

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2020/387 DE LA COMISIÓN**de 9 de marzo de 2020****por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 321/2013, (UE) n.º 1302/2014 y (UE) 2016/919 en lo que se refiere a la ampliación del área de uso y de los períodos transitorios****(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 ⁽¹⁾, y en particular su artículo 5, apartado 11,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 54, apartados 2 y 3, de la Directiva (UE) 2016/797, los vehículos autorizados para su puesta en servicio antes del 15 de junio de 2016 obtendrán una nueva autorización de puesta en el mercado de conformidad con el artículo 21 de la citada Directiva para que puedan operar en una o más redes que aún no estén comprendidas en su autorización inicial. Por lo tanto, estos vehículos pueden estar obligados a cumplir las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) en vigor, o tener derecho a no aplicar dichas ETI, con arreglo al artículo 7, apartado 1, de dicha Directiva. Al mismo tiempo, uno de los objetivos de la Directiva (UE) 2016/797 es racionalizar y armonizar los procedimientos de autorización a escala de la Unión para facilitar la libre circulación de vehículos. Con este fin, el punto 7.6.1 del anexo del Reglamento (UE) n.º 321/2013 de la Comisión ⁽²⁾ y la cláusula 7.5.2.3 del anexo del Reglamento (UE) n.º 1302/2014 de la Comisión ⁽³⁾ exigen el desarrollo de disposiciones de flexibilidad con respecto al cumplimiento de los requisitos de las ETI. Estas disposiciones han de establecer qué nivel de flexibilidad puede concederse en caso de ampliación del área de uso de vehículos puestos en servicio antes del 15 de junio de 2016, siempre que cumplan los requisitos esenciales, mantengan el nivel de seguridad operacional adecuado y, cuando sea razonablemente viable, lo mejoren. Procede, por tanto, modificar dichos Reglamentos en consecuencia. La disposición relativa a la «ampliación del área de uso» también abarca el caso de los vehículos que necesitan modificaciones para garantizar la compatibilidad técnica con las nuevas redes; en tal caso, las partes no modificadas del vehículo siguen estando validadas con la autorización anterior. Siguen aplicándose las restricciones y limitaciones de las autorizaciones anteriores. Por las mismas razones, también debe facilitarse dicha aclaración para el Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión ⁽⁴⁾.
- (2) Existen enfoques divergentes entre los organismos notificados y las entidades responsables de la autorización en el sector ferroviario por lo que respecta a la aplicación de las diferentes disposiciones transitorias establecidas en las cláusulas 7.1.1.2 a 7.1.1.8 y en la cláusula 7.1.3.1 del anexo del Reglamento (UE) n.º 1302/2014. Del mismo modo, existen enfoques divergentes en el sector ferroviario por lo que respecta al período de validez de los certificados de examen CE de tipo o de diseño en caso de cambios de un tipo de material rodante existente, según lo establecido en el punto 7.2.2.2 del anexo del Reglamento (UE) n.º 321/2013 y en la cláusula 7.1.2.2 del anexo del Reglamento (UE) n.º 1302/2014. Además, una mayor armonización que reduzca las divergencias con respecto al sistema objetivo es esencial para reducir el coste de los ferrocarriles y garantizar su interoperabilidad y competitividad. Las disposiciones enumeradas anteriormente deben, por tanto, modificarse para evitar la aplicación divergente de esas disposiciones transitorias y de los períodos de validez de los certificados, mientras que los futuros períodos transitorios deben centrarse en requisitos específicos con un gran impacto en los proyectos en curso, en lugar de conceder exenciones genéricas, de manera que se reduzcan cuanto antes las divergencias con respecto al sistema objetivo, manteniendo al mismo tiempo la previsibilidad y la seguridad jurídica necesarias para el sector. Esto debe lograrse en el marco del paquete de revisión de la ETI de ferrocarril digital y transporte ecológico de mercancías (revisión de 2022), con respecto al cual la Comisión envió una solicitud a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea el 24 de enero de 2020.

⁽¹⁾ DO L 138 de 26.5.2016, p. 44.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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).

- (3) Además, los Estados miembros y el sector han detectado algunos errores técnicos y de redacción en algunos de estos Reglamentos, y la República Eslovaca ha señalado que el caso específico general establecido en el punto 7.3.2.1 del anexo del Reglamento (UE) n.º 321/2013 de la Comisión (ETI de vagones) debe aplicarse también a su red de ancho de vía de 1 520 mm. Es preciso corregir estos errores.
- (4) En virtud de la Decisión (UE) 2017/1474, las ETI deben indicar si es necesario volver a notificar a los organismos de evaluación de la conformidad que ya fueron notificados sobre la base de una versión previa de la ETI y si debe aplicarse un proceso simplificado de notificación. El presente Reglamento genera cambios limitados y no debe ser necesario volver a notificar los organismos ya notificados sobre la base de una versión previa de la ETI.
- (5) El presente Reglamento modifica las ETI con objeto de conseguir una mayor interoperabilidad dentro del sistema ferroviario de la Unión, mejorar y desarrollar el transporte ferroviario internacional, contribuir a la creación progresiva del mercado interior y completar las ETI a fin de cubrir los requisitos fundamentales. Permite alcanzar los objetivos y cumplir los requisitos esenciales tanto de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾ como de la Directiva (UE) 2016/797. Por consiguiente, el presente Reglamento debe ser directamente aplicable en todos los Estados miembros, incluidos aquellos que hayan notificado a la Agencia y la Comisión, con arreglo al artículo 57, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/797, que han ampliado el período de transposición y, por tanto, siguen aplicando la Directiva 2008/57/CE hasta el 15 de junio de 2020 a más tardar. Los organismos notificados que actúen con arreglo a la Directiva 2008/57/CE en los Estados miembros que hayan ampliado el período de transposición deben poder expedir un certificado «CE» de acuerdo con el presente Reglamento mientras la Directiva 2008/57/CE se aplique en el Estado miembro en el que estén establecidos.
- (6) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité contemplado en el artículo 51, apartado 1, de la Directiva (UE) 2016/797.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Modificaciones en la ETI de vagones

El Reglamento (UE) n.º 321/2013 se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 3 se añade la letra d) siguiente:
 - «d) cuando el área de uso se amplíe de conformidad con el artículo 54, apartado 3, de la Directiva (UE) 2016/797, se aplicarán las disposiciones del punto 7.2.2.4 del anexo del presente Reglamento;».
- 2) El anexo se modifica de conformidad con el anexo I del presente Reglamento.

Artículo 2

Modificaciones en la ETI de locomotoras y coches de viajeros

El Reglamento (UE) n.º 1302/2014 se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 3, el apartado 2 se sustituye por el siguiente:
 - «2. La ETI no será de aplicación al material rodante existente en el sistema ferroviario de la Unión que ya se haya puesto en servicio en la red de cualquier Estado miembro, ya sea en toda la red o en una parte de ella, a fecha de 1 de enero de 2015, excepto cuando
 - a) deba someterse a renovación o rehabilitación conforme al punto 7.1.2 del anexo del presente Reglamento, o
 - b) el área de uso se amplíe de conformidad con el artículo 54, apartado 3, de la Directiva (UE) 2016/797, en cuyo caso se aplicarán las disposiciones del punto 7.1.4 del anexo del presente Reglamento.».
- 2) En el artículo 11, apartado 1, la parte introductoria del párrafo segundo se sustituye por la siguiente:

«No obstante, sin perjuicio de lo dispuesto en las cláusulas 7.1.1.4 a 7.1.1.8 del anexo, seguirán siendo de aplicación a:».
- 3) El anexo se modifica de conformidad con el anexo II del presente Reglamento.

⁽⁵⁾ Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (DO L 191 de 18.7.2008, p. 1).

*Artículo 3***Modificaciones en la ETI de subsistemas de control-mando y señalización**

El Reglamento (UE) 2016/919 queda modificado como sigue:

- 1) En el artículo 2, el apartado 2 se sustituye por el siguiente:

«2. La ETI no se aplicará a los subsistemas existentes de "control-mando y señalización en tierra" y de "control-mando y señalización a bordo" del sistema ferroviario que ya se hubieran puesto en servicio en toda o en parte de la red ferroviaria de un Estado miembro en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, salvo que

 - a) estén sujetos a renovación o mejora según lo estipulado en el punto 7 del anexo del presente Reglamento, o
 - b) cuando el área de uso se amplíe de conformidad con el artículo 54, apartado 3, de la Directiva (UE) 2016/797, en cuyo caso se aplicarán las disposiciones de la cláusula 7.4.2.4 del anexo del presente Reglamento.»
- 2) El anexo se modifica de conformidad con el anexo III del presente Reglamento.

*Artículo 4***Organismos de evaluación de la conformidad**

1. Las notificaciones de los organismos de evaluación de la conformidad a efectos de los Reglamentos (UE) n.º 321/2013, (UE) n.º 1302/2014 y (UE) 2016/919 seguirán siendo válidas sobre la base de dichos Reglamentos, modificados por el presente Reglamento.
2. Los organismos de evaluación de la conformidad notificados de acuerdo con la Directiva 2008/57/CE podrán expedir un certificado CE de verificación y un certificado CE de conformidad o idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad de acuerdo con el presente Reglamento mientras la Directiva 2008/57/CE se aplique en el Estado miembro en el que estén establecidos, de acuerdo con el artículo 57, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/797 y hasta el 15 de junio de 2020 a más tardar.

*Artículo 5***Entrada en vigor**

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

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

Hecho en Bruselas, el 9 de marzo de 2020.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

El anexo del Reglamento (UE) n.º 321/2013 queda modificado como sigue:

- 1) En el punto 4.2.2.2, se añade el título «Resistencia de la unidad».
- 2) En el punto 6.1.2.2, se añade el párrafo siguiente entre los párrafos primero y segundo:
«Se permite la demostración alternativa de la conformidad con arreglo al punto 6.1.2.4 bis».
- 3) En el punto 6.1.2.3, se añade el párrafo siguiente antes de la letra b):
«Se permite la demostración alternativa de la conformidad con arreglo al punto 6.1.2.4 bis».
- 4) En el punto 6.1.2.4, se añade el párrafo siguiente al final del punto:
«Se permite la demostración alternativa de la conformidad con arreglo al punto 6.1.2.4 bis».
- 5) Entre el punto 6.1.2.4 y el punto 6.1.2.5 se añade el siguiente punto 6.1.2.4 bis:
«Cuando las normas EN a las que se refieren los puntos 6.1.2.2, 6.1.2.3 y 6.1.2.4 no cubran la solución técnica propuesta, se permitirá utilizar otras normas para demostrar la conformidad del comportamiento mecánico del conjunto de ejes montados, las características mecánicas de las ruedas y la resistencia mecánica y las características de fatiga del eje, respectivamente; en tal caso, el organismo notificado verificará que las normas alternativas formen parte de un conjunto técnicamente coherente de normas aplicables al diseño, la construcción y el ensayo de los ejes montados que contenga requisitos específicos con respecto al eje montado, las ruedas y los ejes que cubran:
 - el conjunto de ejes montados,
 - la resistencia mecánica,
 - las características de fatiga,
 - los límites de esfuerzo permisibles,
 - las características termomecánicas.La demostración mencionada solo podrá referirse a normas que se encuentren disponibles públicamente. La verificación efectuada por el organismo notificado garantizará la coherencia entre la metodología de las normas alternativas, las hipótesis del solicitante, la solución técnica prevista y el área de uso prevista.».
- 6) En el punto 7.2.2.2, los tres párrafos que siguen directamente al cuadro 11a se sustituyen por el texto siguiente:
«Con objeto de establecer el certificado del examen CE de tipo o de diseño, el organismo notificado seleccionado por la entidad que gestiona el cambio puede referirse:
 - al certificado original del examen CE de tipo o de diseño para las partes del diseño que no se modifican o aquellas que sí se modifican pero que no afectan a la conformidad del subsistema, siempre que siga siendo válido (durante un período de la fase B de diez años);
 - al certificado adicional del examen CE de tipo o de diseño (que modifica el certificado original) para las partes del diseño modificadas que afectan a la conformidad del subsistema con la última revisión de la presente ETI en vigor en ese momento.

El período de validez del certificado del examen CE de tipo o de diseño para el tipo modificado, la variante de tipo o la versión de tipo se limitará a diez años a partir de su fecha de expedición, sin exceder de catorce años desde la fecha de designación de un organismo notificado por el solicitante del tipo de material rodante inicial (inicio de la fase A del certificado original del examen CE de tipo o de diseño).».

- 7) En el punto 7.2.2.2, la fila «4.2.4.3.2.1 Freno de servicio» del cuadro 11a se sustituye por el texto siguiente:

"4.2.4.3.2.1 Freno de servicio	Distancia de frenado	Cambio de distancia de parada de más del $\pm 10\%$ <i>Nota:</i> También podrán utilizarse el porcentaje de peso-freno (también denominado "lambda" o "porcentaje de la masa frenada") o la masa frenada, y pueden obtenerse (directamente o mediante la distancia de parada) mediante cálculo a partir de los perfiles de deceleración. El cambio permitido es el mismo ($\pm 10\%$)	No procede
	Deceleración máxima para la condición de carga «velocidad máxima bajo carga útil normal a la velocidad máxima de diseño»	Cambio de más del $\pm 10\%$ en la deceleración media máxima de frenado	No procede"

- 8) En el punto 7.2.2.3, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«Además del punto 7.2.2.2, se aplican las siguientes normas a las unidades existentes con una primera autorización para su puesta en servicio antes del 1 de enero de 2015, en las que el alcance del cambio incide en parámetros básicos que no están cubiertos por la declaración CE.»

- 9) En el punto 7.2.2.3, el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«La norma concreta establecida en el párrafo anterior no se aplica en los cambios que incidan en los parámetros básicos y que se clasifican según el artículo 21, apartado 12, letra a), establecido en el cuadro 11b. Para estos cambios es obligatorio el cumplimiento de los requisitos de la ETI.»

- 10) Se añade el punto 7.2.2.4 siguiente:

«7.2.2.4. Normas para la ampliación del área de uso de las unidades existentes que tengan una autorización de conformidad con la Directiva 2008/57/CE o estén en funcionamiento desde antes del 19 de julio de 2010

- 1) En caso de que no sean plenamente conformes con la presente ETI, el punto 2 se aplicará a las unidades que cumplan las condiciones siguientes cuando soliciten una ampliación de su área de uso de conformidad con el artículo 21, apartado 13, de la Directiva (UE) 2016/797:

1. haber sido autorizadas de conformidad con la Directiva 2008/57/CE o puestas en funcionamiento antes del 19 de julio de 2010;
2. haber sido registradas con el código de matrícula "00", "Válido", en el Registro de Matriculación Nacional de conformidad con la Decisión 2007/756/CE de la Comisión (*) o en el Registro Europeo de Vehículos de conformidad con la Decisión de Ejecución (UE) 2018/1614 de la Comisión (**) y mantenerse en un estado de funcionamiento seguro de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779 de la Comisión (**).

Las siguientes disposiciones para la ampliación del área de uso se aplican también en combinación con una nueva autorización tal como se define en el artículo 14, apartado 3, letra a), del Reglamento (UE) 2018/545.

- 2) La autorización de un área de uso ampliada de las unidades mencionadas en el punto 1 deberá basarse en la autorización existente, si la hubiera, en la compatibilidad técnica entre la unidad y la red, de conformidad con el artículo 21, apartado 3, letra d), de la Directiva (UE) 2016/797, y en el cumplimiento de las características básicas de diseño del cuadro 11a de la presente ETI, teniendo en cuenta cualesquiera restricciones o limitaciones.

El solicitante presentará una declaración de verificación "CE" acompañada de expedientes técnicos que acrediten el cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente ETI, o con disposiciones de efecto equivalente, con respecto a cada parámetro básico mencionado en la columna 1 del cuadro 11a de la presente ETI, mediante una o varias de las siguientes opciones:

- a) el cumplimiento de los requisitos de la presente ETI, tal como se ha mencionado anteriormente;
- b) el cumplimiento de los requisitos correspondientes establecidos en una ETI anterior, tal como se ha mencionado anteriormente;

- c) el cumplimiento de especificaciones alternativas que se consideren de efecto equivalente a los requisitos pertinentes establecidos en la presente ETI, tal como se ha mencionado anteriormente;
 - d) la acreditación de que los requisitos de compatibilidad técnica con la red del área de uso ampliada son equivalentes a los requisitos de compatibilidad técnica con la red para la que la unidad ya está autorizada o en funcionamiento. El solicitante acreditará esta equivalencia, para lo cual podrá basarse en la información del registro de la infraestructura ferroviaria.
- 3) Asimismo, el solicitante justificará y documentará el efecto equivalente de las especificaciones alternativas a los requisitos de la presente ETI [punto 2, letra c)] y la equivalencia de los requisitos de compatibilidad técnica con la red [punto 2, letra d)] aplicando el proceso de gestión del riesgo establecido en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 402/2013. El solicitante presentará una evaluación positiva por parte de un organismo de evaluación (MCS RA).
- 4) Además de los requisitos a que se refiere el punto 2, y cuando proceda, el solicitante presentará una declaración de verificación "CE", acompañada de expedientes técnicos que acrediten el cumplimiento de lo siguiente:
- a) casos específicos relacionados con cualquier parte del área de uso ampliada, enumerados en la presente ETI, en la ETI de ruido [Reglamento (UE) n.º 1304/2014] y en la ETI de control-mando y señalización [Reglamento (UE) 2016/919];
 - b) las normas nacionales a las que se refiere el artículo 13, apartado 2, letras a), c) y d), de la Directiva (UE) 2016/797, notificadas de conformidad con el artículo 14 de dicha Directiva.
- 5) La entidad responsable de la autorización deberá poner a disposición del público, a través del sitio web de la Agencia, detalles de las especificaciones alternativas a que se refiere el punto 2, letra c), y de los requisitos de compatibilidad técnica con la red a que se refiere el punto 2, letra d), sobre la base de los cuales haya concedido autorizaciones para el área de uso ampliada.
- 6) Cuando un vehículo autorizado se beneficie de que no se aplique la ETI o una parte de esta con arreglo al artículo 9 de la Directiva 2008/57/CE, el solicitante deberá solicitar una excepción en los Estados miembros del área de uso ampliada de conformidad con el artículo 7 de la Directiva (UE) 2016/797.
- 7) De conformidad con el artículo 54, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/797, los vagones utilizados de conformidad con el Reglamento Internazionale Veicoli (RIV) se considerarán autorizados de conformidad con las condiciones en las que se hubiesen utilizado, incluida el área de uso en la que operasen. Tras un cambio que requiera una nueva autorización de puesta en el mercado de conformidad con el artículo 21, apartado 12, de la Directiva (UE) 2016/797, los vagones aceptados con arreglo al acuerdo RIV más reciente conservarán el área de uso en la cual estuviesen operando sin más comprobaciones en las partes no modificadas.

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

(**) Decisión de Ejecución (UE) 2018/1614 de la Comisión, de 25 de octubre de 2018, por la que se establecen especificaciones para los registros de vehículos contemplados en el artículo 47 de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo y se modifica y deroga la Decisión 2007/756/CE de la Comisión (DO L 268 de 26.10.2018, p. 53).

(***) Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, por el que se establecen disposiciones detalladas relativas a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de vehículos de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 445/2011 de la Comisión (DO L 139 I de 27.5.2019, p. 360).

- 11) En el punto 7.3.2.1, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«Las unidades que circulen entre un Estado miembro y un tercer país con red de 1520 mm de ancho de vía: caso específico de Finlandia, Polonia, Eslovaquia y Suecia.»

- 12) En el punto 7.3.2.2, letra a), el último párrafo se sustituye por el texto siguiente:

«Las unidades objeto de reconocimiento mutuo de conformidad con el punto 7.1.2 y las unidades equipadas con sistemas embarcados de control del estado de los rodamientos de los ejes están exentas de este caso específico. La exención de unidades de conformidad con el punto 7.1.2 no es aplicable cuando se utilicen otros métodos de evaluación de la conformidad con arreglo al punto 6.1.2.4 bis.»

13) En el punto 7.3.2.5, el título se sustituye por el texto siguiente:

«7.3.2.5. Características de los ejes montados, ruedas y ejes (puntos 4.2.3.6.2 y 4.2.3.6.3.)
Caso específico de Gran Bretaña (Reino Unido)».

14) El punto 7.6.1, «Normas para la ampliación del área de uso para el material rodante existente que no esté cubierto por una declaración CE de verificación» se sustituye por el texto siguiente:

«7.6.1. *Normas de aplicación*

El 24 de enero de 2020, la Comisión envió una solicitud a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea para la preparación del paquete de revisión de la ETI de ferrocarril digital y transporte ecológico de mercancías (revisión de 2022).

Con arreglo a la Decisión Delegada (UE) 2017/1474 de la Comisión, el paquete de revisión de la ETI de ferrocarril digital y de transporte ecológico de mercancías incluirá disposiciones para revisar y, si es posible, simplificar la estrategia de aplicación de la ETI de manera que se garantice una reducción gradual, pero oportuna, de las divergencias respecto del sistema objetivo, proporcionando al mismo tiempo la previsibilidad y la seguridad jurídica necesarias para el sector. Estas disposiciones cubrirán los futuros períodos transitorios, así como la cuestión del período de validez de los certificados de componentes y subsistemas de interoperabilidad.

Además, con el mismo objetivo de garantizar una reducción gradual, pero oportuna, de las divergencias respecto al sistema objetivo, proporcionando al mismo tiempo la previsibilidad y la seguridad jurídica necesarias para el sector, se considerará adoptar disposiciones que ofrezcan flexibilidad en la aplicación de las versiones actualizadas de las normas, incluidas las introducidas en el Anexo I (ETI de vagones de 2019) del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión (*)

(*) Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, que modifica los Reglamentos (UE) n.º 321/2013, (UE) n.º 1299/2014, (UE) n.º 1301/2014, (UE) n.º 1302/2014 y (UE) n.º 1303/2014 y (UE) 2016/919 de la Comisión y la Decisión de Ejecución 2011/665/UE de la Comisión en lo que se refiere a la armonización con la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo y la implementación de los objetivos específicos establecidos en la Decisión Delegada (UE) 2017/1474 de la Comisión (DO L 139 I de 27.5.2019, p. 108).

15) Al final del apéndice C, «Condiciones optativas adicionales», se añade el punto siguiente:

«C. 20. **Comportamiento dinámico en circulación**

La combinación de la velocidad máxima de explotación y la insuficiencia de peralte máxima admisible serán las indicadas en el cuadro H.1 de la norma EN 14363:2016.

Las unidades equipadas con órganos de rodadura establecidos según se describen en el capítulo 6 de la norma EN 16235:2013 se consideran conformes con este requisito.».

ANEXO II

El anexo del Reglamento (UE) n.º 1302/2014 queda modificado como sigue:

- 1) En la cláusula 4.2.2.5, punto 5, el texto «índice 8, cuadro 1, sección 5» se sustituye por «índice 8, cuadro 1, sección 4».
- 2) En la cláusula 4.2.2.5, punto 6, el texto «índice 8, cuadro 3 de la sección 5» se sustituye por «índice 8, cuadro 2, de la sección 5».
- 3) En la cláusula 4.2.2.5, el punto 7 se sustituye por el texto siguiente:

«7) Dentro del ámbito de aplicación de la presente ETI, la "velocidad de colisión" y el "obstáculo de colisión" cuando se apliquen los escenarios 1 y 2 a las locomotoras equipadas con acopladores automáticos de tope central y capaces de un esfuerzo de tracción en el acoplamiento superior a 300 kN, según la tabla 2 de la especificación a la que se refiere el apéndice J-1, índice 8, serán los siguientes:

- 20 km/h en vez de 36 km/h para los escenarios 1 y 2; y
- el vagón de referencia descrito en el apéndice D, en lugar del vagón de referencia descrito en el anexo C.1 de la especificación a la que se refiere el apéndice J-1, índice 8, para el escenario 2.

Nota: dicho esfuerzo de tracción se exige en el caso de las locomotoras pesadas de mercancías.»

- 4) En la cláusula 6.2.3.7, al final del punto 7 se añade la frase siguiente:
«La verificación efectuada por el organismo notificado garantizará la coherencia entre la metodología de las normas alternativas, las hipótesis del solicitante, la solución técnica prevista y el área de uso prevista.»
- 5) En la cláusula 7.1.2.2, el punto 11 se sustituye por el texto siguiente:

«11) Con objeto de establecer el certificado del examen CE de tipo o de diseño, el organismo notificado seleccionado por la entidad que gestiona el cambio puede referirse:

- al certificado original del examen CE de tipo o de diseño para las partes del diseño que no se modifican o aquellas que sí se modifican pero que no afectan a la conformidad del subsistema, siempre que siga siendo válido (durante un período de la fase B de siete años);
- al certificado adicional del examen CE de tipo o de diseño (que modifica el certificado original) para las partes del diseño modificadas que afectan a la conformidad del subsistema con la última revisión de la presente ETI en vigor en ese momento.

El período de validez del certificado del examen CE de tipo o de diseño para el tipo modificado, la variante de tipo o la versión de tipo se limitará a siete años a partir de su fecha de expedición, sin exceder de catorce años desde la fecha de designación de un organismo notificado por el solicitante del tipo de material rodante inicial (inicio de la fase A del certificado original del examen CE de tipo o de diseño).»

- 6) En la cláusula 7.1.3.1, el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:
«4) La base de evaluación respecto a la ETI para un tipo se define para el período de la fase A, siendo su duración máxima de siete años. Sin perjuicio de lo dispuesto en las cláusulas 7.1.1.4 a 7.1.1.8, durante el período de la fase A no cambiará la base de la evaluación para la verificación CE que debe utilizar el organismo notificado.»
- 7) Se añade la cláusula 7.1.4 siguiente:

«7.1.4. *Normas para la ampliación del área de uso del material rodante existente que tenga una autorización de conformidad con la Directiva 2008/57/CE o esté en funcionamiento desde antes del 19 de julio de 2010*

- 1) En caso de que no sea plenamente conforme con la presente ETI, el punto 2 se aplicará al material rodante que cumpla las condiciones siguientes cuando se solicite la ampliación de su área de uso de conformidad con el artículo 21, apartado 13, de la Directiva (UE) 2016/797:
 - a) haber sido autorizado de conformidad con la Directiva 2008/57/CE o puesto en funcionamiento antes del 19 de julio de 2010;
 - b) haber sido registrado con el código de matrícula "00", "Válido", en el Registro de Matriculación Nacional de conformidad con la Decisión 2007/756/CE de la Comisión (*) o en el Registro Europeo de Vehículos de conformidad con la Decisión de Ejecución (UE) 2018/1614 de la Comisión (**) y mantenerse en un estado de funcionamiento seguro de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779 de la Comisión (***)

Las siguientes disposiciones para la ampliación del área de uso se aplican también en combinación con una nueva autorización tal como se define en el artículo 14, apartado 3, letra a), del Reglamento (UE) 2018/545.

- 2) La autorización de un área de uso ampliada del material rodante mencionado en el punto 1 deberá basarse en la autorización existente, si la hubiera, y en la compatibilidad técnica entre el material rodante y la red, de conformidad con el artículo 21, apartado 3, letra d), de la Directiva (UE) 2016/797, y en el cumplimiento de las características básicas de diseño de los cuadros 17a y 17b de la presente ETI, teniendo en cuenta cualesquiera restricciones o limitaciones.

El solicitante presentará una declaración de verificación "CE" acompañada de expedientes técnicos que acrediten el cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente ETI, o con disposiciones de efecto equivalente, con respecto a cada parámetro básico mencionado en la columna 1 de los cuadros 17a y 17b y con las siguientes cláusulas de la presente ETI:

- 4.2.4.2.2, 4.2.5.5.8, 4.2.5.5.9, 4.2.6.2.3, 4.2.6.2.4, 4.2.6.2.5, 4.2.8.2.7, 4.2.8.2.9.8 (cuando la circulación por secciones de separación de fases o de sistemas se gestione automáticamente), 4.2.9.3.1, 4.2.9.6, 4.2.12 y 4.2.12.6
- 4.2.5.3 en Italia
- 4.2.5.3.5 y 4.2.9.2.1 en Alemania

mediante una o varias de las siguientes opciones:

- a) el cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente ETI, tal como se ha mencionado anteriormente;
 - b) el cumplimiento de los requisitos correspondientes establecidos en una ETI anterior, tal como se ha mencionado anteriormente;
 - c) el cumplimiento de especificaciones alternativas que se consideren de efecto equivalente a los requisitos pertinentes establecidos en la presente ETI, tal como se ha mencionado anteriormente;
 - d) la acreditación de que los requisitos de compatibilidad técnica con la red del área de uso ampliada son equivalentes a los requisitos de compatibilidad técnica con la red para la que el material rodante ya está autorizado o en funcionamiento. El solicitante acreditará esta equivalencia y podrá basarse en la información del registro de la infraestructura ferroviaria (RINF).
- 3) Asimismo, el solicitante justificará y documentará el efecto equivalente de las especificaciones alternativas a los requisitos de la presente ETI [punto 2, letra c)] y la equivalencia de los requisitos de compatibilidad técnica con la red [punto 2, letra d)] aplicando el proceso de gestión del riesgo establecido en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 402/2013. La justificación debe ser evaluada y confirmada por un organismo de evaluación (MCS RA).
- 4) Además de los requisitos a que se refiere el punto 2, y cuando proceda, el solicitante presentará una declaración de verificación "CE", acompañada de expedientes técnicos que acrediten el cumplimiento de lo siguiente:
- a) casos específicos relacionados con cualquier parte del área de uso ampliada, enumerados en la presente ETI, en la ETI de ruido [Reglamento (UE) n.º 1304/2014], en la ETI de personas con movilidad reducida [Reglamento (UE) n.º 1300/2014] y en la ETI de control-mando y señalización [Reglamento (UE) 2016/919];
 - b) las normas nacionales a las que se refiere el artículo 13, apartado 2, letras a), c) y d), de la Directiva (UE) 2016/797, notificadas de conformidad con el artículo 14 de dicha Directiva.
- 5) La entidad responsable de la autorización deberá poner a disposición del público, a través del sitio web de la Agencia, detalles de las especificaciones alternativas a que se refiere el punto 2, letra c), y de los requisitos de compatibilidad técnica con la red a que se refiere el punto 2, letra d), sobre la base de los cuales haya concedido autorizaciones para el área de uso ampliada.
- 6) Cuando un vehículo autorizado se beneficie de que no se aplique la ETI o una parte de esta con arreglo al artículo 9 de la Directiva 2008/57/CE, el solicitante deberá solicitar una excepción en los Estados miembros del área de uso ampliada de conformidad con el artículo 7 de la Directiva (UE) 2016/797.

- 7) De conformidad con el artículo 54, apartado 2, de la Directiva (UE) 2016/797, los coches utilizados de conformidad con el Reglamento Internazionale Carrozze (RIC) se considerarán autorizados de conformidad con las condiciones en las que se hubiesen utilizado, incluida el área de uso en la que operasen. Tras un cambio que requiera una nueva autorización de puesta en el mercado de conformidad con el artículo 21, apartado 12, de la Directiva (UE) 2016/797, los coches aceptados con arreglo al acuerdo RIC más reciente conservarán el área de uso en la cual estuviesen operando sin más comprobaciones en las partes no modificadas.

- (*) Decisión 2007/756/CE de la Comisión, de 9 de noviembre de 2007, por la que se adopta una especificación común para el registro nacional de vehículos previsto en el artículo 14, apartados 4 y 5, de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE (DO L 305 de 23.11.2007, p. 30).
- (**) Decisión de Ejecución (UE) 2018/1614 de la Comisión, de 25 de octubre de 2018, por la que se establecen especificaciones para los registros de vehículos contemplados en el artículo 47 de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo y se modifica y deroga la Decisión 2007/756/CE de la Comisión (DO L 268 de 26.10.2018, p. 53).
- (***) Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, por el que se establecen disposiciones detalladas relativas a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de vehículos de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 445/2011 de la Comisión (DO L 139 I de 27.5.2019, p. 360).».

- 8) El punto 7.5.2.3, «Normas para la ampliación del área de uso para el material rodante existente que no esté cubierto por una declaración CE de verificación», se sustituye por el texto siguiente:

«7.5.2.3. Normas de aplicación

El 24 de enero de 2020, la Comisión envió una solicitud a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea para la preparación del paquete de revisión de la ETI de ferrocarril digital y transporte ecológico de mercancías (revisión de 2022).

Con arreglo a la Decisión Delegada (UE) 2017/1474 de la Comisión, el paquete de revisión de la ETI de ferrocarril digital y de transporte ecológico de mercancías incluirá disposiciones para revisar y, si es posible, simplificar la estrategia de aplicación de la ETI de manera que se garantice una reducción gradual, pero oportuna, de las divergencias respecto del sistema objetivo, proporcionando al mismo tiempo la previsibilidad y la seguridad jurídica necesarias para el sector. Estas disposiciones cubrirán los futuros períodos transitorios, así como la cuestión del período de validez de los certificados de componentes y subsistemas de interoperabilidad.

Además, con el mismo objetivo de garantizar una reducción gradual, pero oportuna, de las divergencias respecto al sistema objetivo, proporcionando al mismo tiempo la previsibilidad y la seguridad jurídica necesarias para el sector, se considerará adoptar disposiciones que ofrezcan flexibilidad en la aplicación de las versiones actualizadas de las normas, incluidas las introducidas en el Anexo IV (ETI de locomotoras y coches de viajeros de 2019) del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión (*).

- (*) Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, que modifica los Reglamentos (UE) n.º 321/2013, (UE) n.º 1299/2014, (UE) n.º 1301/2014, (UE) n.º 1302/2014 y (UE) n.º 1303/2014 y (UE) 2016/919 de la Comisión y la Decisión de Ejecución 2011/665/UE de la Comisión en lo que se refiere a la armonización con la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo y la implementación de los objetivos específicos establecidos en la Decisión Delegada (UE) 2017/1474 de la Comisión (DO L 139 I de 27.5.2019, p. 108).».

- 9) El apéndice D se sustituye por el texto siguiente:

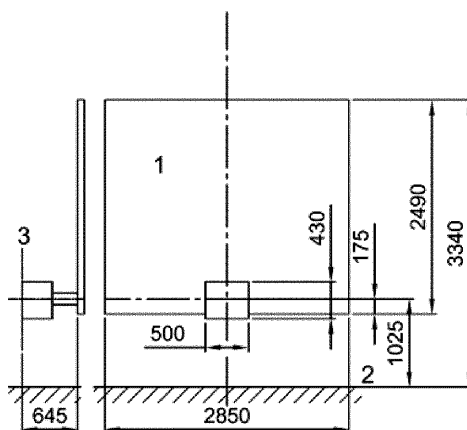
«Apéndice D

Vagón de referencia para locomotoras equipadas con acopladores automáticos de tope central y capaces de un esfuerzo de tracción en el acoplamiento superior a 300 kN

En caso de colisión entre una unidad de tren y un vagón equipados ambos con acopladores reforzados, el vagón estará representado por una masa de 80 t que solo tenga un grado de libertad en la dirección de traslación x. La geometría de la interfaz del vagón se muestra en la figura D.1. Se considerará que la geometría de la pared extrema y de la cabeza del acoplador es rígida. Se equipará con un acoplador central con una carrera de 110 mm y con la característica de fuerza-desplazamiento que se indica en la figura D.2. La capacidad total de absorción de energía del acoplador del vagón es de 77 kJ.

La geometría de la cabeza del acoplador y la altura por encima de la parte superior del carril serán las mismas que las de la unidad ferroviaria que golpee. La distancia longitudinal del plano del acoplador a la pared extrema del vagón será de 645 mm. Para simplificar, se permite modelar las cabezas del acoplador utilizando la geometría y la altura indicadas en la figura D.1.

Dimensiones en milímetros

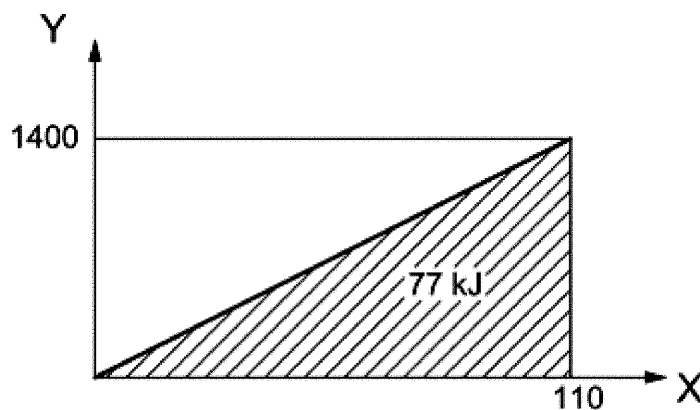


Leyenda:

1. Extremo del vagón
2. Parte superior del carril
3. Plano del acoplador

Figura D.1

Interfaz del vagón con acoplador central



Leyenda:

- Y fuerza del acoplador-acoplador, en kN
X desplazamiento, en mm

Figura D.2

Característica del acoplador de vagones».

10) en el apéndice J-1, el índice 8 del cuadro se sustituye por el texto siguiente:

«8	Seguridad pasiva: aspectos generales	4.2.2.5	EN 15227:2008+A1:2010	Cl. pertinente ⁽¹⁾ Excepto anexo A
	Seguridad pasiva: categorías			4-cuadro 1
	Seguridad pasiva: escenarios			5-cuadro 2, 6
	Seguridad pasiva: deflector de obstáculos			6.5»

11) En el apéndice J-1, el índice 10 del cuadro se sustituye por el texto siguiente:

«10	Elevación y levantamiento con gatos: marcado	4.2.2.6	EN 15877-2:2013	4.5.19»
-----	--	---------	-----------------	---------

12) En el apéndice J-1, el índice 36 del cuadro se sustituye por el texto siguiente:

«36	Condiciones ambientales: deflector de obstáculos	4.2.6.1.2	EN 15227:2008 +A1:2010	Cl. pertinente (1)»
-----	--	-----------	---------------------------	---------------------

13) En el apéndice J-2, se suprime el índice 2 del cuadro.

ANEXO III

En el anexo del Reglamento (UE) 2016/919 se añade el punto 7.4.2.4 siguiente:

«7.4.2.4. Normas para la ampliación del área de uso de los vehículos existentes

Las siguientes normas se aplicarán a los vehículos existentes en funcionamiento y registrados en el Registro de Matriculación Nacional de conformidad con la Decisión 2007/756/CE de la Comisión (*), o en el Registro Europeo de Vehículos de conformidad con la Decisión de Ejecución (UE) 2018/1614 de la Comisión (**), cuando soliciten una ampliación del área de uso:

- 1) Los vehículos cumplirán las disposiciones especiales pertinentes aplicables en los casos específicos contemplados en el punto 7.6 del presente anexo y las normas nacionales pertinentes contempladas en el artículo 13, apartado 2, letras a), c) y d), de la Directiva (UE) 2016/797 notificadas de conformidad con el artículo 14 de dicha Directiva. Además, en caso de cumplimiento parcial de los requisitos de la presente ETI, se aplicarán las disposiciones de la cláusula punto 6.1.1.3, punto 3.
- 2) No será necesaria una mejora de los vehículos ya equipados con ETCS o GSM-R, excepto cuando sea necesario para la compatibilidad técnica.
- 3) En los vehículos que todavía no estén equipados con ETCS se instalará el ETCS y se ajustarán a los conjuntos de especificaciones n.º 2 o n.º 3 mencionados en los cuadros A 2.2 y A 2.3 del anexo A. Salvo cuando sea necesario para la compatibilidad técnica, el requisito de estar equipado con ETCS no se aplicará a:
 - a) los vehículos no diseñados especialmente para circular en líneas de alta velocidad (***), si están autorizados antes del 1 de enero de 2015;
 - b) los vehículos no diseñados especialmente para circular en líneas de alta velocidad, autorizados a partir del 1 de enero de 2015, en cualquiera de las situaciones siguientes:
 - i) cuando se destinen exclusivamente a circular en un Estado miembro fuera de los corredores enumerados en el anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/6 y fuera de las líneas que garantizan la conexión con los principales puertos, centros de clasificación, terminales de mercancías y zonas de transporte de mercancías europeos a los que se refiere el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;
 - ii) si están destinados al servicio transfronterizo no perteneciente a la RTE, es decir, al servicio hasta la primera estación del país vecino o hasta la primera estación que disponga de conexión con el país vecino que utilice únicamente líneas que estén fuera de la RTE;
 - c) los vehículos de los Estados miembros que apliquen el artículo 7.4.3(2), cuando el área de uso tras la ampliación del área de uso se encuentre exclusivamente en el mismo Estado miembro, excepto cuando el área de uso tras la ampliación del área de uso incluya más de 150 km de una sección equipada con ETCS en el momento de la ampliación del área de uso o vaya a estar equipada con ETCS en un plazo de cinco años a partir de la ampliación del área de uso de dichos vehículos;
 - d) los equipos móviles de construcción y mantenimiento de infraestructura ferroviaria;
 - e) las locomotoras de maniobras.
- 4) Los vehículos que aún no estén equipados con radiocomunicación GSM-R de voz deberán instalar este sistema y cumplir las especificaciones a las que se hace referencia en los cuadros A 2.1, A 2.2 y A 2.3 del anexo A cuando el vehículo esté destinado a ser utilizado en una red que incluya al menos un punto equipado con GSM-R, salvo si se superpone a un sistema de radiocomunicación heredado compatible con la clase B ya instalado en el vehículo.
- 5) Los vehículos que aún no estén equipados con GSM-R para los datos del ETCS deberán instalar una radio GSM-R de datos ETCS únicamente y cumplir las especificaciones a las que se hace referencia en los cuadros A 2.1, A 2.2 y A 2.3 del anexo A cuando el vehículo esté obligado a instalar ETCS con arreglo al punto 3 y esté previsto que opere en una red del área de uso ampliada equipada únicamente con el nivel 2 o 3 del ETCS.
- 6) Cuando un vehículo autorizado se beneficie de que no se aplique la ETI o una parte de esta con arreglo al artículo 9 de la Directiva 2008/57/CE, el solicitante deberá solicitar una excepción en los Estados miembros del área de uso ampliada de conformidad con el artículo 7 de la Directiva (UE) 2016/797.

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

(**) Decisión de Ejecución (UE) 2018/1614 de la Comisión, de 25 de octubre de 2018, por la que se establecen especificaciones para los registros de vehículos contemplados en el artículo 47 de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo y se modifica y deroga la Decisión 2007/756/CE de la Comisión (DO L 268 de 26.10.2018, p. 53).

(***) Según lo establecido en el anexo I de la Directiva (UE) 2016/797.».