

## DECISIONES

### DECISIÓN DELEGADA (UE) 2017/1474 DE LA COMISIÓN

de 8 de junio de 2017

**por la que se completa la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los objetivos específicos de redacción, adopción y revisión de las especificaciones técnicas de interoperabilidad**

[notificada con el número C(2017) 3800]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 5, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

- (1) Si bien el artículo 4 de la Directiva (UE) 2016/797 fija el contenido y algunos principios generales de las especificaciones técnicas de interoperabilidad («ETI»), esta Directiva no establece los objetivos específicos de cada ETI, sino que delega en la Comisión la facultad de adoptar actos delegados a tal fin.
- (2) La presente Decisión establece un conjunto coherente de objetivos específicos que deben incorporarse a las ETI para mejorar la interoperabilidad y al mismo tiempo facilitar, mejorar y desarrollar los servicios de transporte ferroviario dentro de la Unión y con terceros países y contribuir a la realización del espacio ferroviario europeo único y a la realización progresiva del mercado interior.
- (3) Dichos objetivos específicos de las ETI deben aplicarse mediante solicitudes a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea («la Agencia») de conformidad con el artículo 5, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/797. Esas solicitudes deben basarse en las prioridades de la propia Comisión y en la disponibilidad de recursos en la Agencia. Para cada objetivo específico, las recomendaciones de la Agencia deben incluir análisis de coste-beneficio y evaluaciones de impacto de las soluciones técnicas consideradas, de modo que la Comisión pueda elegir las soluciones más viables y establecer las ETI mediante actos de ejecución de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 51, apartado 3, de la Directiva (UE) 2016/797.
- (4) En cuanto al ámbito de aplicación, las ETI existentes abarcan satisfactoriamente todos los subsistemas definidos en el anexo II de la Directiva (UE) 2016/797. Ahora bien, en consonancia con los principios de mejora de la legislación, para reducir el número de actos legislativos y reforzar la coherencia entre las ETI debe revisarse el ámbito de aplicación de determinadas ETI, algunas de las cuales es probable que deban adaptarse o fusionarse para evitar duplicaciones y asegurar una correspondencia más directa entre subsistemas, requisitos esenciales y ETI. En esta labor ha de tenerse en cuenta la necesaria estabilidad de la legislación ferroviaria.
- (5) Con objeto de garantizar la coherencia de la legislación, deben tomarse en consideración las posibles repercusiones e interfaces entre las ETI y entre las ETI y las estrategias, políticas y normas vigentes. Debe analizarse asimismo si las soluciones propuestas, o elementos específicos, deben incluirse en la propia ETI o en legislación y documentos conexos. Además, en la medida de lo posible, han de preservarse las disposiciones de las ETI que eliminan barreras técnicas a la interoperabilidad, en particular las que facilitan la libre circulación de vehículos en toda la Unión.
- (6) Las revisiones de las ETI deben tener en cuenta la experiencia del sector ferroviario en relación con requisitos confusos u otras repercusiones y costes imprevistos resultantes de las ETI, incluidas la experiencia de los corredores ferroviarios de mercancías o las experiencias resultantes de la aplicación de las ETI a líneas de baja densidad.

<sup>(1)</sup> DOL 138 de 26.5.2016, p. 44.

- (7) Asimismo, ha de tener en cuenta la necesidad de alcanzar el justo equilibrio entre un enfoque basado en las normas —que permite facilitar la compatibilidad técnica, sobre todo en las interfaces entre subsistemas, pero también entre los componentes de interoperabilidad y los subsistemas— y un enfoque basado en los riesgos —que permite facilitar el progreso técnico y las soluciones innovadoras, sobre todo a la hora de especificar funciones y prestaciones—.
- (8) Las revisiones de las ETI deben tomar en consideración la evolución del sistema ferroviario y las actividades de investigación e innovación en este ámbito, particularmente, aunque no de manera exclusiva, de Shift2Rail, manteniendo un margen de maniobra para la innovación e integrando las innovaciones cuando alcancen un grado de madurez adecuado, determinado por la Agencia.
- (9) En lo que respecta a la coherencia técnica de las redes ferroviarias de la Unión con un ancho de vía de 1 520 mm y de los vehículos que circulan en esas redes, las ETI pertinentes deben tener en cuenta la evolución de los requisitos técnicos aplicables a las redes de terceros países con un ancho de vía de 1 520 mm.
- (10) Para facilitar su promoción y su posible adopción fuera de la Unión, así como el intercambio entre las redes de terceros países y de la Unión, las ETI pueden incluir disposiciones facultativas que tengan en cuenta requisitos habituales en otras zonas geográficas, por ejemplo las cargas por eje superiores para trenes pesados.
- (11) Para permitir que las ETI no queden a la zaga de la evolución de las normas y otros documentos técnicos, deben integrar referencias a tales documentos, de tal manera que resulte posible actualizarlas de manera oportuna y quede garantizada la transición necesaria entre normas o entre versiones de normas.
- (12) De conformidad con el artículo 4, apartado 3, letra f), de la Directiva (UE) 2016/797, la mayoría de las ETI contienen cláusulas que definen la estrategia de su aplicación con miras a una transición gradual de la situación existente a la situación de cumplimiento de la ETI. Ahora bien, en el sector ferroviario hay confusión acerca de la aplicación concreta de tales cláusulas, razón por la cual las estrategias de aplicación deben revisarse y, en la medida de lo posible y en función de la naturaleza de cada ETI, simplificarse y ser coherentes en las distintas ETI, sobre todo las que se refieren al material rodante. Debe considerarse la posibilidad de permitir la aplicación combinada de una ETI y de su versión previa durante el período de transición. Además, el período de validez de los certificados relativos a los componentes de interoperabilidad y subsistemas debe definirse en las ETI y ser coherente con el de otras ETI.
- (13) El artículo 4, apartado 3, letra h), de la Directiva (UE) 2016/797 permite a las ETI incluir disposiciones aplicables a subsistemas y vehículos existentes, en particular en caso de rehabilitación y renovación. Tales disposiciones pueden generar inseguridad jurídica en el caso de las autorizaciones ya expedidas, por lo que debe prestarse especial atención al análisis preliminar de los costes y beneficios correspondientes y a la definición de los trabajos de modificación que requieren la aplicación de una nueva autorización.
- (14) A fin de garantizar la eficiencia en el proceso de puesta en el mercado y entrada en servicio de los vehículos, las ETI deben ofrecer seguridad acerca de qué parámetros de un vehículo han de comprobarse en el marco de los procedimientos de autorización con arreglo a los artículos 21 y 24 de la Directiva (UE) 2016/797 y cuáles han de comprobar las empresas ferroviarias tras la entrega de la autorización de puesta en el mercado de un vehículo y antes de la primera utilización del vehículo para garantizar la compatibilidad entre los vehículos y las rutas en las que van a operar. Las ETI deben además precisar los procedimientos que deben seguir las empresas ferroviarias para garantizar la compatibilidad entre trenes completos, incluidas las unidades de transporte intermodal, y las rutas en las que van a operar, así como, en la medida de lo posible, la información que deben facilitar los administradores de infraestructura y las condiciones en que debe concederse acceso a la red a las empresas ferroviarias para llevar a cabo los ensayos correspondientes.
- (15) Además de los requisitos del artículo 5, apartado 2, letra a), de la Directiva (UE) 2016/797, sobre la determinación de los parámetros fundamentales y de las interfaces entre subsistemas, también deben actualizarse los cuadros de las ETI que enumeran los vínculos entre los parámetros fundamentales y los requisitos esenciales establecidos en el anexo III de la Directiva (UE) 2016/797, a fin de asegurar un planteamiento coherente entre todas las ETI.
- (16) Para facilitar la sustitución durante las operaciones de mantenimiento, realizar economías de escala y reducir los costes de mantenimiento y la obsolescencia, debe mejorarse la modularidad del sistema ferroviario. A tal fin, el número de componentes de interoperabilidad debe revisarse y, en su caso, incrementarse, fomentando en este contexto la utilización de productos y recambios estándar disponibles en el mercado y aprovechando las ventajas de la estandarización.
- (17) La notificación de los organismos de evaluación de la conformidad impone una carga administrativa significativa a los Estados miembros y la Comisión. Para reforzar la eficiencia y reducir los retrasos, debe proponerse un proceso simplificado para las notificaciones adicionales cuando a un organismo de evaluación de la conformidad

ya notificado sobre la base de una versión previa de una ETI no se le exijan competencias adicionales o estas sean limitadas. Para evitar la incertidumbre, cada ETI debe especificar si debe seguirse el proceso completo de notificación o si la notificación puede hacerse extensiva automáticamente a la ETI revisada, o si puede aplicarse —y en qué condiciones— un proceso simplificado.

- (18) Habida cuenta de que, en algunos casos, la delimitación de las funciones y responsabilidades del solicitante y los organismos notificados no es lo suficientemente precisa, lo que induce a confusión y a interpretaciones y aplicaciones divergentes de los procedimientos de evaluación de la conformidad de los componentes de interoperabilidad y subsistemas, deben revisarse esos procedimientos, y la Comisión debe adoptar paralelamente actos de ejecución que revisen los módulos *ad hoc* para la evaluación de la conformidad, en consonancia con el artículo 24, apartado 6, de la Directiva (UE) 2016/797. Además, procede revisar y, en la medida de lo posible, racionalizar la gama de módulos permitidos para cada componente de interoperabilidad y subsistema, a fin de mejorar la eficiencia del proceso y evitar costes innecesarios.
- (19) Cuando se analicen las posibles soluciones a problemas de seguridad, deben considerarse todas las posibles causas de tales problemas, incluidas, en la medida de lo posible, las ligadas a incidentes de seguridad —por ejemplo, la seguridad de los pasajeros tras una explosión—.
- (20) El Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo (en lo sucesivo, «ERTMS»), las aplicaciones telemáticas para servicios de viajeros (en lo sucesivo, «TAP») y de transporte de mercancías (en lo sucesivo, «TAF») son la columna vertebral de la digitalización del transporte ferroviario. Así pues, deben modificarse las ETI pertinentes, según proceda, para apoyar la digitalización del sector ferroviario.
- (21) En algunas ETI persisten puntos pendientes. Esos puntos pendientes son elementos que corresponden a requisitos esenciales y, por tanto, deben armonizarse, pero que aún no están recogidos en la ETI en cuestión. Por tanto, es preciso abordar los puntos pendientes para reducir el número de normas nacionales y, por ende, alcanzar la plena interoperabilidad y contribuir al funcionamiento del mercado único.
- (22) En consonancia con el artículo 6 de la Directiva (UE) 2016/797, deben modificarse las ETI cuando se determine que presentan deficiencias.
- (23) Conviene desarrollar el Reglamento (UE) n.º 1302/2014 de la Comisión <sup>(1)</sup> (en lo sucesivo, «ETI de locomotoras y material rodante de viajeros») y el Reglamento (UE) n.º 321/2013 de la Comisión <sup>(2)</sup> (en lo sucesivo, «ETI de vagones») para asegurar el mantenimiento de la interoperabilidad y, al mismo tiempo, reforzar el atractivo y la eficacia del sistema ferroviario. Los aspectos más importantes en este contexto son la introducción de las disposiciones específicas para las redes ferroviarias con un ancho de vía de 1 520 mm, las disposiciones facultativas para facilitar la composición de los trenes de pasajeros, incluida la retrocompatibilidad con el Reglamento para el Empleo Recíproco de Coches y Furgones en Tráfico Internacional («RIC, Regolamento Internazionale delle Carrozze»), los sistemas automáticos de ancho variable, la facilitación del acceso de los viajeros a los coches de viajeros y las medidas para mejorar la productividad del transporte ferroviario de mercancías, tales como los sistemas de acoplamiento automático y los sistemas armonizados de identificación de vagones de mercancías. Conviene, asimismo, prever medidas que refuercen la protección de los conductores de tren, incluido el control de sus tiempos de conducción y descanso, el diseño de la cabina de conducción y los requisitos correspondientes, con especial atención a la salud y seguridad en el trabajo y la seguridad operacional, incluido el problema del ruido en la cabina.
- (24) El Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril («RID») <sup>(3)</sup> se incorporó a la Unión Europea mediante la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(4)</sup>. El Comité de expertos RID introdujo una disposición en el Reglamento RID de 2013 por la que se permitía la instalación facultativa de dispositivos de detección de descarrilamiento en los vagones de mercancías. Sobre la base de numerosos análisis de los costes y beneficios de tales dispositivos, el grupo de trabajo creado por el Comité RID recomendó a la Comisión que revisara todas las ETI pertinentes para incluir la función de detección de descarrilamiento a efectos de los requisitos técnicos, los aspectos operacionales y los procedimientos de evaluación de la conformidad <sup>(5)</sup>. Debe examinarse la posibilidad de establecer disposiciones, tanto respecto al material rodante como a la infraestructura, que minimicen las repercusiones de seguridad en las personas y el medio ambiente en caso de descarrilamiento, tomando en consideración las funciones y responsabilidades de las partes afectadas. En particular, debe evitarse la presencia de objetos que sobresalgan al borde de las vías, tales como los indicadores en la vía que puedan perforar los depósitos que transportan mercancías peligrosas en caso de accidente, o deben adoptarse otras medidas de mitigación.

<sup>(1)</sup> Reglamento (UE) n.º 1302/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante «locomotoras y material rodante de viajeros» del sistema ferroviario en la Unión Europea (DO L 356 de 12.12.2014, p. 228).

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) n.º 321/2013 de la Comisión, de 13 de marzo de 2013, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «material rodante — vagones de mercancías» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga la Decisión 2006/861/CE (DO L 104 de 12.4.2013, p. 1).

<sup>(3)</sup> Apéndice C del Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF), celebrado en Vilna el 3 de junio de 1999, en su versión modificada.

<sup>(4)</sup> Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (DO L 260 de 30.9.2008, p. 13).

<sup>(5)</sup> Anexo II del informe de la 5.ª sesión del grupo de trabajo sobre detección del descarrilamiento del Comité de expertos RID (OTIF/RID/CE/GTDD/2016-A, Berna, 19 y 20 de abril de 2016).

- (25) En lo que respecta al Reglamento (UE) n.º 1304/2014 de la Comisión <sup>(1)</sup> («ETI de ruido»), en general los expertos coinciden en que una de las maneras más eficaces de mitigar el ruido ferroviario consiste en adaptar los vagones de mercancías existentes instalando bloques de freno de material compuesto. Esta solución técnica aporta una reducción del ruido ferroviario hasta de 10 dB, o sea, del 50 % del ruido audible para los humanos. Por tanto, para abordar el ruido del transporte ferroviario de mercancías, los vagones de mercancías existentes deben adaptarse instalando bloques de freno de material compuesto, o mediante otras soluciones adecuadas. Cabría considerar una aplicación gradual de esas soluciones, teniendo en cuenta la estimación de sus costes y beneficios.
- (26) Para ajustar las discrepancias resultantes de una revisión de la ETI de vagones, la ETI de ruido debe incluir un ensayo de ruido de los bloques de freno de material compuesto destinados a reducir el ruido del transporte ferroviario de mercancías, lo que incluye, cuando resulte necesario, la verificación en las vías o, en la medida de lo posible, el ensayo acústico en banco de ensayo.
- (27) El plan de despliegue europeo del ERTMS <sup>(2)</sup> fue adoptado el 5 de enero de 2017 de conformidad con el artículo 47 de las orientaciones de la RTE-T y es aplicable a los corredores de la red básica. Debe ajustarse el Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión <sup>(3)</sup> («ETI de control-mando y señalización») para facilitar el despliegue coherente del ERTMS en el conjunto de la red ferroviaria de la Unión, teniendo en cuenta el plan de despliegue europeo del ERTMS.
- (28) En el informe sobre las perspectivas a largo plazo del ERTMS («ERTMS Longer Term Perspective report») adoptado por la Agencia el 18 de diciembre de 2015 <sup>(4)</sup> junto con el sector se definen los elementos tecnológicos esenciales para respaldar el modelo operativo del ERTMS. Entre esos elementos figura la Operación Automática de Trenes, Nivel 3, la optimización de las curvas de frenado, el sistema de telecomunicaciones de nueva generación y el posicionamiento por satélite. Las especificaciones del ETCS y del GSMR deben considerar esos elementos y modificarse, según proceda, teniendo en mente la necesaria estabilidad del ERTMS. Conviene no desatender las repercusiones en otras ETI.
- (29) A la luz del creciente uso de locomotoras acopladas y unidades múltiples, procede modificar el Reglamento (UE) n.º 1301/2014 de la Comisión <sup>(5)</sup> («ETI de energía») en lo que respecta a los requisitos aplicables en caso de funcionamiento simultáneo de varios pantógrafos en contacto con las líneas aéreas de contacto como resultado de la utilización de tales vehículos. Deben considerarse, asimismo, los aspectos operacionales conexos. La ETI de energía y otras ETI deben incluir también, si procede, disposiciones que garanticen el mantenimiento de la interoperabilidad y mejoren la eficiencia energética de los subsistemas pertinentes.
- (30) El Reglamento (UE) n.º 1299/2014 de la Comisión <sup>(6)</sup> («ETI de infraestructura») ha de incluir disposiciones que aseguren el mantenimiento de la interoperabilidad y permitan reducir los costes de mantenimiento de la infraestructura, en concreto mediante la aplicación de medidas de mantenimiento preventivo y el uso de sensores y tecnologías de monitorización del estado.
- (31) Debe actualizarse el Reglamento (UE) n.º 1300/2014 de la Comisión <sup>(7)</sup> («ETI de personas de movilidad reducida») para incorporar los últimos avances en la detección y eliminación de barreras a la accesibilidad y en el seguimiento de los progresos en materia de accesibilidad, en consonancia con el artículo 7, apartado 3, sobre el inventario de activos, y con el artículo 8, apartados 5 y 7, sobre los planes nacionales de implementación, de dicho Reglamento. Asimismo, para fomentar la aplicación de la ETI de personas de movilidad reducida, pueden definirse prioridades comunes europeas sobre la base de los planes nacionales de implementación. Esa labor debe comprender una revisión de las soluciones estructurales permanentes que puedan resultar necesarias en los coches de viajeros, a fin de asegurar la igualdad de acceso de las personas de movilidad reducida a servicios adicionales, como el acceso a los coches restaurante.
- (32) La Decisión 2012/757/UE de la Comisión <sup>(8)</sup> («ETI de explotación») debe ser objeto de supervisión periódica y, cuando proceda, de revisión para garantizar su actualización y optimizar la armonización, seguridad e interoperabilidad de los requisitos de explotación en la interfaz entre la empresa ferroviaria y los administradores de

<sup>(1)</sup> Reglamento (UE) n.º 1304/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad aplicable al subsistema «material rodante-ruido» y por el que se modifica la Decisión 2008/232/CE y se deroga la Decisión 2011/229/UE (DO L 356 de 12.12.2014, p. 421).

<sup>(2)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2017/6 de la Comisión, de 5 de enero de 2017, sobre el plan de despliegue europeo del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (DO L 3 de 6.1.2017, p. 6).

<sup>(3)</sup> Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea (DO L 158 de 15.6.2016, p. 1).

<sup>(4)</sup> Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, ERA-REP-150 de 18 de diciembre de 2015.

<sup>(5)</sup> Reglamento (UE) n.º 1301/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema de energía del sistema ferroviario de la Unión (DO L 356 de 12.12.2014, p. 179).

<sup>(6)</sup> Reglamento (UE) n.º 1299/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, relativo a las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema «infraestructura» en el sistema ferroviario de la Unión Europea (DO L 356 de 12.12.2014, p. 1).

<sup>(7)</sup> Reglamento (UE) n.º 1300/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la accesibilidad del sistema ferroviario de la Unión para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida (DO L 356 de 12.12.2014, p. 110).

<sup>(8)</sup> Decisión 2012/757/UE de la Comisión, de 14 de noviembre de 2012, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por la que se modifica la Decisión 2007/756/CE (DO L 345 de 15.12.2012, p. 1).

infraestructura, en particular en el caso de los servicios transfronterizos. Asimismo, debe tenerse en cuenta la evolución relacionada con: i) los elementos tecnológicos del ERTMS esenciales para respaldar el modelo operativo del ERTMS a que se refiere el considerando 28, ii) la cultura de seguridad y los factores humanos, y iii) la compatibilidad tren/ruta.

- (33) Además, de conformidad con el artículo 36 del Reglamento (UE) 2016/796 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>, la Comisión puede pedir a la Agencia que formule recomendaciones sobre la definición de capacidades y cualificaciones de todo el personal encargado de funciones esenciales para la seguridad y su inclusión en la ETI de explotación o en otra normativa pertinente. Esas recomendaciones deben comprender no solo a los conductores de tren, sino también al resto del personal de a bordo que desempeña funciones esenciales para la seguridad que pueda requerir formación específica, así como al personal que participa en la explotación y el mantenimiento del sistema ferroviario.
- (34) Tras la introducción del requisito de fijar puntos de lucha contra incendios para la gestión de incidentes calientes en el Reglamento (UE) n.º 1303/2014 de la Comisión <sup>(2)</sup> («ETI de seguridad en los túneles ferroviarios») y teniendo en cuenta la respuesta del sector, procede revisar los requisitos operacionales de la ETI de seguridad en los túneles ferroviarios para armonizar la evaluación de la capacidad de evacuación, por ejemplo en lo que respecta a la distancia entre dos salidas laterales o verticales. Asimismo, debe evaluarse la necesidad de incluir disposiciones que garanticen la comunicación entre el personal de a bordo, por un lado, y el administrador de infraestructura y los servicios de emergencia, por otro, y han de incluirse en su caso las disposiciones correspondientes.
- (35) El Reglamento (UE) n.º 1305/2014 de la Comisión <sup>(3)</sup> («ETI de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías») debe incluir información que facilite el intercambio de vagones, el transporte combinado o multimodal, el desarrollo de corredores ferroviarios de mercancías y la notificación de sucesos, tomando en consideración los vínculos con otras herramientas conexas. Esa labor debe prever un procedimiento simplificado para la actualización de la base técnica de la ETI de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías, de conformidad con el proceso de gestión del control de cambios de la ETI de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías a que se refiere el punto 7.2 del anexo del Reglamento (UE) n.º 1305/2014. Además, debe realizarse un estudio sobre la posibilidad de intercambiar datos de la ETI de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías con aplicaciones relacionadas con la seguridad, por ejemplo en caso de mercancías peligrosas o de envíos excepcionales. Asimismo, ha de modificarse la ETI para permitir a la Agencia evaluar la conformidad de las herramientas informáticas desplegadas por el sector ferroviario europeo con los requisitos de la ETI. Por otro lado, el punto 2.3.2 del anexo del Reglamento (UE) n.º 1305/2014, que exige la celebración de acuerdos contractuales para que las empresas ferroviarias principales faciliten información a las partes interesadas, podría constituir un obstáculo a la digitalización de los ferrocarriles y, por tanto, debe revisarse.
- (36) Conviene revisar el Reglamento (UE) n.º 454/2011 de la Comisión <sup>(4)</sup> («ETI de aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros») para facilitar en mayor medida el uso de los billetes electrónicos, lo que incluye el control y la liquidación de los pagos entre los participantes, sobre todo a la luz de la evolución de la iniciativa «Full Service Model» (modelo de servicio integral), impulsada por la industria. La ETI debe tomar en consideración, asimismo, las revisiones de la ETI de personas de movilidad reducida y las solicitudes de cambio a través del proceso de gestión del control de cambios de la ETI de aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros. Debe revisarse el reparto de las tareas de gestión de las estructuras centralizadas de datos, a fin de tomar en consideración las nuevas funciones y responsabilidades de la Agencia, en su calidad de autoridad del sistema, y de la entidad de gobernanza definida en el documento de gobernanza de las aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros <sup>(5)</sup>, establecida por el sector para acelerar la aplicación de la ETI de aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros. Deben introducirse mejoras que fomenten la implantación de los billetes directos y los sistemas de información del transporte multimodal, en particular mediante el acceso a los correspondientes datos de los itinerarios ferroviarios y el intercambio de tales datos con las partes interesadas de toda la cadena de valor multimodal. La ETI de aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros ha de facilitar, además, la implantación de servicios integrados de movilidad. Asimismo, debe modificarse para permitir a la Agencia evaluar la conformidad de las herramientas informáticas desplegadas por el sector ferroviario europeo con los requisitos de la ETI.

<sup>(1)</sup> Reglamento (UE) 2016/796 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 881/2004 (DO L 138 de 26.5.2016, p. 1).

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) n.º 1303/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la «seguridad en los túneles ferroviarios» del sistema ferroviario de la Unión Europea (DO L 356 de 12.12.2014, p. 394).

<sup>(3)</sup> Reglamento (UE) n.º 1305/2014 de la Comisión, de 11 de diciembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías en la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 62/2006 (DO L 356 de 12.12.2014, p. 438).

<sup>(4)</sup> Reglamento (UE) n.º 454/2011 de la Comisión, de 5 de mayo de 2011, relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros» del sistema ferroviario transeuropeo (DO L 123 de 12.5.2011, p. 11).

<sup>(5)</sup> Documento B.61, citado como referencia en el anexo V de la ETI de aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### *Artículo 1*

### **Objeto y ámbito de aplicación**

La presente Decisión establece los objetivos específicos con arreglo a los cuales se elaborarán especificaciones técnicas de interoperabilidad («ETI») nuevas o se modificarán ETI existentes.

#### *Artículo 2*

### **Tareas de la Agencia**

En la elaboración de las ETI y sus modificaciones a solicitud de la Comisión con arreglo al artículo 5, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/797, la Agencia perseguirá los objetivos específicos establecidos en los artículos 3 a 14 de la presente Decisión.

La Agencia formulará recomendaciones a la Comisión tras tomar en consideración la estimación de los costes y beneficios de los objetivos específicos a que se refiere el párrafo primero.

#### *Artículo 3*

### **Objetivos específicos comunes**

1. Las ETI abarcarán el conjunto del sistema ferroviario de la Unión de forma que se eviten duplicaciones, se asegure una correspondencia más directa entre subsistemas, requisitos esenciales y ETI, y se facilite una definición coherente de las estrategias de aplicación de las ETI.

A tal fin, se prepararán distintos escenarios posibles y se realizarán las correspondientes evaluaciones de impacto.

2. El ámbito de aplicación geográfico y técnico de cada ETI se revisará para tomar en consideración los requisitos fijados en el artículo 1, apartados 3 a 5, de la Directiva (UE) 2016/797.

3. Las ETI se revisarán, cuando proceda, para garantizar el justo equilibrio entre un enfoque basado en las normas y otro basado en los riesgos.

4. Se revisará, respecto a cada ETI, la correspondencia entre los parámetros fundamentales y los requisitos esenciales aplicables, así como las interfaces con los demás subsistemas.

5. Cuando proceda, las ETI incluirán disposiciones que:

- a) tengan en cuenta las posibles repercusiones e interfaces con otras ETI y con las estrategias, políticas y normas pertinentes vigentes en la Unión y garanticen la coherencia entre todas ellas; en la medida de lo posible, las ETI preservarán las disposiciones vigentes que eliminan barreras técnicas a la interoperabilidad;
- b) tomen en consideración la evolución del sistema ferroviario de la Unión y las actividades de investigación e innovación en este ámbito, y las integren cuando alcancen un grado adecuado de madurez;
- c) cierren los puntos pendientes restantes;
- d) tengan en cuenta la evolución de los requisitos técnicos aplicables a las redes de terceros países con un ancho de vía de 1 520 mm;
- e) armonicen las definiciones, además de las enumeradas en la Directiva (UE) 2016/797, entre las distintas ETI;
- f) integren las referencias a normas y otros documentos técnicos en constante evolución de tal manera que permita su oportuna actualización;
- g) revisen el número de componentes de interoperabilidad y, cuando proceda, lo incrementen;

- h) indiquen si deben volverse a notificar los organismos de evaluación de la conformidad ya notificados sobre la base de una versión previa de la ETI, y si debe aplicarse un procedimiento simplificado de notificación; en todos los casos, se especificarán las condiciones aplicables al respecto;
- i) tomen en consideración las mejores prácticas del sector y revisen la gama de módulos prescritos en los procedimientos de evaluación de la conformidad de los componentes de interoperabilidad y los subsistemas;
- j) reduzcan el riesgo de descarrilamiento y las repercusiones de seguridad en las personas y el medio ambiente en caso de descarrilamiento;
- k) al considerar las posibles soluciones a problemas de seguridad, tengan en cuenta todas las posibles causas de tales problemas, incluidas, en la medida de lo posible, las ligadas a incidentes de seguridad, sin comprometer la seguridad ni la interoperabilidad;
- l) mejoren la eficiencia energética de los subsistemas pertinentes.

6. Las ETI relativas a los sistemas de información y comunicación tendrán en cuenta los requisitos de la arquitectura de fuente abierta y datos abiertos.

7. Se precisarán la aplicación de los módulos para la evaluación de la conformidad de los componentes de interoperabilidad y los subsistemas, incluidas las posibles revisiones del contenido de los capítulos pertinentes de las ETI, así como la necesidad de introducir módulos *ad hoc* nuevos o revisados o la migración hacia los módulos estándar que figuran en el anexo II de la Decisión n.º 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>. A tal fin, se realizará un estudio que definirá:

- i) las funciones y responsabilidades de las partes interesadas que participen en los procedimientos de evaluación de la conformidad,
- ii) un ámbito de aplicación ampliado para incluir también los procedimientos de evaluación de la conformidad relativos a normas técnicas nacionales notificadas,
- iii) los elementos de los procedimientos a que se refiere el inciso ii), incluido el contenido del expediente técnico, y la secuencia de las fases de la evaluación,
- iv) las plantillas de los certificados de verificación y su período de validez en caso de certificación con arreglo a la ETI pertinente o a las normas nacionales,
- v) las condiciones en las cuales pueden certificarse los componentes de interoperabilidad conforme a las ETI derogadas,
- vi) los elementos de la vigilancia y las auditorías de renovación cuando se aplique una evaluación basada en uno o varios sistemas de gestión de calidad, incluidas las condiciones en las que se llevarán a cabo las visitas inesperadas a los locales del solicitante.

#### Artículo 4

##### **Objetivos específicos aplicables a la ETI de locomotoras y material rodante de viajeros**

1. Se revisarán las disposiciones relativas a los sistemas automáticos de ancho variable del Reglamento (UE) n.º 1302/2014 («ETI de locomotoras y material rodante de viajeros»), particularmente en lo que respecta a las especificaciones técnicas y los procedimientos de evaluación de la conformidad.

2. En la ETI de locomotoras y material rodante de viajeros se incluirán, cuando proceda, disposiciones que faciliten el acceso de los viajeros a los coches de viajeros, teniendo en cuenta las interfaces con la infraestructura.

3. La ETI de locomotoras y material rodante de viajeros incluirá modalidades facultativas que faciliten:

- a) la autorización de vehículos en grandes áreas de utilización, y
- b) la composición de los trenes de pasajeros, incluida la retrocompatibilidad con el Reglamento para el Empleo Recíproco de Coches y Furgones en Tráfico Internacional («RIC, Regolamento Internazionale delle Carrozze»).

4. En la ETI de locomotoras y material rodante de viajeros se incluirán, cuando proceda, requisitos que mejoren la protección de los conductores de tren en lo que respecta a la salud y la seguridad en el trabajo y la seguridad operacional. Se definirán especificaciones relativas a las herramientas de control de los tiempos de conducción y descanso de los conductores de tren.

5. La ETI de locomotoras y material rodante de viajeros tendrá en cuenta los cambios en el procedimiento de puesta en el mercado de subsistemas móviles establecido en los artículos 20 a 26 de la Directiva (UE) 2016/797, incluidas las comprobaciones antes de la primera utilización de vehículos autorizados a que se refieren el artículo 4, apartado 3, letra i), y el artículo 23 de dicha Directiva.

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

*Artículo 5***Objetivos específicos aplicables a la ETI de vagones**

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 21, apartado 16, de la Directiva (UE) 2016/797, el Reglamento (UE) n.º 321/2013 («ETI de vagones») incluirá los vehículos que vayan a ser autorizados y explotados en redes ferroviarias de la Unión con un ancho de vía de 1 520 mm.
2. Se revisarán las disposiciones de la ETI de vagones sobre los sistemas automáticos de ancho variable, particularmente en lo que respecta a las especificaciones técnicas y los procedimientos de evaluación de la conformidad.
3. La ETI de vagones incluirá disposiciones que refuercen la flexibilidad y eficiencia en la composición de los trenes y el desarrollo del transporte intermodal. Se incluirán, cuando proceda, disposiciones sobre acoplamiento automático.
4. La ETI de vagones garantizará la coherencia y evitará solapamientos con el Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril («RID») en lo relativo a los requisitos técnicos aplicables a los vehículos. Se considerará la inclusión de la función de detección de descarrilamiento a efectos de los requisitos técnicos, los aspectos operacionales y los procedimientos de evaluación de la conformidad.
5. La ETI de vagones incluirá requisitos que mejoren la identificación de los vagones de mercancías. En su caso, se incluirán el uso de tecnologías sin contacto y la aplicación de las normas conexas.
6. La ETI de vagones tendrá en cuenta los cambios en el procedimiento de puesta en el mercado de subsistemas móviles establecido en los artículos 20 a 26 de la Directiva (UE) 2016/797, incluidas las comprobaciones antes de la primera utilización de vehículos autorizados a que se refieren el artículo 4, apartado 3, letra i), y el artículo 23 de dicha Directiva.

*Artículo 6***Objetivos específicos aplicables a la ETI de ruido**

1. El Reglamento (UE) n.º 1304/2014 («ETI de ruido») incluirá disposiciones que aborden de manera eficaz el ruido del transporte ferroviario de mercancías, mediante la adaptación de los vagones de mercancías existentes instalando bloques de freno de material compuesto, o mediante otras soluciones adecuadas.
2. En la ETI de ruido se incluirá un procedimiento de ensayo de la prestación acústica de los bloques de freno de material compuesto. Se permitirá la utilización de los bloques de freno de material compuesto mencionados en el apéndice G del Reglamento (UE) n.º 321/2013. En la medida de lo necesario, podrán requerirse ensayos adicionales, ya sea mediante la verificación en las vías o mediante el ensayo acústico de los bloques de freno de material compuesto en banco de ensayo.

*Artículo 7***Objetivos específicos aplicables a la ETI de control-mando y señalización**

1. Se revisará el Reglamento (UE) 2016/919 («ETI de control-mando y señalización») con objeto de simplificar el procedimiento para la actualización de la base técnica de conformidad con las solicitudes de cambio establecidas a través del proceso de gestión del control de cambios de la ETI de control-mando y señalización.
2. Se revisará la ETI de control-mando y señalización con objeto de facilitar el despliegue coherente del ERTMS en el conjunto de la red ferroviaria de la Unión. Se procurará establecer arquitecturas de a bordo sencillas y reducir el número de versiones de software con miras a un despliegue rentable.
3. La ETI de control-mando y señalización modificará las especificaciones del ETCS y del GSMR, tomando en consideración un análisis de costes y beneficios de los proyectos nuevos y las inversiones anteriores. Incluirá tanto los marcos normativos técnicos como los de la migración que aborden los elementos tecnológicos definidos en el informe sobre las perspectivas a largo plazo del ERTMS.
4. La ETI de control-mando y señalización implantará un mecanismo para la rápida corrección de errores, tomando en consideración la compatibilidad entre los subsistemas en tierra y a bordo. Dicho mecanismo incluirá medidas correctoras que garanticen la compatibilidad de la aplicación del ERTMS sin comprometer su estabilidad. Se incluirán, cuando proceda, medidas adicionales que aseguren la compatibilidad técnica entre los subsistemas en tierra y a bordo.

5. La ETI de control-mando y señalización permitirá la migración de tecnologías, que puedan utilizarse tanto en el subsistema en tierra como en el subsistema a bordo, del GSM-R a un sistema de comunicación de nueva generación, teniendo presente el equilibrio entre las normas específicas del sector ferroviario y las normas generales de telecomunicaciones.

#### Artículo 8

##### **Objetivos específicos aplicables a la ETI de energía**

Se revisará el Reglamento (UE) n.º 1301/2014 («ETI de energía») en lo que respecta a los requisitos técnicos aplicables en caso de funcionamiento simultáneo de varios pantógrafos en contacto con las líneas aéreas de contacto como resultado de la utilización de locomotoras acopladas y unidades múltiples. Asimismo, se incluirán, cuando proceda, los aspectos operacionales conexos.

#### Artículo 9

##### **Objetivos específicos aplicables a la ETI de infraestructura**

1. En el Reglamento (UE) n.º 1299/2014 («ETI de infraestructura») se incluirán disposiciones que garanticen el mantenimiento de la interoperabilidad dentro del subsistema y, cuando proceda, con otros subsistemas y permitan reducir los costes de mantenimiento de la infraestructura, en concreto mediante la aplicación del mantenimiento preventivo y el uso de sensores y tecnologías de monitorización del estado.

2. La ETI de infraestructura incluirá disposiciones sobre los sistemas automáticos de ancho variable, en particular a efectos de las especificaciones técnicas y los procedimientos de evaluación de la conformidad.

#### Artículo 10

##### **Objetivos específicos aplicables a la ETI de personas de movilidad reducida**

1. Se revisará el Reglamento (UE) n.º 1300/2014 («ETI de personas de movilidad reducida») con objeto de establecer requisitos relativos al inventario de activos a que se refiere el artículo 7 de dicho Reglamento.

Se incluirán disposiciones sobre la designación de las entidades responsables del suministro de los datos conexos y disposiciones que establezcan un calendario para la elaboración del inventario de activos por parte de los Estados miembros.

Tales disposiciones se basarán en la recomendación de la Agencia a que se refiere el artículo 7, apartado 2, de dicho Reglamento y en las mejores prácticas resultantes de la aplicación de los inventarios de activos establecidos por cada Estado miembro.

2. La ETI de personas de movilidad reducida definirá prioridades y criterios comunes para mejorar la accesibilidad de las personas de movilidad reducida basados en el cuadro comparativo de las estrategias que figuren en los planes nacionales de implementación a que se refiere el artículo 8 del Reglamento (UE) n.º 1300/2014.

Tales prioridades y criterios tomarán en consideración las mejores prácticas resultantes de la elaboración y aplicación de dichos planes.

3. La ETI de personas de movilidad reducida establecerá una definición clara de las sillas de ruedas manuales y eléctricas y los requisitos aplicables a las sillas de ruedas eléctricas innovadoras que permitan acceder con seguridad a los trenes de pasajeros.

#### Artículo 11

##### **Objetivos específicos aplicables a la ETI de explotación**

1. La Decisión n.º 2012/757/UE («ETI de explotación») definirá un conjunto de principios y normas comunes de circulación fundamentales que permitan reducir el número de normas nacionales.

2. La ETI de explotación incluirá disposiciones que garanticen la compatibilidad entre los trenes completos y las rutas en las que vayan a operar.
3. La ETI de explotación tomará en consideración la evolución de los métodos y protocolos de comunicación estandarizados, así como los sistemas estandarizados de intercambio de datos.
4. La ETI de explotación tendrá en cuenta la evolución de los registros a que se refieren los artículos 47, 48 y 49 de la Directiva (UE) 2016/797.
5. La ETI de explotación definirá el alcance de los puntos pendientes en relación con la explotación y distinguirá entre normas nacionales aplicables y normas que requieran la armonización mediante la legislación de la Unión, con el fin de facilitar la migración a un sistema interoperable que establezca el nivel óptimo de armonización técnica.
6. La ETI de explotación contemplará el desarrollo de vínculos coherentes con los requisitos de explotación de los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructura y las empresas ferroviarias, lo que implicará velar por que se tomen en consideración de manera adecuada la cultura de seguridad y los factores humanos.
7. La ETI de explotación definirá, cuando proceda, las capacidades y cualificaciones de todo el personal encargado de funciones esenciales para la seguridad que no estén reguladas en otras legislaciones pertinentes.

#### *Artículo 12*

##### **Objetivos específicos aplicables a la ETI de seguridad en los túneles ferroviarios**

1. Se revisarán los requisitos de explotación del Reglamento (UE) n.º 1303/2014 («ETI de seguridad en los túneles ferroviarios») para armonizar la evaluación de la capacidad de evacuación, por ejemplo en lo que respecta a la distancia entre dos salidas laterales o verticales.
2. Se incluirán, cuando proceda, disposiciones relativas a la comunicación entre el personal de a bordo, por un lado, y el administrador de infraestructura y los servicios de emergencia, por otro.

#### *Artículo 13*

##### **Objetivos específicos aplicables a la ETI de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías**

1. Se revisará el Reglamento (UE) n.º 1305/2014 («ETI de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías») con objeto de simplificar el procedimiento para la actualización de su base técnica de conformidad con el proceso de gestión del control de cambios de la ETI de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías a que se refiere la sección 7.2 del anexo de dicho Reglamento.
2. Se revisarán y, en su caso, simplificarán el contenido y la estructura de los mensajes de composición del tren y de intercambio de vagón definidos en la ETI de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías.
3. El contenido y la estructura de los mensajes definidos en la ETI de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías en relación con el transporte combinado o multimodal se revisarán y, cuando no estén disponibles, se determinarán con el fin de facilitar la logística y las operaciones.
4. Cuando proceda, la ETI de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías incluirá los datos que deberán intercambiarse con las aplicaciones relacionadas con la seguridad.
5. Se revisarán los vínculos entre las bases de datos de la ETI de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías y las herramientas utilizadas para mejorar el rendimiento del transporte ferroviario de mercancías.
6. La ETI de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías permitirá a la Agencia evaluar la conformidad de las herramientas informáticas desplegadas por el sector ferroviario europeo con los requisitos de la ETI.
7. La ETI de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías no impondrá a las empresas ferroviarias requisitos que puedan obstaculizar la digitalización de los ferrocarriles.

*Artículo 14***Objetivos específicos aplicables a la ETI de aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros**

1. Se revisará el Reglamento (UE) n.º 454/2011 («ETI de aplicaciones telemáticas para el transporte de viajeros») con objeto de simplificar el procedimiento para la actualización de su base técnica de conformidad con el proceso de gestión del control de cambios de la ETI de aplicaciones telemáticas para el transporte de viajeros a que se refiere el punto 7.5.2 del anexo de dicho Reglamento.
2. El ámbito de aplicación geográfico de la ETI de aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros será el ámbito de aplicación geográfico de la ETI de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías.
3. Cuando proceda, la ETI de aplicaciones telemáticas para el transporte de viajeros tendrá en cuenta el requisito esencial «accesibilidad» definido en el anexo III, punto 1.6, de la Directiva (UE) 2016/797.
4. La ETI de aplicaciones telemáticas para el transporte de viajeros tendrá en cuenta la revisión de la ETI de personas de movilidad reducida, en particular a efectos de los inventarios de activos y, cuando proceda, del «Full Service Model» (modelo de servicio integral), impulsado por la industria.
5. La ETI de aplicaciones telemáticas para el transporte de viajeros definirá el reparto de las tareas de gestión de las estructuras centralizadas de datos, a fin de tomar en consideración las nuevas funciones y responsabilidades de la Agencia y de la entidad de gobernanza establecida por el sector para acelerar la aplicación de la ETI de aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros.
6. La ETI de aplicaciones telemáticas para el transporte de viajeros tendrá por objetivo facilitar la implantación de los billetes directos, los billetes integrados y los sistemas de información y reserva del transporte multimodal.
7. La ETI de aplicaciones telemáticas para el transporte de viajeros permitirá a la Agencia evaluar la conformidad de las herramientas informáticas desplegadas por el sector ferroviario europeo con los requisitos de la ETI.

*Artículo 15*

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

Hecho en Bruselas, el 8 de junio de 2017.

*Por la Comisión*  
*El Presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

---