundamental para la calidad del servicio, las prestaciones, la seguridad y el coste del sistema ferroviario.

Las EF encargadas de la explotación de los trenes necesitan saber si una determinada ruta corresponde a las características de funcionamiento de su tren, es decir, si es técnicamente compatible con él.

Por ello, las ETI contienen las especificaciones necesarias para que el subsistema y sus interfaces sean interoperables y se ajusten a los requisitos esenciales (incluido el de la compatibilidad técnica). En consecuencia, cuando exista y esté vigente una ETI, la verificación de la compatibilidad técnica deberá realizarse con referencia a ella (artículo 17, apartado 2).

Cuando no exista una ETI que regule el requisito esencial de compatibilidad técnica (por ejemplo, la interfaz con los sistemas de señalización y protección de los trenes heredado o los subsistemas de infraestructuras de energía, de control-mando y señalización no conformes con las ETI), se aplicarán las normas nacionales.

Es decir, hasta que las ETI no regulen las interfaces de todas las partes de la red, los Estados miembros deben promulgar normas que, de forma adicional a las ETI, garanticen la compatibilidad técnica entre vehículos y partes de la red bajo su responsabilidad que no están conformes con las ETI. Esto incluiría, por ejemplo, los requisitos heredados a efectos de los sistemas de protección de trenes, de modo que los sistemas de control-mando y señalización a bordo de los vehículos puedan diseñarse, instalarse y verificarse de forma que comprendan las señales procedentes de los transpondedores de las vías del sistema heredado y reaccionen a ellas.

En la fase de transición es posible que algunos Estados miembros no cumplan el requisito de instaurar un conjunto completo de normas nacionales transparentes (artículo 17) que regulen las interfaz vehículo-red cuando no exista una ETI, y que tengan un nivel de pormenorización similar al de una ETI. Esto puede deberse a que, en el pasado, la especificación de la interfaz vehículo-red, tan necesaria para preservar los niveles de interoperabilidad nacional, era regulada por normas internas de las empresas nacionales de ferrocarriles. En este caso, para demostrar la compatibilidad técnica no se recomienda el uso de los métodos de evaluación del riesgo basados en los principios 2º y 3º del método común de seguridad para la evaluación de riesgos (MCS de ER), ya que podría producirse una incompatibilidad en las especificaciones de las interfaces entre los proyectos, así como pérdida de interoperabilidad.

Conclusión: La compatibilidad técnica en la interfaz entre la red y los vehículos es fundamental para la seguridad. Aunque el aspecto de la seguridad en dicha interfaz podría comprobarse mediante los principios 2º y 3º del MCS de ER, por razones de interoperabilidad es necesario que se compruebe mediante un enfoque normativo (principio 1º de dicho método común), incluida la normativa armonizada de la UE, tales como las ETI o las normas armonizadas, o, cuando no existan todavía, mediante disposiciones nacionales notificadas.

5.3.2. Integración segura

Al autorizar la entrada en servicio de subsistemas estructurales, los Estados miembros se han de asegurar de que tales subsistemas se conciban, construyan e instalen de tal modo que cumplan los requisitos esenciales y, en particular, tienen que comprobar que se integren de forma segura en el sistema en el que están colocados (artículo 15, apartado 1) para garantizar el funcionamiento seguro del sistema ferroviario y la gestión de riesgos correspondiente.

A tal fin, y como norma general, deberán demostrarse los siguientes aspectos:

- para la entrada en servicio de un subsistema concreto, la integración segura del mismo en todos los demás subsistemas,
- para la entrada en servicio de un vehículo, la integración segura de los subsistemas pertinentes del vehículo (solo para la primera autorización) y la integración segura del vehículo en la red considerada.

Sin embargo, no siempre son necesarios controles de integración segura; por ejemplo tratándose de vehículos, y bajo ciertas condiciones, el capítulo V de la Directiva 2008/57/CE suprime dicha obligación cuando los vehículos hubieran sido autorizados en un Estado miembro y hubieran operado en otro.

La integración segura forma parte de los requisitos esenciales (artículo 15, apartado 1). Por lo tanto, en general queda regulada por las ETI o por disposiciones nacionales (artículo 17).

Para demostrar la integración segura mediante el MCS de ER, el solicitante tendrá que

- remitir a los requisitos de las ETI o de disposiciones nacionales mediante la aplicación del primer principio de aceptación del riesgo «utilización de códigos de prácticas», o
- si la cuestión no está cubierta por una ETI o por disposiciones nacionales, realizar una evaluación específica del riesgo o un estudio de similitud para identificar los requisitos que faltan (principios de aceptación del riesgo 3º y 2º del MCS de ER), que deberá publicarse para dar transparencia a la aceptación de la ANS.

Como se señala en el MCS de ER, la aplicación del mismo no debe, en el caso de la integración segura, llevar a la instauración de requisitos que contradigan los establecidos en las ETI. Por analogía, esto se aplica también a las disposiciones nacionales, lo que significa que, cuando existan ETI o disposiciones nacionales, estas son obligatorias; si no fuera así, nunca se lograría la interoperabilidad.

Conclusiones:

- Si la interfaz entre el vehículo y la red está regulada por los requisitos de una ETI o por una disposición nacional, el solicitante los considerará como un código de prácticas, y los riesgos que constituyen el objeto de los requisitos de la ETI o la disposición nacional se considerarán verificados si se ajustan a los requisitos de la ETI o la disposición nacional. Esto significa que si los requisitos de la ETI o la disposición nacional cubren el requisito fundamental de la seguridad (es decir, todos los riesgos pertinentes), la integración segura queda demostrada por la ejecución de la ETI o la disposición nacional.

- Si existen riesgos cuyos requisitos no están cubiertos por una ETI o disposición nacional, ello significa que las ETI o las disposiciones nacionales no cubren completamente los requisitos esenciales; esta deficiencia debe subsanarse recurriendo al artículo 7. Estas lagunas en el terreno de los requisitos tendrán que ser examinadas en las futuras revisiones de las ETI con el fin de lograr gradualmente mediante las ETI una cobertura total de las interfaces interoperables. Mientras tanto los riesgos serán gestionados por el solicitante cotejándolos con un sistema de referencia o mediante una evaluación explícita del riesgo efectuada con arreglo al Reglamento sobre el Método Común de Seguridad para la Evaluación de Riesgos.
- Con el fin de promover la interoperabilidad, es necesario que la compatibilidad técnica y la integración segura entre vehículo y red se demuestre mediante un enfoque normativo. A tal fin, la ETI debe cubrir exhaustivamente ambos aspectos.

Hay que señalar que todos los requisitos de la autorización de entrada en servicio están recogidos en la Directiva 2008/57/CE, y que esta Directiva se aplica simultáneamente con la Directiva 2004/49/CE. Ello significa que:

- Si, para mantener el nivel de seguridad existente, es necesario imponer requisitos con arreglo a la Directiva 2004/49/CE más estrictos que los previstos en las ETI, a fin de evitar una restricción de la circulación de trenes conformes con la ETI tales requisitos deberán:
 - adoptar la forma de requisitos aplicables a la infraestructura o la explotación (requisitos que se incluirían en las ETI correspondientes como casos debidamente justificados), o
 - si resulta inevitable imponer una medida aplicable a los vehículos, deberá ser incorporada a la ETI como caso específico debidamente justificado,
- los Estados miembros no deberán invocar la Directiva 2004/49/C para imponer requisitos adicionales de autorización de entrada en servicio.

5.3.3. Compatibilidad entre vehículos

Al organizar el funcionamiento de sus trenes, las EF deberán utilizar vehículos compatibles técnicamente con la red y que además puedan ser acoplados entre sí. Como el sistema de acoplamiento queda, por lo que se refiere a la gestión de la flota propia, al arbitrio de las EF, o a los acuerdos entre EF tratándose de flotas conjuntas, no sería correcto alegar que para lograr la interoperabilidad o un nivel óptimo de armonización sea necesario que todos los vehículos se ajusten a un mismo sistema de acoplamiento.

Con todo, como una vez acoplados los vehículos tienen que mantener un nivel de seguridad, la ETI debe recoger al menos los requisitos de carácter funcional que, en el terreno del acoplamiento, han de verificarse en el marco del procedimiento de verificación «CE».

Una situación específica sería la de los vagones utilizados en los servicios de vagones completos en la red de ancho de vía estándar. Teniendo en cuenta el tamaño de esta flota, podría concebirse la inclusión en la ETI de especificaciones estándar en materia de acoplamiento; ahora bien, por no ser obligatoria para la interoperabilidad, tal especificación no debería hacerse obligatoria para todos los vagones, sino solo para los que utilicen el acoplamiento estándar. En la actualidad la Agencia Ferroviaria Europea está analizando cuál es el lugar óptimo para introducir estas especificaciones: si las EF operan vehículos compartidos con arreglo a acuerdos comerciales (contratos de utilización de vagones), ¿cuál es el mejor lugar para gestionar estas especificaciones? ¿el propio acuerdo, normas de cumplimiento voluntario, normas armonizadas o ETI?

Conclusión: Si la ETI incluye una especificación relativa a la compatibilidad entre vehículos, tal especificación deberá ser verificada en el marco del procedimiento de verificación «CE». Sin embargo, no existen datos que indiquen que la interoperabilidad exige que cada vehículo tenga el mismo sistema de acoplamiento.

5.4. Autorizaciones según si los vehículos son conformes o no con las ETI

5.4.1. Autorización de vehículos conformes con las ETI

Las disposiciones relativas a la **primera autorización** se recogen en el artículo 22 de la Directiva 2008/57/CE.

Si todos los subsistemas que integran el vehículo han sido autorizados con arreglo al capítulo IV de la Directiva 2008/57/CE, el Estado miembro debe autorizar directamente el vehículo sin más comprobaciones, porque estas ya habrían sido realizadas con arreglo al procedimiento de entrada en servicio de los subsistemas, incluida la compatibilidad técnica y la integración segura [artículos 15 y 22, apartado 2, letra a)] Si los subsistemas que integran el vehículo no han sido autorizados con arreglo al capítulo IV de la Directiva 2008/57/CE, se procede como se expone a continuación.

Tratándose de vehículos cuyos subsistemas disponen de todas las declaraciones «CE» de verificación necesarias, existen dos tipos de compatibilidad técnica: uno entre los subsistemas del vehículo y otro entre el vehículo y la red [artículo 22, apartado 2, letra b)].

Igualmente, existe una disposición que prevé el control independiente de la integración segura, tanto entre los subsistemas del vehículo como entre este y la red.

Respecto a los puntos pendientes y los casos específicos, el organismo designado comprueba la conformidad con las disposiciones nacionales.

En relación con las **autorizaciones adicionales** debe aplicarse el artículo 23 de la Directiva 2008/57/CE.

La Directiva 2008/57/CE dispone un reconocimiento mutuo de las distintas formas posibles de cumplir los requisitos esenciales para evitar que las autorizaciones adicionales acarreen nuevos controles.

En este caso, la ANS solo podrá exigir requisitos nuevos o análisis de riesgo suplementarios (con arreglo al MCS de ER) si se trata de:

- la compatibilidad técnica entre el vehículo y la red, incluidas las normas nacionales aplicables a los puntos pendientes necesarios para garantizar dicha compatibilidad,
- las normas nacionales aplicables a casos específicos debidamente definidos en las ETI.

Conclusión: Los Estados miembros no deberán presentar objeciones contra las normas nacionales que regulen puntos pendientes no relacionados con la compatibilidad técnica entre el vehículo y la red.

Ahora bien, esto no significa que las normas nacionales no relacionadas con la compatibilidad técnica entre el vehículo y la red sean automáticamente consideradas equivalentes y clasificadas «A» en el documento de referencia. Significa que, en el contexto de vehículos conformes con las ETI, el documento de referencia solo se utiliza tratándose de puntos pendientes relativas a la compatibilidad técnica entre el vehículo y la red y en casos específicos. Solo son estos dos los casos (compatibilidad técnica entre el vehículo y la red o casos específicos) en los que, una vez adoptado el documento de referencia a que se refiere el artículo 27 de la Directiva, la ANS no podrá plantear objeciones contra los requisitos mutuamente reconocidos y, por ende, clasificados en el grupo A conforme al anexo VII de la Directiva 2008/57/CE.

Ejemplo: No se realizarán más comprobaciones para emitir una autorización adicional a un vehículo conforme con la ETI CMS que circule por líneas igualmente conformes con ella [siempre que haya sido certificado como totalmente conforme con las especificaciones de la Decisión 2010/79/CE de la Comisión ⁽¹⁾].

y

Para emitir una autorización adicional a un vehículo conforme con la ETI CMS que circule por una red no conforme con ella, los controles en materia de CMS solo podrán cubrir la compatibilidad técnica entre el sistema de CMS a bordo y el sistema CMS de la red.

5.4.2. Autorización de vehículos no conformes con las ETI

Vehículos no conformes con las ETI son los que no cumplen lo dispuesto en todas las ETI vigentes, incluidos aquellos a los que se han reconocido excepciones; son también aquellos cuyos requisitos esenciales no estén, en una parte significativa, recogidos en una o más ETI. En este último caso, aunque el vehículo podría estar conforme con todas las ETI pertinentes, los términos «no conforme con las ETI» se utilizan por razones de simplicidad.

En relación con la **primera autorización** debe aplicarse el artículo 24 de la Directiva 2008/57/CE. Es un proceso muy similar al seguido respecto a los vehículos conformes con las ETI. La principal diferencia es que los controles que deben realizarse con arreglo a las disposiciones nacionales quedan determinados por la lista de parámetros del documento de referencia, mientras que, tratándose de vehículos conformes con las ETI, quedan determinados por las normas necesarias para garantizar la compatibilidad técnica con la red, por la lista de puntos pendientes y por los casos específicos en cada ETI.

Sin embargo, en aspectos cubiertos por las ETI se aplica el procedimiento «CE» de verificación; aquí se incluye la compatibilidad técnica y la integración segura, como se señalaba en puntos anteriores.

En relación con las **autorizaciones adicionales** deberá aplicarse el artículo 25 de la Directiva 2008/57/CE.

En este caso, la amplitud de los controles es mayor y no está tan limitado como en el caso de los vehículos conformes con las ETI. Los Estados miembros podrán invocar todas las normas necesarias para hacer cumplir los requisitos esenciales siempre que estén en relación con los parámetros contemplados en el documento de referencia. No obstante:

- para la primera autorización, los Estados miembros no podrán plantear objeciones contra ningún elemento ajeno a la red a no ser que puedan demostrar al solicitante un riesgo importante para la seguridad; las ANS no dispondrán de esta posibilidad tratándose de vehículos conformes con las ETI, ni de vehículos no conformes con las ETI si las normas que regulan el parámetro correspondiente están incluidas en el grupo A; como el planteamiento de objeciones no puede menoscabar la libre circulación de subsistema (artículo 16), la primera verificación de los requisitos esenciales de los subsistemas por parte de los Estados miembros prevalece, y la segunda ANS solo podrá pedir la realización de controles si los primeros no hubieran estado sancionados mediante una declaración «CEI» de verificación,

⁽¹⁾ DO L 37 de 10.2.2010, p. 74.

- los Estados miembros podrán pedir una evaluación del riesgo o la realización de comprobaciones para verificar la conformidad con las disposiciones nacionales de cualquier registro de explotación o cualquier prueba de compatibilidad con la red; pero una vez en vigor el documento de referencia, solo podrán formular esta petición para las normas de los grupos B y C.

Muchos Estados miembros establecen una diferencia entre los requisitos que se aplican a los vehículos autorizados existentes y los que se aplican para autorizar vehículos rehabilitados o renovados. Si se presenta una solicitud de autorización adicional respecto a un vehículo existente no conforme con las ETI en un segundo Estado miembro, el artículo 25 solo permitiría al segundo Estado miembro comprobar la compatibilidad con la red. El segundo Estado miembro ha de respetar la primera autorización, incluso si se hubiera concedido con arreglo a un régimen anterior, excepto el caso de riesgo significativo para la seguridad. Esto concuerda con la necesidad de evitar discriminaciones entre vehículos autorizados por primera vez en diferentes Estados miembros.

En aras de una mayor claridad, los Estados miembros deben precisar en sus disposiciones nacionales cuáles de ellas se aplican a todos los subsistemas en servicio y cuáles deben ser cumplidas solo por los subsistemas rehabilitados o renovados que soliciten autorización de entrada en servicio.

5.5. Autorización de tipos de vehículo

La Directiva 2008/57/CE establece dos procedimientos de autorización de tipos:

- podrá autorizarse por primera vez un tipo de vehículo (artículo 26, apartado 1) sobre la base de un examen de tipos sin autorizar la entrada en servicio de ningún vehículo de este tipo (el término «examen de tipos» no se limita a un examen teórico de los diseños, sino que incluye todos los ensayos necesarios del prototipo). Si se autoriza un tipo, todas las autorizaciones de vehículos deberán basarse en una declaración de conformidad con ese tipo, sin más verificaciones (artículo 26, apartado 3), o
- podrá autorizarse por primera vez un determinado vehículo, en cuyo caso deberá al mismo tiempo autorizarse el tipo de dicho vehículo (artículo 26, apartado 2).

Por otro lado, si un vehículo obtiene una autorización adicional de entrada en servicio en un segundo Estado miembro, este deberá autorizar el tipo de vehículo, y las subsiguientes autorizaciones de vehículos en dicho Estado miembro se basarán en una declaración de conformidad con dicho tipo, sin más verificaciones.

5.6. Autorizaciones de vehículos que circulan por redes transeuropeas o no transeuropeas

El ámbito geográfico de las ETI adoptadas hasta el momento son los ferrocarriles que forman parte de las RTE (anexo I). El 29 de abril de 2010 la Comisión dio a la Agencia el mandato de ampliar el ámbito de aplicación de las ETI.

Como dispone el artículo 8, apartado 3, de la Directiva 2008/57/CE, 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 vehículos y los subsistemas de 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 17, apartado 3, de la Directiva 2004/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾;

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 17, apartado 3, de la Directiva 2008/57/CE.

Esto significa que, para ser autorizado un vehículo en la red completa de un Estado miembro, deberá verificarse su conformidad con dos series de normas en el primero de los casos (uno para las Redes Transeuropeas y otro para las no Transeuropeas), a no ser que el Estado miembro decida otra cosa en la normativa nacional de transposición de la Directiva 2008/57/CE, pero con una sola serie de normas si el vehículo solo se utiliza ocasionalmente en redes no transeuropeas.

⁽¹⁾ La Directiva 2008/110/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 345 de 23.12.2008, p. 62) modificó la Directiva 2004/49/CE; el anexo III quedó modificado de forma que la referencia al artículo 8 ya no es necesario.

5.7. Autorizaciones de vehículos procedentes de terceros países

El principio general es que, antes de ser utilizado en una red ferroviaria un vehículo procedente de un tercer país deberá estar autorizado para su entrada en servicio por primera vez por el órgano nacional de seguridad competente de dicha de red (artículo 21, apartado 1).

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 que estén sujetos a una excepción, podrán aplicarse (artículo 21, apartado 11). Este es el caso típico de los vehículos que circulan entre los estados bálticos y terceros países que utilizan el ancho de vía ruso.

Como excepción a las normas generales, las autorizaciones de entrada en servicio concedidas antes del 19 de julio de 2008, incluidas las autorizaciones concedidas con arreglo a acuerdos internacionales, como el RIC y el RIV, seguirán siendo válidas de conformidad con las condiciones en las que se hubieren concedido las autorizaciones (artículo 21, apartado 12).

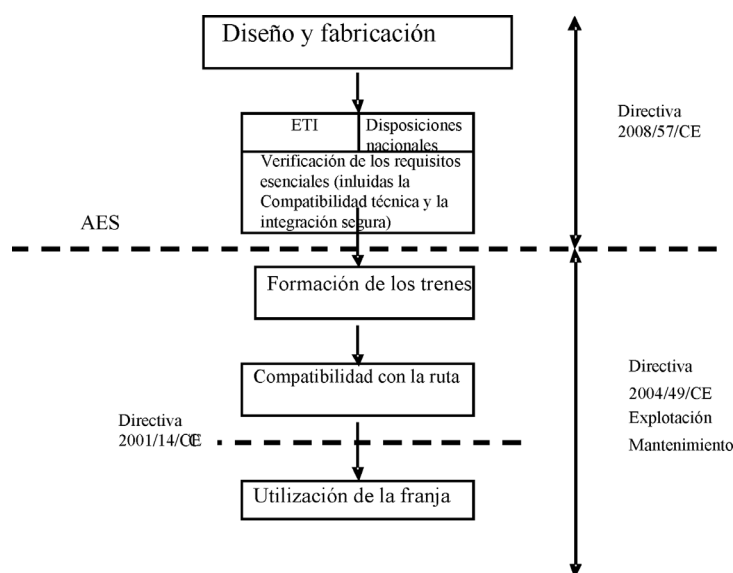
Finalmente se recuerda que, por lo que se refiere a los acuerdos internacionales, si la UE es parte de estos, sus normas son obligatorias para la UE y sus Estados miembros. Por ejemplo, cuando la UE sea miembro de pleno derecho del Convenio COTIF 99 y aplique el apéndice ATMF revisado, los vehículos autorizados en un tercer país que aplique COTIF podrá acceder a la red de la UE si habían sido autorizados por una autoridad competente con arreglo a requisitos idénticos o equivalentes a los vigentes en la UE y a un procedimiento de evaluación de la conformidad similar. El apéndice ATMF revisado especifica las condiciones que llevarían al reconocimiento mutuo de las autorizaciones expedidas dentro y fuera de la UE, y por lo tanto a la posibilidad de acceder a la UE sin autorización adicional; este sería el caso de los vagones de mercancías, de modo similar al del antiguo régimen RIV.

6. Procedimiento a seguir tras la autorización

6.1. Formación del tren

Una vez autorizados los vehículos, la EF podrá usarlos para formar un tren.

La ETI EXP (punto 4.2.2.5, composición del tren) establece que la EF determinará las normas y procedimientos de la formación de trenes, así como las restricciones de tal actividad (por ejemplo, el gálibo de carga en vagones de mercancía abiertos, la ubicación de mercancías peligrosas en una determinada posición, las prescripciones para garantizar la tracción y el frenado adecuados). Los procedimientos necesarios para el cumplimiento de estas normas se indican en el SGS de la EF.



6.2. Garantía de la compatibilidad con la ruta

El SGS de la EF contiene los procedimientos necesarios para garantizar la compatibilidad del tren con la ruta (por ejemplo, longitud máxima, tipo de electrificación, radio mínimo de las curvas). El SGS de la EF ha de tener en cuenta las disposiciones/condiciones relativas a la explotación del tren y expuestas en la ETI EXP ⁽¹⁾, así como las disposiciones nacionales.

⁽¹⁾ Decisión 2006/920/CE de la Comisión, de 11 de agosto de 2006, sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema Explotación y gestión del tráfico del sistema ferroviario transeuropeo convencional (DO L 359 de 18.12.2006, p. 1), y Decisión 2008/231/CE de la Comisión de 1 de febrero de 2008 sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema «explotación» del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad adoptado según lo dispuesto en el artículo 6, apartado 1, de la Directiva 96/48/CE, y por la que se deroga la Decisión 2002/734/CE de la Comisión de 30 de mayo de 2002 (DO L 84 de 26.3.2008, p. 1).

Antes de que la EF adquiera del AI el acceso del tren a la red, deberá en primer lugar conocer el tipo de acceso que el AI ha ofrecido a la venta. La EF necesita asegurarse de que la ruta cuyo acceso va a comprar puede aceptar los vehículos y trenes que la EF se propone explotar.

En el registro de la infraestructura la EF puede encontrar información sobre el tipo de infraestructura que necesita y decidir si el tren que se propone explotar es compatible con la ruta considerada. El AI debe consignar en el registro los valores límites de los parámetros de interfaz que rigen en un determinado tramo de ruta. El registro debe también tener en cuenta el caso en que la ETI permita elegir entre varias posibilidades o deje que el AI se atenga a las disposiciones nacionales.

La EF depende de la exhaustividad de esta información para lograr una explotación segura de sus trenes.

La obligación del AI de hacer públicas las características de la infraestructura existe ya en la actualidad [Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁽¹⁾ por lo que se refiere al acceso a la red; Directiva 2004/49/CE, 2008/57/CE y ETI EXP por lo que se refiere a la explotación). Mientras el registro de infraestructuras no esté en vigor o esté incompleto o no en pleno funcionamiento, el AI deberá publicar la información de otra forma. Pero esto no autoriza al AI a imponer una especie de segunda autorización a los vehículos o trenes de la EF. Una vez que la EF haya llegado a la conclusión (a través del registro de infraestructuras y del expediente técnico de vehículos, una vez consideradas las restricciones de la autorización de entrada en servicio del vehículo) que la ruta es compatible con los vehículos que se propone utilizar en el tren, deberá remitirse a las disposiciones de la ETI EXP (especialmente los puntos 4.2.2.5, «composición del tren», 4.2.2.6, «frenado del tren» y 4.2.2.7, «comprobación de que el tren está en estado de marcha») para cerciorarse de si existen restricciones que afecten al tren y limiten su funcionamiento en la ruta (por ejemplo, limitaciones de velocidad, de longitud, de suministro eléctrico).

Una vez que la EF se haya asegurado de la compatibilidad entre la ruta y el tren, podrá proceder a la explotación de este último.

Es importante señalar que la Directiva 2004/49/CE responsabiliza al AI y a la EF de sus partes del sistema. La EF es la única responsable de la seguridad de explotación de sus trenes. El papel del AI se limita a la gestión de la infraestructura, por lo que no es responsable de la explotación de los trenes más allá de servir de autoridad que posibilita la circulación.

6.3. *Obtención de franja ferroviaria (asignación de la capacidad)*

El artículo 5, apartado 1, de la Directiva 2001/14/CE dispone que «las empresas ferroviarias tendrán derecho a recibir de modo no discriminatorio el paquete de acceso mínimo y de acceso por la vía a la infraestructura de servicios descrito en el anexo II. La prestación de los servicios del punto 2 del anexo II se hará de modo no discriminatorio y solamente se podrán rechazar las demandas de las empresas ferroviarias si existen alternativas viables en condiciones de mercado».

Por lo tanto, las EF tienen derecho de acceso. Las EF no tienen que pedir permiso ni autorización ni aceptación al AI para acceder a la red, y el AI no puede imponer, como parte del régimen de acceso, una «autorización de vehículo o tren» ni un «procedimiento de aceptación» (es decir, algún tipo de «aceptación de la ruta»). Todos los aspectos relativos a la seguridad y la compatibilidad técnica quedan cubiertos por las directivas relativas a la interoperabilidad y la seguridad; solo la ANS tiene poder para autorizar y es responsabilidad de la EF asegurarse de que utiliza vehículos y trenes compatibles con la infraestructura.

Si, durante el proceso de autorización, un AI o una EF tiene dudas respecto a la autorización de entrada en servicio de un vehículo o equipo fijo de otra parte interesada, deberá ponerlo en conocimiento de esta última y, si no queda satisfecho, podrá plantearlo ante la ANS, que deberá tener presentes tales observaciones en la decisión de autorización.

Si un AI o una EF tiene dudas respecto a la utilización de un determinado vehículo o elemento o equipo fijo en una línea específica, deberá ponerlo en conocimiento de la parte interesada con el fin de encontrar una solución de mutuo acuerdo. Si no pueden encontrar una solución deberán plantear el asunto ante la ANS, que tomará una decisión de acuerdo con sus competencias.

Aunque el AI no dispone de competencias para la autorización de vehículos, con arreglo a la Directiva 2001/14/CE es responsable de la asignación de la capacidad. La asignación de franjas ferroviarias consiste en la asignación a los trenes de la capacidad de infraestructura ferroviaria. En algunos casos podría suceder que no exista suficiente capacidad para dar cabida a todas las EF solicitantes que la reclaman. En estos casos se aplicará la Directiva 2001/14/CE.

7. **Modificaciones en un subsistema o vehículo ya autorizado**

7.1. *Procedimiento a seguir*

Los subsistemas serán conformes con las ETI vigentes en el momento de su entrada en servicio, su renovación o su rehabilitación (artículo 5, apartado 2). Ahora bien, la rehabilitación o renovación no conlleva de forma automática la emisión de una nueva autorización de entrada en servicio del subsistema.

⁽¹⁾ DO L 75 de 15.3.2001, p. 29.

De acuerdo con el artículo 20 de la Directiva 2008/57/CE, el Estado miembro que examine el expediente presentado por una entidad contratante o un fabricante decidirá, teniendo en cuenta la estrategia de puesta en práctica indicada en las ETI, si la envergadura de las obras hace necesaria una nueva autorización de entrada en servicio. En caso de nueva autorización, los Estados miembros decidirán en qué medida es necesario aplicar la ETI al proyecto. Será necesaria una nueva autorización de entrada en servicio cada vez que el nivel global de seguridad del subsistema de que se trate pueda verse afectado por las obras previstas (si las obras conllevan cambios significativos en el estado de funcionamiento nominal del subsistema, características técnicas cubiertas por ETI o por disposiciones técnicas nacionales). Si el estado de funcionamiento nominal no cambia, no se necesitará nueva autorización.

Por lo que se refiere al procedimiento «CE» de verificación de subsistemas, como la rehabilitación o renovación puede que no afecte a todo el subsistema, el solicitante podrá solicitar una «declaración intermedia de verificación» para la parte rehabilitada o renovada, el certificado correspondiente expedido por el organismo notificado y la declaración efectuada por el solicitante (anexo VI) ⁽¹⁾. Sin embargo, cuando sea necesaria una nueva autorización de entrada en servicio, para la concesión de esta autorización será preciso el certificado «CE» y la declaración «CE» de verificación. En este caso los certificados y la declaración harán referencia precisa a las ETI o sus partes cuya conformidad no hubiera sido examinada en el procedimiento «CE» de verificación.

7.2. Relación entre casos específicos, excepciones y aplicación parcial de las ETI en caso de renovación/rehabilitación

La Directiva 2008/57/CE no establece una jerarquía entre las excepciones (artículo 9), los casos específicos (artículo 5, apartado 5) y la aplicación parcial de las ETI en el caso de la renovación y la rehabilitación (artículo 20).

Por lo que se refiere a la elección entre excepciones futuras que deben solicitarse y casos específicos que deben consignarse en la ETI, se recomienda que las partes interesadas tengan en cuenta los siguientes principios para evitar el exceso de burocracia:

- los casos detectados de no conformidad permanente con el sistema objetivo especificado en el capítulo 4 de las ETI deberán ser tratados como casos específicos; esto evitaría un exceso innecesario de solicitudes de excepción (el Estado miembro debe declarar la necesidad de un caso específico durante la elaboración de la ETI, de forma que puede ser incluido en la misma),
- los casos detectados aislados de no conformidad temporal o local con una ETI deben ser tratados como futuras solicitudes de excepción; así se evitaría un exceso innecesario de casos específicos en la ETI.

Al llevar a ejecución un proyecto hay que plantearse las siguientes cuestiones, y en este orden:

- a) ¿es posible llevar a ejecución el sistema objetivo?
- b) si no es así ¿establece la ETI algún caso específico?
- c) de no ser así, ¿se trata de un caso de solicitud de excepción?
- d) si no es así, y si se trata de un proyecto de rehabilitación o renovación, ¿qué parte del sistema objetivo puede aplicarse? (en algunos casos la estrategia de ejecución de una ETI puede comportar disposiciones sobre este punto).

En los casos a) y b) el Estado miembro podrá tomar decisiones sin intervención de la Comisión o de otros Estados miembros. En los casos c) y d) la Comisión y otros Estados miembros tendrán acceso a la información y, en algunas ocasiones podrán intervenir:

- o bien a través del procedimiento de comitología (Comisión y todos los Estados miembros),
- o bien mediante una discusión bilateral (Comisión y Estados miembros implicados).

En los casos c) y d) no se recomienda la aplicación parcial de la ETI cuando se trate de infraestructuras y equipos a pie de vía, ya que esto podría entorpecer la libre circulación de trenes durante un período prolongado. La aplicación parcial de la ETI tratándose de material rodante es menos gravosa, ya que solo afecta al poseedor del vehículo y a la EF que lo explota. Finalmente, la comunicación de información con arreglo al artículo 20, apartado 2, es valiosa para determinar el desarrollo o las revisiones futuras de las ETI y la evolución de la interoperabilidad. Permite también a la Comisión verificar la correcta aplicación de la Directiva 2008/57/CE.

Hay que recordar que los casos específicos y las derogaciones pueden también darse en el caso de nuevos proyectos.

⁽¹⁾ El anexo VI está siendo actualmente modificado por la Comisión.

8. Funciones y responsabilidades

La Directiva 2008/57/CE determina las funciones y responsabilidades de una serie de entidades. En algunos casos una entidad puede desempeñar más de una responsabilidad. A veces las entidades pueden subcontratar determinados cometidos, pero no pueden crear nuevos requisitos, funciones o responsabilidades. Todo subcontratista está obligado por los mismos deberes que las entidades responsables, y debe actuar como ellas. Las entidades subcontratistas totalmente responsables de sus cometidos.

8.1. Solicitantes de autorización de entrada en servicio

El «solicitante» no es una entidad única, es la parte que efectúa la solicitud considerada. La Directiva 2008/57/CE prevé los siguientes casos de presentación de solicitudes:

- declaraciones intermedias de verificación,
- verificación CE,
- verificación con arreglo a disposiciones nacionales,
- evaluación MCS [Reglamento (CE) n° 352/2009],
- autorización de entrada en servicio de un subsistema,
- primera autorización de entrada en servicio de un vehículo,
- autorización adicional de entrada en servicio de un vehículo,
- autorización de tipo de vehículo.

El solicitante de autorización de entrada en servicio de un subsistema:

- solicita la autorización de entrada en servicio de un subsistema,
- se asegura de que el subsistema haya pasado por el procedimiento de verificación y facilita a la ANS la documentación acreditativa necesaria,
- podría ser responsable, como reza el artículo 20, de lo siguiente:
 - «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»,
- si procede, invitará al organismo de evaluación del MCS de ER a realizar un informe de evaluación de la seguridad.

Del mismo modo, el solicitante de una autorización de un vehículo:

- realiza la solicitud,
- presenta un «expediente» (artículo 23: vehículos conformes con las ETI) o un «expediente técnico» (artículo 25: vehículos no conformes con las ETI) en el caso de autorizaciones adicionales.

Nota 1: Si se da el caso de que una EF o un AI es solicitante de una autorización de entrada de servicio, asumirá todas las responsabilidades que pesan sobre el mismo, pero esto es independiente de su actividad como EF o AI. El hecho de que sea una EF o un AI (o incluso una empresa de otro tipo) no incide en sus funciones y responsabilidades como solicitante de una autorización de entrada en servicio.

Nota 2: El solicitante de una autorización de entrada en servicio no es necesariamente el que se encarga del procedimiento «CE» de verificación y del procedimiento nacional de verificación. Por ejemplo tratándose de un vehículo, el fabricante puede encargarse del procedimiento completo de verificación (seleccionar e invitar a los organismos notificados, realizar la declaración «CE», encargarse de que los organismos notificados verifiquen la conformidad con las disposiciones nacionales y encargarse de la evaluación de riesgos); a continuación el propietario o poseedor del vehículo puede solicitar la autorización de entrada en servicio.

8.2. *La empresa ferroviaria (EF)*

Las EF son una de las entidades (junto a los fabricantes, poseedores, etc.) que pueden actuar como solicitantes.

El artículo 15, apartado 3, de la Directiva 2008/57/CE hace referencia a la obligación que impone la Directiva 2004/49/CE de que los SGS de las EF aseguren que los subsistemas y vehículos se ajusten a los requisitos esenciales. Ello incluye, por lo tanto, la obligación de mantener la compatibilidad técnica. Para mantener la compatibilidad técnica, el SGS de la EF asegurará que los vehículos con los que opera se mantengan conformes con las ETI y las disposiciones nacionales que establecen los requisitos de compatibilidad técnica entre vehículos e infraestructuras.

8.3. *Administrador de Infraestructuras (AI)*

El presente punto solo se aplica al AI en su calidad de administrador de infraestructuras, y no de explotador de trenes de inspección/mantenimiento/obras.

El AI tiene una responsabilidad directa a la hora de facilitar el proceso de autorización. Para el caso de que la ANS exija ensayos adicionales, el artículo 23, apartado 6, establece que «el administrador de infraestructuras, en consulta con el solicitante, se esforzará por garantizar que todos los ensayos puedan realizarse en los tres meses siguientes a la petición del solicitante».

Por otro lado, el artículo 15, apartado 3, hace referencia a la obligación, con arreglo a la Directiva 2004/41/CE, de que los SGS de los AI aseguren que los subsistemas cumplen los requisitos esenciales. Esto supone la obligación de mantener la compatibilidad técnica.

Para cumplir su obligación de mantener la compatibilidad técnica (junto a las derivadas de otros requisitos esenciales) mientras los vehículos se utilicen en la red, el AI deberá, como parte de su SGS, mantener sus subsistemas en conformidad con las ETI y las disposiciones nacionales que determinan los requisitos de compatibilidad técnica entre vehículos e infraestructuras. Cuando la red no se ajuste a las ETI o las disposiciones nacionales, el AI deberá hacer un mantenimiento que se ajuste a un conjunto dado de límites publicado en el RINF.

Para mantener la compatibilidad técnica el AI deberá, como parte de su SGS, informar a las EF de las características de la infraestructura en los distintos tramos de la ruta; para ello describirá los parámetros relativos a las especificaciones del registro de infraestructuras. Para garantizar la compatibilidad continuada de los tramos de ruta con los trenes, el AI deberá gestionar y mantener la infraestructura de acuerdo con los límites declarados y avisar a las EF de todo cambio de sus características.

Los AI son una de las entidades (junto a los fabricantes, poseedores, etc.) que pueden actuar como solicitantes.

8.4. *Entidad encargada del mantenimiento (EEM)*

El artículo 14, letra a), de la Directiva 2004/49/CE, modificado por la Directiva 2008/110/CE, establece que, antes de su entrada en servicio, es necesario asignar a cada vehículo una EEM.

Teniendo en cuenta que la autorización de entrada en servicio es independiente de la explotación de un vehículo por parte de una EF o de su mantenimiento por parte de una EEM, y que la Directiva 2004/49/CE regula la explotación (utilización) y mantenimiento de los vehículos, la EEM puede ser asignada antes o después de que un vehículo haya recibido la autorización de entrada en servicio, pero siempre antes de ser inscrito en el registro de matriculación nacional (la EEM es un campo de cumplimentación obligatoria del RMN) y antes de entrar en servicio o ser utilizado en la red.

De lo anterior se desprende que también la EEM no interviene en modo alguno en el proceso de autorización.

8.5. *Organismo notificado*

Los organismos notificados verifican la conformidad con las ETI y emiten el certificado «CE» de verificación destinado al solicitante.

El artículo 18, apartado 2, de la Directiva 2008/57/CE establece que la verificación de los organismos notificados «englobará, asimismo, la verificación de las interfaces del subsistema en cuestión con respecto al sistema en que se integre, basándose en los datos disponibles en la ETI de que se trate y en los registros previstos en los artículos 34 y 35».

Esto supone que el organismo notificado desempeña un papel en la comprobación de la compatibilidad técnica con otros subsistemas, lo que es coherente con el hecho de que la compatibilidad técnica está regulada por las ETI. El ámbito de estas verificaciones se limita a las ETI aplicables.

Cada organismo notificado preparará un expediente técnico sobre las verificaciones que hayan efectuado.

8.6. Organismo designado

El artículo 17 de la Directiva 2008/57/CE establece que, cuando se apliquen las disposiciones nacionales, los Estados miembros «también designarán los organismos encargados de efectuar, en el caso de dichas normas técnicas, el procedimiento de verificación contemplado en el artículo 18» (el procedimiento para la declaración «CE» de verificación).

Esto supone que, cuando se aplican las disposiciones nacionales, el organismo designado debe seguir el mismo procedimiento que el organismo notificado y preparar un expediente técnico sobre las verificaciones que haya efectuado.

8.7. Autoridad Nacional de Seguridad (ANS)

Las ANS actúan en beneficio del Estado miembro concediendo autorizaciones de entrada en servicio.

Las tareas de las ANS se determinan en el artículo 16 de la Directiva 2004/49/CE. En relación con el procedimiento de toma de decisiones, la ANS debe tomar su decisión en el plazo de cuatro meses después de haber sido facilitada toda la información solicitada, sin perjuicio de las limitaciones de tiempo específicas establecidas en el artículo 21 de la Directiva 2008/57/CE. Esto significa que este plazo de tiempo de cuatro meses se aplica, por ejemplo, en el caso de una solicitud de primera autorización de entrada en servicio de un vehículo.

Como los procedimientos pueden durar varios meses, se recomienda que las normas aplicadas por la ANS a un procedimiento de autorización concreto sean las vigentes en la fecha de aplicación, y que no se impongan nuevas normas durante el proceso subsiguiente.

Si, como resultado de accidentes o incidentes, los Estados miembros estudiaran la imposición de medidas urgentes, deben tener muy en cuenta que los SGS de la EF constituyen el mecanismo fundamental para gestionar los nuevos riesgos de explotación de los vehículos que pudieran descubrirse en investigaciones efectuadas con motivo de investigaciones sobre un accidente o incidente o de constataciones derivadas de la actividad de supervisión.

Incluso si un Estado miembro considerara que es necesaria de forma urgente una nueva norma de autorización de entrada en servicio, deberá seguir los procedimientos especificados en la normativa europea aplicable, incluida la notificación a la Comisión del proyecto de conformidad con las Directivas 98/34/CE o 2004/49/CE. Las normas deben establecerse, aplicarse y ejecutarse de forma transparente y no discriminatoria, y no pueden crear obstáculos adicionales innecesarios en el sistema de transporte ferroviario europeo.

Por otro lado, la experiencia obtenida en la labor de seguimiento del grave accidente de junio de 2009 en Viareggio demuestra que las autoridades competentes deben intercambiar información a través de la red o grupo de trabajo establecido por la Agencia Ferroviaria Europea antes de tomar medidas urgentes a nivel nacional; este mecanismo de coordinación mejora la calidad y neutralidad del análisis y permite una elección con más elementos de juicio acerca de las medidas más adecuadas, sean obligatorias o voluntarias, a nivel europeo o nacional.

8.8. Estado miembro (EM)

Los Estados miembros son responsables de la transposición de las Directivas a sus ordenamientos legislativos, así como de hacerlas cumplir.

De acuerdo con el artículo 17 de la Directiva 2008/57/CE, los Estados miembros tienen, por lo que se refiere a las autorizaciones de entrada en servicio, la responsabilidad de elaborar y notificar la lista de disposiciones nacionales aplicables a los requisitos esenciales en caso de derogaciones, casos específicos (si el caso específico así lo requiere), puntos pendientes o inexistencia de una determinada ETI. El Estado miembro designa también los organismos responsables de la verificación de la conformidad con las disposiciones nacionales y los pone a disposición de los AI, las EF y los solicitantes de autorizaciones de entrada en servicio.

En ausencia de una determinada ETI, el Estado miembro debe promulgar y hacer cumplir las disposiciones que regulan los requisitos esenciales, incluido el de compatibilidad técnica entre el vehículo y la red. Para garantizar la interoperabilidad nacional y evitar discriminaciones entre solicitantes, estas disposiciones deben alcanzar un nivel de pormenorización similar al de una ETI y no presentar ambigüedades en sus exigencias (es decir, deben establecer valores específicos para los distintos parámetros y métodos de evaluación de la conformidad).

Los Estados miembros son también responsables de notificar los organismos notificados y los designados.

8.9. Organismo de evaluación en el contexto del MCS de ER (organismo de evaluación del MCS)

El organismo de evaluación del MCS se encarga de la verificación de la integración segura cuando así lo exija el artículo 15, apartado 1, de la Directiva 2008/57/CE, según establezca el MCS de ER.

En el contexto de la concesión de autorizaciones de entrada en servicio, la ANS podrá actuar como organismo de evaluación del MCS:

- en el contexto del procedimiento «CE» de verificación del subsistema, cuando la ETI exija la intervención de un organismo de evaluación del MCS (artículo 7, apartado 3, del Reglamento MCS de ER),
- cuando así lo establezca el Reglamento MCS de ER [artículo 2, apartado 2, letra b), artículo 5, apartado 1, letra a), y artículo 7, apartado 2].

Sin embargo, cuando una ANS actúe como organismo de evaluación del MCS debe establecerse una separación funcional; las personas encargadas de la evaluación no podrán ocuparse de la solicitud de autorización de entrada en servicio y de la concesión correspondiente.

9. Registros

9.1. Declaración sobre la red

La declaración sobre la red es un requisito establecido en el artículo 3 de la Directiva 2001/14/CE; se trata de un instrumento utilizado para la concesión de derechos de acceso por el cual el AI facilita la información necesaria sobre, entre otras cosas, las «características de la infraestructura» disponible, lo que permite a la EF solicitar capacidad en una ruta. La EF debe conocer las características de la infraestructura de la ruta para decidir si es compatible con sus trenes.

Tras analizar las declaraciones sobre las redes de los AI, se ha llegado a la conclusión de que la información facilitada no está armonizada y es insuficiente para comprobar la compatibilidad técnica entre los trenes y la red. En el contexto de la refundición de la Directiva 2001/14/CE, y para evitar tareas gravosas o duplicadas, la declaración sobre la red y el registro de infraestructuras deben mantener una coherencia en lo relativo a las «características de la infraestructura».

9.2. Registro de la infraestructura (RINF)

El registro de la infraestructura se introdujo como un instrumento que garantizara la compatibilidad entre trenes y rutas y determinara la conformidad de infraestructuras nuevas, renovadas o rehabilitadas puestas en servicio con arreglo a la Directiva 2001/16/CE. Su ámbito de aplicación se limita a las RTE-T. El contenido del registro de la infraestructura debe ser determinado en la ETI pertinente.

El artículo 35 de la Directiva 2008/57/CE confirmó este enfoque y amplió el ámbito de aplicación del registro a la totalidad de la red.

Como consecuencia de ello, el registro de la infraestructura, una vez ampliado, proporcionará toda la información necesaria para determinar la compatibilidad de forma armonizada y para garantizar la aplicación de la Directiva 2008/57/CE en lo relativo a las características de la infraestructura de una forma coherente con la Directiva 2001/14/CE.

Por tanto, cuando «las características de la infraestructura» cambie de tal manera que afecte a la compatibilidad de los trenes, la descripción de la red debe actualizarse de acuerdo con las especificaciones que se adopten (artículo 35).

Para una mayor fiabilidad del control de la compatibilidad, los parámetros del registro de la infraestructura y del registro europeo de tipos autorizados de vehículos deben ser los mismos.

9.3. Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos (RETAV)

El Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos debe determinar caso por caso todos los tipos de vehículos autorizados a entrar en servicio en la red ferroviaria de la UE con el fin de:

- permitir que las ANS simplifiquen la concesión de autorizaciones de entrada en servicio de vehículos que se ajustan a un tipo autorizado,
- facilitar la aceptación recíproca gracias a la difusión de información sobre los tipos autorizados de vehículos,
- hacer que cualquier organización interesada en actividades de tráfico ferroviario (empresa ferroviaria, propietario o poseedor de vehículos, empresas de *leasing*, etc.) conozca cuáles son los tipos de vehículo autorizados en cada Estado miembro; y dar a los solicitantes una certidumbre razonable del resultado de su solicitud de autorización de entrada en servicio de vehículos,
- permitir que las ANS, los organismos de supervisión, etc. puedan acceder a las características técnicas de cualquier vehículo autorizado,

- permitir que la Agencia obtenga información sobre los tipos autorizados en los diferentes Estados miembros, distinguiendo entre vehículos conformes y no conformes con las ETI, y
- hacer que cualquier organización interesada en actividades de tráfico ferroviario tenga una idea general de que tipos de vehículos pueden ser compatibles con una determinada red; este registro no debe considerarse como la comprobación final de la compatibilidad técnica de un tren con una ruta o parte de ruta de una red; la razón es que un tren podría ser incompatible con una ruta, incluso cuando todos los vehículos que lo formen sean compatibles con ella; la compatibilidad entre los trenes y las rutas está regulada por las disposiciones de la ETI EXP (véase la sección 5 del presente documento), y
- conocer las restricciones ligadas a cada tipo de vehículo.

9.4. Registro de matriculación nacional (RMN).

El RMN sirve para identificar cualquier vehículo autorizado y para:

- registrar las autorizaciones y el número de identificación asignado a los vehículos,
- obtener información breve a nivel europeo relativa a un vehículo concreto,
- establecer contacto con el propietario y el poseedor,
- localizar la EEM de cualquier vehículo en servicio.

9.5. Documento de referencia

El artículo 27 de la Directiva 2008/57/CE ordena la adopción del documento de referencia relativo a las disposiciones nacionales aplicadas por los Estados miembros para la entrada en servicio de los vehículos. Se utiliza en los siguientes casos:

- para determinar los parámetros que han de verificarse para la autorización del vehículo, que deben ser los mismos que han de verificarse con arreglo a la ETI, y
- para registrar la clasificación y las equivalencias de las disposiciones nacionales de autorización de vehículos a fin de facilitar el reconocimiento mutuo.

El documento de referencia se usará para todas las autorizaciones de entrada en servicio de vehículos con arreglo a la Directiva 2008/57/CE o cuando sea necesaria la conformidad con las disposiciones nacionales. Esto se aplica tanto a las Redes Transeuropeas como a las no Transeuropeas. Por lo que se refiere a vehículos conformes con las ETI, el documento permitirá la verificación de la compatibilidad técnica con la red y la observancia de las disposiciones nacionales cuando se trate de casos específicos o de puntos pendientes relacionados con la compatibilidad técnica entre vehículos y redes. Por lo que se refiere a vehículos conformes con las ETI, el documento de referencia permite comparar las disposiciones nacionales relativas a la lista de parámetros que han de verificar las ANS para conceder autorizaciones, exceptuando los aspectos cubiertos por las ETI, si los hubiera.

9.6. Lista de marcas de poseedores de vehículos (MPV)

El registro, regularmente actualizado, se publica en el sitio web de la Agencia (en la actualidad se publica cada primer miércoles de mes).

La marca del poseedor del vehículo (MPV) consiste en un código formado por entre 2 y 5 letra s), que se inscribe en cada vehículo.

La MRV es la representación del nombre completo o la abreviatura del poseedor del vehículo, si es posible de forma reconocible.

La MRV es única en todos los países afectados por la ETI EXP y en todos los países que formalicen acuerdos que conlleven la aplicación del sistema de numeración del vehículo y de la marca del poseedor del vehículo tal y como se describen en la ETI EXP.

La MRV puede usarse en la red únicamente cuando haya sido publicada por el organismo central (Agencia Ferroviaria Europea u OTIF).

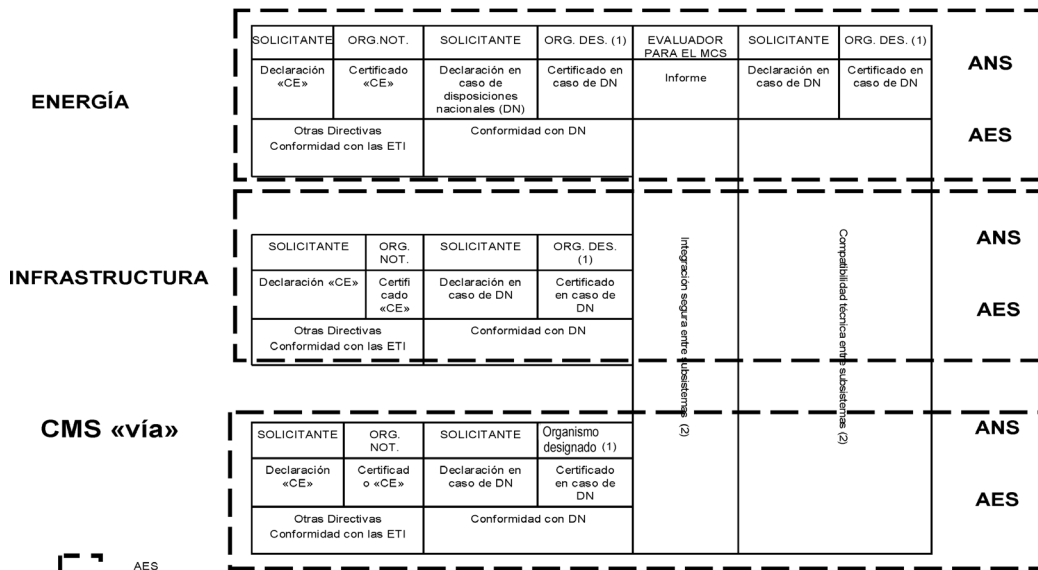
10. Gráficos relativos a los procedimientos de autorización de la Directiva 2008/57/CE

En los gráficos que se presentan a continuación se ilustran los procedimientos que han de seguirse para la autorización de la entrada en servicio de subsistemas y vehículos.

Observación: A pesar de la aparente complejidad de los procedimientos, hay que señalar que un mismo actor puede efectuar varias acciones al mismo tiempo. Además, los distintos procedimientos de autorización adicional de un determinado vehículo pueden efectuarse al mismo tiempo que la primera autorización.

Gráfico 1

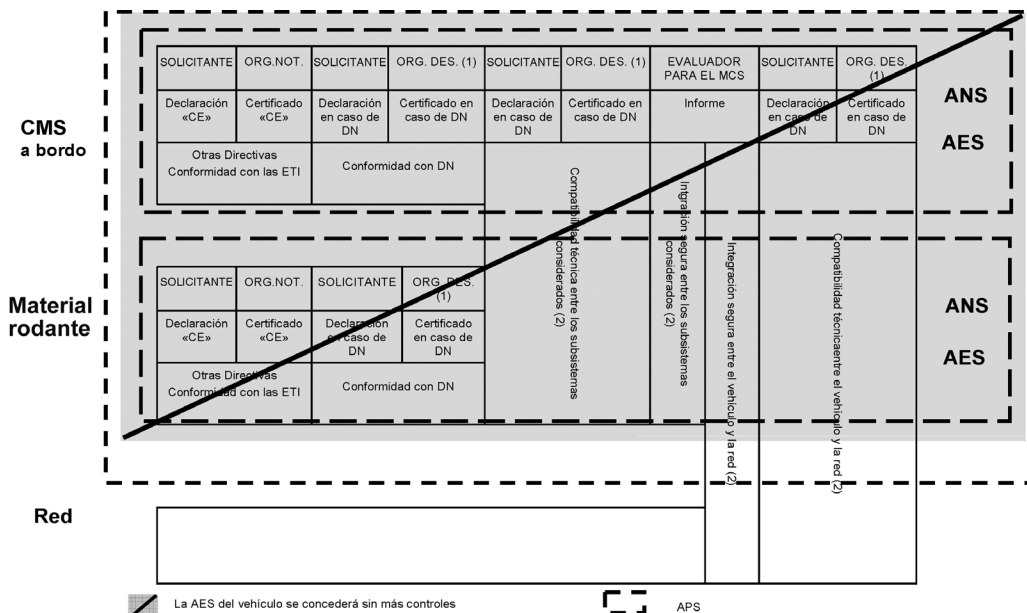
Artículo 15 - AES de subsistemas fijos



- (1) A efectos de la confección del gráfico las tareas del organismo designado se han subdividido, pero pueden ser llevadas a cabo por el mismo organismo. En cualquier caso, solo debe haber un certificado respecto a las disposiciones nacionales en cada subsistema.
- (2) Estas verificaciones podrían haber sido ya realizadas en el contexto del procedimiento «CE» de verificación si la ETI así lo dispone. Por otro lado, es posible combinar las verificaciones de forma que se hagan de una vez.

Gráfico 2

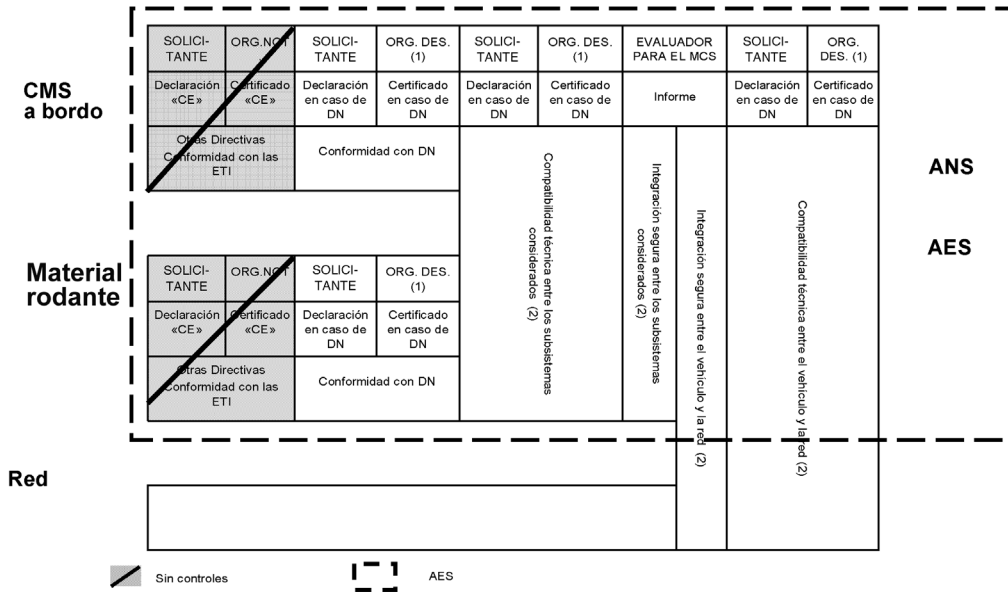
Artículo 22, apartado 2, letra a) - Primera AES; vehículos conformes con las ETI



- (1) A efectos de la confección del gráfico las tareas del organismo designado se han subdividido, pero pueden ser llevadas a cabo por el mismo organismo. En cualquier caso, solo debe haber un certificado respecto a las disposiciones nacionales en cada subsistema.
- (2) Con motivo de la AES de cada subsistema, estas verificaciones podrían haber sido ya realizadas en el contexto del procedimiento «CE» de verificación si la ETI así lo dispone. Por otro lado, es posible combinar las verificaciones de forma que se hagan de una vez.

Gráfico 3

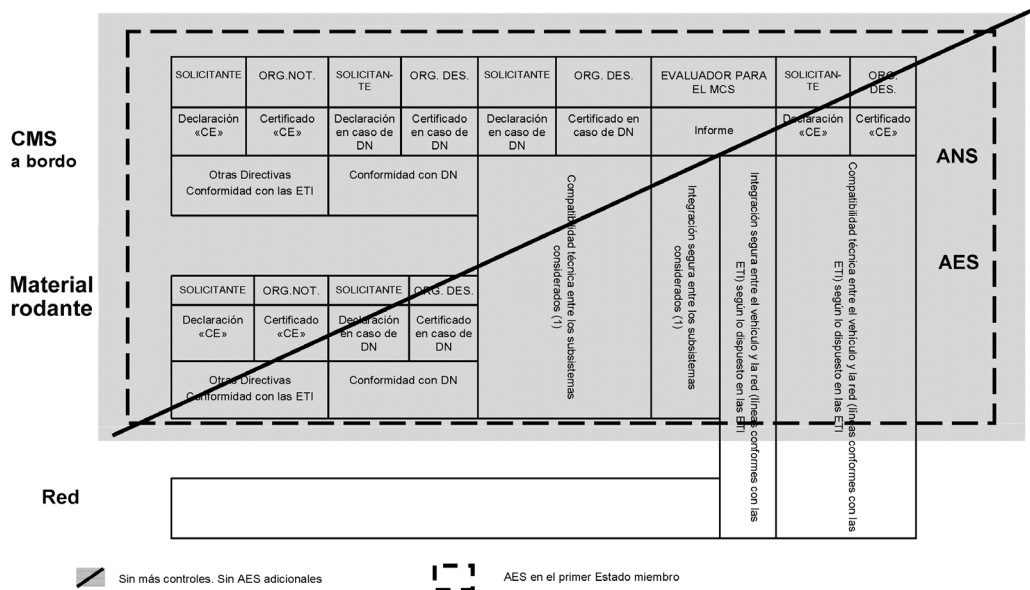
Artículo 22, apartado 2, letra b) - Primera AES; vehículos conformes con las ETI



- (1) A efectos de la confección del gráfico las tareas del organismo designado se han subdividido, pero pueden ser llevadas a cabo por el mismo organismo. En cualquier caso debe haber un certificado respecto a las disposiciones nacionales sobre los vehículos.
- (2) Estas verificaciones podrían haber sido ya realizadas en el contexto del procedimiento «CE» de verificación si la ETI así lo dispone. Por otro lado, es posible combinar verificaciones de forma que se hagan de una vez.

Gráfico 4

Artículo 23, apartado 1 - AES adicional; vehículos de circulación por cualquier parte conformes con las ETI



- (1) En la primera AES estas verificaciones podrían haber sido ya realizadas en el contexto del procedimiento «CE» de verificación si la ETI así lo dispone.

Gráfico 5

Artículo 23 - AES adicional; vehículos conformes con las ETI

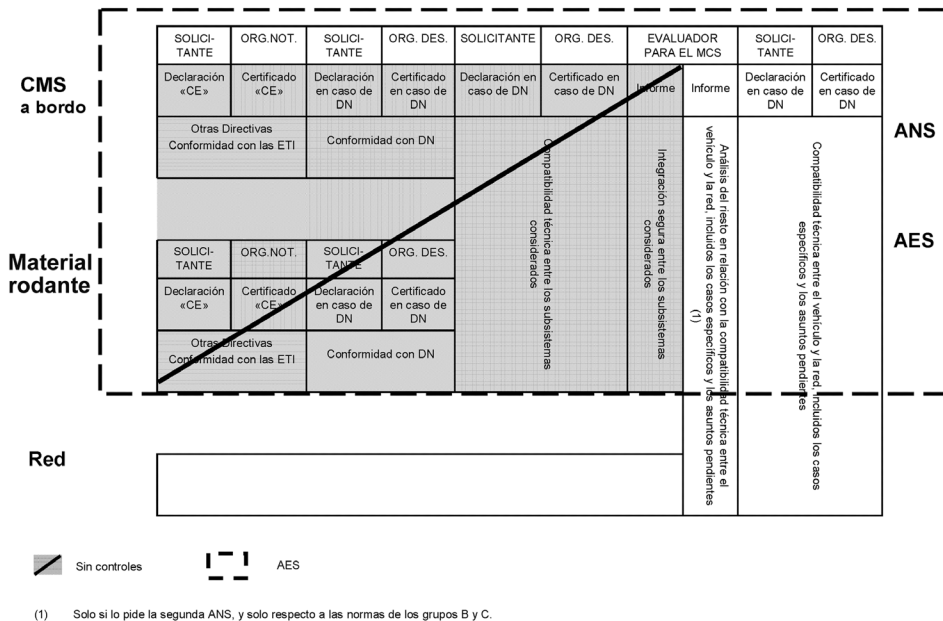


Gráfico 6

Artículo 24 - Primera AES; vehículos no conformes con las ETI

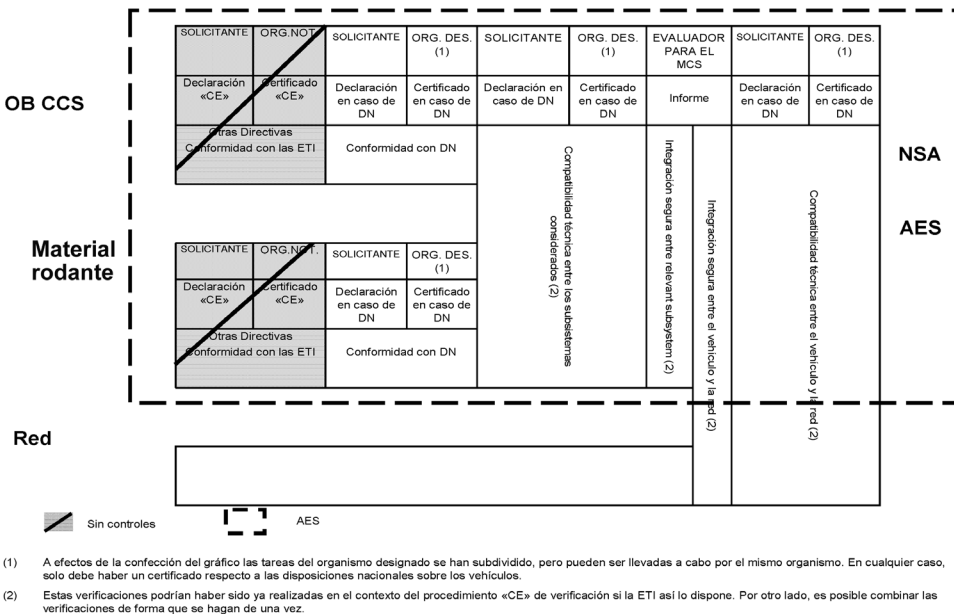
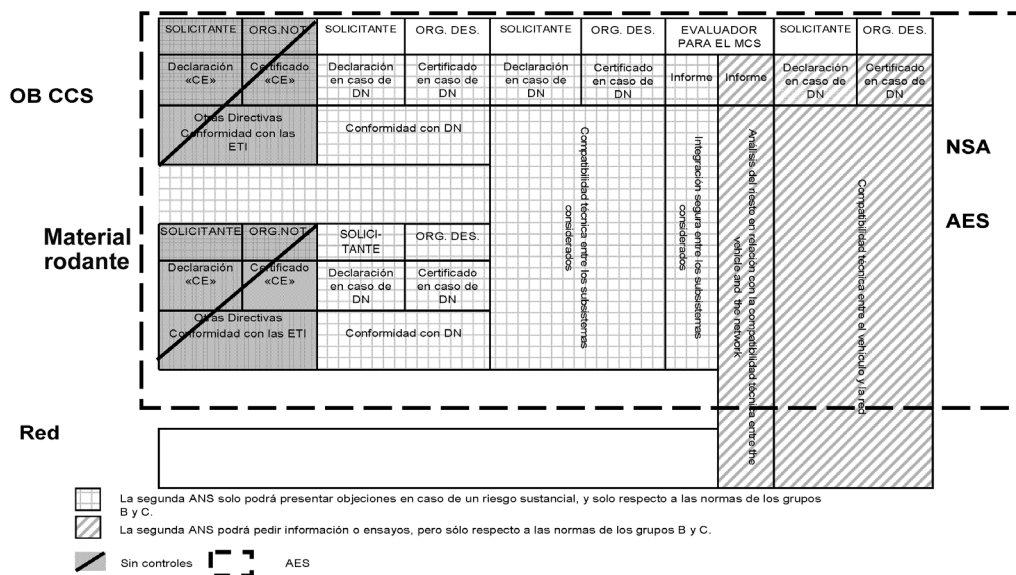


Gráfico 7

Artículo 25 - AES adicional; vehículos no conformes con las ETI



LISTA DE ABREVIATURAS

Abreviatura	Significado
CMS	Control-mando y señalización
MCS de ER	Método Común de Seguridad para la Evaluación de Riesgos
ORG. DES.	Organismo Designado
EEM	Entidad Encargada del Mantenimiento
RETAV	Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos
CI	Constituyentes de Interoperabilidad
AI	Administrador de Infraestructuras
ORG. NOT.	Organismo Notificado
ANS	Autoridades Nacionales de Seguridad
RMN	Registro de Matriculación Nacional
DOUE	Diario Oficial de la Unión Europea
ETI EXP	ETI de Explotación y Gestión
RINF	Registro de Infraestructuras
EF	Empresa Ferroviaria
SGS	Sistema de Gestión de la Seguridad
RTE-T	Redes Transeuropeas de Transporte
ETI	Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad
MPV	Lista de Marcas de Poseedores de Vehículos