Documentos Internacionales

Estrategias Ferroviarias

El Pilar Técnico del Cuarto Paquete Ferroviario. Guía para "Principiantes"

The Technical Pillar of the 4th Railway Package. A Guide for "Beginners"

78

adif

GOBIERNO DE ESPAÑA | MINISTERIO DE FOMENTO

El pilar técnico del Cuarto Paquete Ferroviario. Guía para "Principiantes"

The technical pillar of the 4th Railway Package. A Guide for 'Beginners'

Grupo de organismos representativos (Group of Representative Bodies; GRB)
Noviembre 2017

Subdirección Internacional

Estrategias Ferroviarias
Número 78 – Marzo 2018

Ficha Catalográfica

El pilar técnico del Cuarto Paquete Ferroviario. Guía para "principiantes". =
The technical pillar of the 4th Railway Package. A guide for 'beginners'

Madrid; ADIF. Subdirección de Internacional, 2018

31 p. ; 29,7 cm (Estrategias Ferroviarias 78)

1. Política ferroviaria europea 2. Normativa 3. Cuarto Paquete Ferroviario

Edita:
ADIF: Dirección Internacional

ÍNDICE

Introducción 5

Presentación 5

1 Prefacio 7

2. Funciones del Grupo de Organismos Representativos 8

3. El Cuarto Paquete Ferroviario 9

4. Directiva de Interoperabilidad (UE) 2016 / 797 13

5. Directiva de Seguridad (UE) 2016 / 798 17

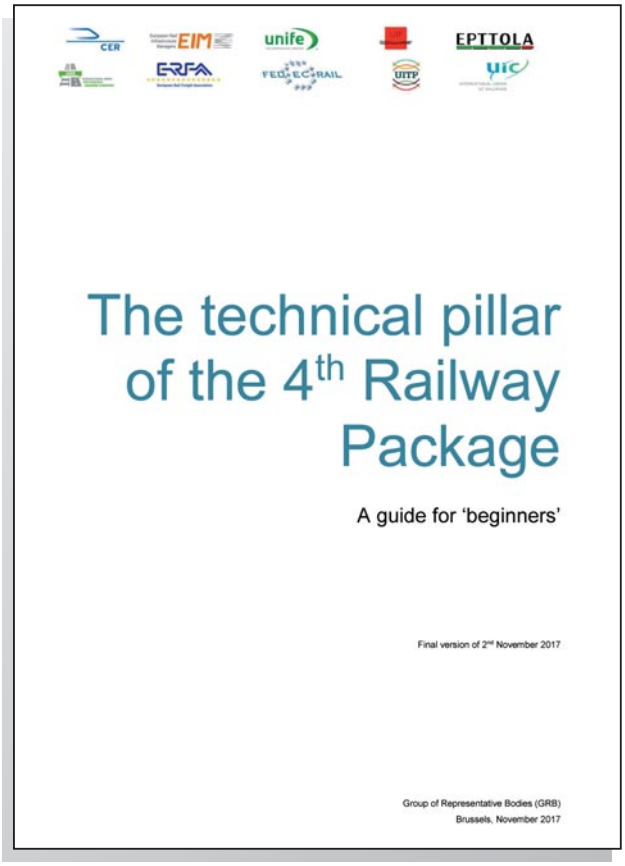
6. Reglamento ERA (UE) 2016 / 796 20

7. Perspectiva 23

8. Anexos 24

9. Glosario 28

• INTRODUCCIÓN



Para estimular la competitividad del sector ferroviario europeo, la Comisión Europea ha adoptado una estrategia encaminada a fomentar el desarrollo de una infraestructura ferroviaria eficaz, establecer un mercado ferroviario abierto, suprimir los obstáculos administrativos y técnicos y garantizar condiciones de competencia equitativas frente a los demás modos de transporte. Las propuestas para el desarrollo de esta política comunitaria han sido desarrolladas en varias Directivas que se agrupan en los denominados "Paquetes Ferroviarios" y que han sido ampliadas por otras normas y proposiciones.

Las disposiciones del "Cuarto paquete ferroviario", aprobadas en 2016, tienen por objeto garantizar la competitividad del sector ferroviario y mejorar la calidad y seguridad de los servicios ferroviarios, favoreciendo la integración europea mediante la creación del espacio ferroviario único europeo. El Cuarto Paquete Ferroviario se articula en los pilares "Político y de Mercado" y "Técnico", que enlazan con los objetivos de Adif de completar una red competitiva (Pilar "Político y de Mercado"), segura e interoperable ("Pilar Técnico").

Este número de Estrategias tiene como objetivo ofrecer una guía sencilla para entender el Pilar Técnico del Cuarto Paquete. A modo de "Preguntas Frecuentes", la Guía desglosa las principales implicaciones de la Directiva de Interoperabilidad 2016/797, la Directiva de Seguridad 2016/798 y el Reglamento ERA 2016/796.

De esta manera, facilitamos la mejor incorporación de Adif y sus profesionales en la orientación estratégica de la compañía (Plan Transforma 2020), para el que la adaptación del funcionamiento de la entidad a la nueva regulación es una de sus prioridades.

El documento original se puede consultar en:
http://grbrail.eu/index.php/faq

A mediados de 2018, en línea con el comienzo del periodo de transición, se tiene previsto actualizar el documento.

• PRESENTACIÓN

La Dirección Internacional de ADIF edita una serie de documentos internacionales, publicados en diferentes idiomas, bajo el título genérico "Estrategias Ferroviarias" traducidos al castellano, para su difusión con fines exclusivamente de información en el ámbito de las empresas ferroviarias.

En general, estos documentos se refieren a temas estratégicos seleccionados por esta Dirección en el entorno ferroviario, buscando la mayor actualidad en relación con las experiencias de otros países sobre el desarrollo y evolución del ferrocarril y el reforzamiento de su papel en el sistema de transportes.

Estos documentos están disponibles en la página web de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (www.docutren.com/documentos_internacionales.html) y en la intranet de internacional (http://inicia.adif.es/wps/portal/PortalInicia/Inicio.Portada_de_Empresa/Internacional/Estrategias_Ferroviarias_Europeas).

Por parte de la Dirección Internacional de ADIF se cumple así con el objetivo de difundir aquella información internacional que pueda ser de utilidad para la empresa en el desarrollo de su actividad.

1. PREFACIO

Desde 1991, la Unión Europea ha reformado constantemente el sector ferroviario europeo. El Cuarto Paquete Ferroviario, adoptado en 2016 es, con diferencia, la iniciativa legal más compleja presentada hasta el momento.

El Cuarto Paquete Ferroviario consiste en un pilar político y uno técnico, que introduce reformas importantes para todos los grupos de interés concernidos. Aunque la implementación del pilar político apenas ha comenzado a finales de 2017, el pilar técnico ya está en pleno desarrollo.

Dadas la numerosas iniciativas lanzadas por la Comisión Europea y la Agencia Ferroviaria Europea, "la Agencia" (European Union Agency for Railways, "ERA" o "the Agency") y la cantidad de reformas en marcha, el Grupo de Organismos Representativos (Group of Representative Bodies (GRB)) decidió a mediados de 2017 preparar una Guía para Principiantes con el fin de explicar el pilar técnico a todo el sector ferroviario.

Esta guía muestra en cuatro capítulos, como "preguntas frecuentes", las reformas en los campos de autorización de vehículos, certificación de seguridad y aprobación del ERTMS en vía, así como las nuevas funciones de la Agencia Ferroviaria Europea.

La Guía ha sido escrita y diseñada por los responsables del ferrocarril, como operadores ferroviarios, administradores de infraestructuras, propietarios de vagones, entidades encargadas del mantenimiento, empresas de alquiler de locomotoras, etc. Debido al hecho de que la implementación del Cuarto Paquete Ferroviario es un proceso en marcha, la Guía se actualizará regularmente, según el progreso de las reformas a nivel comunitario.

Prof. Andy Doherty

Presidente del Grupo de Organismos Representativos

Bruselas, Noviembre 2017

2. FUNCIONES DEL GRUPO DE ORGANISMOS REPRESENTATIVOS

El **Grupo de Organismos Representativos** está formado por las asociaciones denominadas "Organismos Representativos" ante la Agencia Ferroviaria Europea. Integra las entidades que constituyen la comunidad de empresas que explotan el ferrocarril y la industria de suministros y fabricación. En conjunto, representa a las empresas responsables del diseño, construcción, operación y mantenimiento del sistema ferroviario.

Forman parte del GRB: CER, EIM, unife, UIP, EPTTOLA, UIRR, ERFA, FED EC RAIL, UITP y UIC.

El Grupo de Organismos Representativos tiene la misión de desarrollar las actividades asociadas a la investigación, innovación y estandarización; por lo tanto, está relacionado con los organismos y procedimientos de estandarización e investigación europeos.

El Grupo de Organismos Representativos está siempre presente en los diferentes grupos de expertos de la CE, en la Junta Ejecutiva y el Consejo de Administración de ERA, y en las negociaciones y el desarrollo de sus diversas iniciativas legales y técnicas.

El Grupo de Organismos Representativos fue muy activo en la redacción del pilar técnico del Cuarto Paquete Ferroviario y aumentó sus actividades durante la fase de implementación, que comenzó en mayo de 2016. Intervino en las primeras etapas del proceso de toma de decisiones de la CE y ERA, es decir, antes y durante el proceso de redacción, y en la fase de consulta en el denominado Grupo de Expertos de la CE, creado por la CE para tener el asesoramiento de expertos de los Estados Miembros y del sector ferroviario durante el proceso de redacción.

El grupo principal del GRB se reúne regularmente y también se celebra regularmente una sesión plenaria para abordar todos los asuntos técnicos a nivel de la UE y para formular opiniones y decidir acciones conjuntas.

3. EL CUARTO PAQUETE FERROVIARIO

Qué Contiene

El Cuarto Paquete ferroviario está formado por textos legales y documentos[1] . Sólo las Directivas y los Reglamentos son obligatorios para el sector:

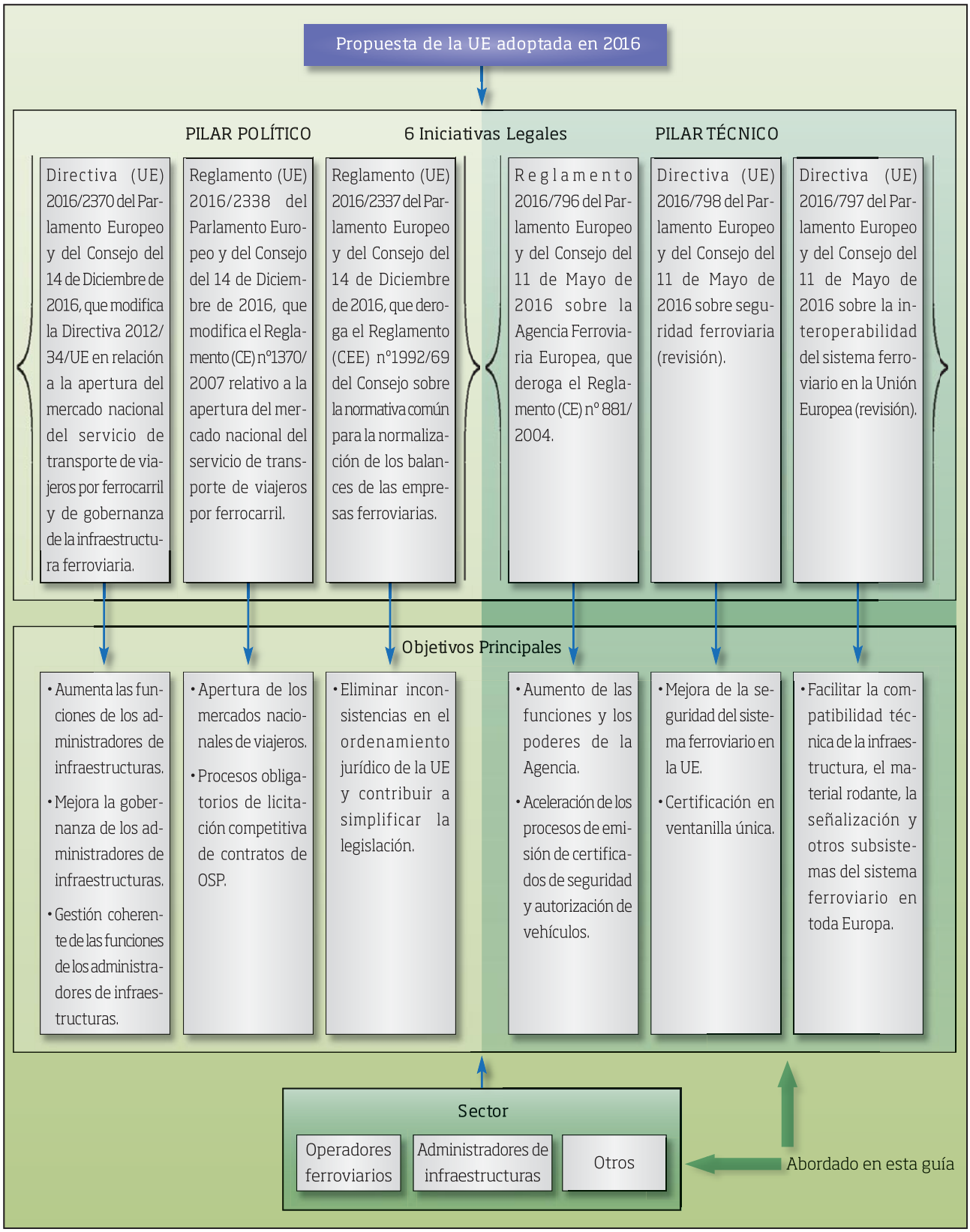
- 3 Directivas
- 3 Reglamentos
- 1 Comunicación general
- 3 Evaluaciones de impacto
- 3 Informes
- 3 Documentos de trabajo para los empleados

El Cuarto Paquete Ferroviario se divide en dos pilares: un pilar político y un pilar técnico:

- El *pilar político* aborda la apertura del mercado (gobernanza de los administradores de infraestructuras ferroviarias, licitación de contratos de servicio público y acceso a los mercados nacionales de transporte de viajeros por ferrocarril).
- El *pilar técnico* aborda interoperabilidad, autorizaciones de seguridad, certificación del ERTMS en vía, y también la reducción de las normas nacionales y el aumento de las funciones de la Agencia Ferroviaria Europea (ERA) en la entrega de autorizaciones y certificaciones.

1. Todos los documentos están disponibles en http://ec.europa.eu/transport/ modes/rail/packages/2013_en.htm

CUARTO PAQUETE FERROVIARIO



Para tener una perspectiva de todas las Directivas y Reglamentos del Cuarto Paquete Ferroviario → Anexo 1

Los contenidos del pilar técnico se explican con más detalle en los siguientes capítulos.

¿Qué Propone?

El cuarto paquete ferroviario está destinado a conseguir los *siguientes objetivos:*

- Reducir costes.
- Eliminar barreras administrativas y técnicas.
- Aumentar la competencia.
- Acelerar los procesos de autorización de vehículos y certificaciones de seguridad.
- Armonizar la implementación del ERTMS en vía.

La Comisión Europea ***cuantifica los beneficios*** del Cuarto Paquete Ferroviario en su página web[2]:

- Más de 40.000 millones de euros de beneficios financieros para los ciudadanos y las empresas en 2035 (combinado con reformas estructurales).
- Previsión de hasta 16.000 millones de euros adicionales en viajeros-km.
- Reducción del 20% del tiempo en el proceso de llegada al mercado para nuevos operadores.
- Reducción del 20% en costes y demora para autorizaciones de material rodante.
- Un ahorro total de 500 millones de euros para las empresas hasta 2025.
- *Es demasiado pronto para saber si se conseguirán estos beneficios y cuándo se conseguirán. Según la UE, los costes para el sector aumentarán en los primeros 5 años de implementación de las reformas, y disminuirán considerablemente después. Por lo tanto, el sector ferroviario tiene mucho interés en colaborar estrechamente para garantizar que el aumento de los costes sea limitado y que los beneficios estimados se materialicen.*

Hitos

La **previsión** de hitos del Cuarto Paquete Ferroviario es la siguiente:

CUARTO PAQUETE FERROVIARIO	*ENTRADA EN VIGOR**	*TRANSPOSICIÓN***
	Pilar Político	
DIR (UE) 2016/2370 "Gobernanza"	23/12/2016	25/12/2018
REG (UE) 2016/2338 "OSP"	23/12/2016	24/12/2017
	Pilar Técnico	
DIR 2016/797 "Interoperabilidad"	26/05/2016	16/06/2019[3]
DIR 2016/798 "Seguridad"	26/05/2016	16/06/2019[4]
REG (UE) 2016/796 'EUAR'	26/05/2016	-

- ***Entrada en vigor:*** Los textos legales deben publicarse. A los 20 días de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea, el texto legal entra en vigor.

- ***Transposición:*** Los Estados Miembros tienen un periodo para transponer la legislación comunitaria a sus leyes nacionales. Este periodo depende del tipo de iniciativa legal. Para las Directivas, normalmente los Estados Miembros disponen de dos años desde la fecha de entrada en vigor. En el caso de las Directivas 2016/797 y 2016/798, el periodo de transposición es de tres años, hasta el 16 de junio de 2019. Los Estados Miembros tienen la opción de posponer la transposición durante 1 año, es decir, hasta el 16 de junio de 2020. Para que se les permita esto, tienen que notificárselo a la CE y a la Agencia Ferroviaria Europea antes del 16 de diciembre de 2018, incluyendo los

2. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-65_en.htm
3. Los Estados Miembros tienen la opción de posponer la transposición durante 1 año, es decir, hasta el 16 de junio de 2020. Para que se les permita esto, tienen que notificarselo a la CE y a la Agencia Ferroviaria Europea entes del 16 de diciembre de 2018, incluyendo los motivos para hacerlo (DIR 20016/797, art. 57.2.)
4. Los Estados Miembros tienen la opción de posponer la transposición durante 1 año, es decir, hasta el 16 de junio de 2020. Para que se les permita esto, tienen que notificarselo a la CE y a la Agencia Ferroviaria Europea antes del 16 de diciembre de 2018, incluyendo los motivos para hacerlo (DIR 20016/798, art. 33.2.)

motivos para hacerlo. Para los Reglamentos no hay periodo de transposición, dado que este tipo de legislación se aplica inmediatamente en las leyes nacionales de los países de la UE cuando entran en vigor.

- *Implementación:* En caso de legislación muy compleja, como es el Cuarto Paquete Ferroviario, la UE prevé una fase de implementación que puede consistir en etapas de transición, programas piloto, etc. Esta fase afecta a varios actores, como los Estados Miembros y los representantes del sector. *Esta guía aborda exactamente esta fase*.

¿Por qué es Importante?

El Cuarto Paquete Ferroviario conlleva *importantes reformas*, especialmente en el pilar técnico:

- Traslado de las normas técnicas y de seguridad del nivel nacional al de la UE.
- Emisión de certificados de seguridad y autorizaciones de vehículos por parte de ERA.
- Creación de un nuevo procedimiento de aprobación del ERTMS en vía por parte de ERA.
- ERA cobrará tarifas y cargos por sus actividades de certificación, autorización y aprobación.
- Disminución de las normas nacionales por parte de ERA.
- ERA creará nuevas herramientas y procedimientos (portal IT, Comisión de Apelación, grupo de expertos, etc.).

- *Cada una de estas reformas tiene un gran impacto en el sector ferroviario (financiero, operativo, legal, procesal, etc.). Además, algunas de estas reformas se realizarán a través del instrumento "fast-track" para legislación delegada (actos de ejecución y actos delegados), reduciendo considerablemente el tiempo entre la propuesta y la aprobación, así como el poder de control por parte de los colegisladores y el sector.*

¿Por qué es Tan Especial el Cuarto Paquete Ferroviario?

El Cuarto Paquete Ferroviario *contiene aproximadamente 25 instrumentos legislativos secundarios*, especialmente en el pilar técnico. Esto significa que los Estados Miembros y los grupos de interés deberán aplicar la legislación primaria (es decir, Directivas y Reglamentos), pero también los instrumentos legislativos secundarios, es decir, los actos delegados y de ejecución. La CE (o más bien sus servicios legales) decide qué tipo de acto es el más adecuado.

A continuación se ofrece una breve diferenciación:

- *Actos delegados:* Cuestiones políticas "ad hoc" de alcance general. Normalmente complementan, modifican o eliminan elementos no esenciales de un acto legislativo. La Comisión Europea puede optar por consultar a grupos de expertos, pero no está obligada a hacerlo. La CE puede optar por presentar el acto a los Estados Miembros para su votación, pero debe presentarlo para su aprobación al Consejo (Estados Miembros) y al Parlamento Europeo. Este último no puede modificar una propuesta de acto delegado, sólo puede aprobarla o rechazarla. El ejemplo más reciente es el Acto Delegado sobre las ETI (Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad), que fue el primero que se adoptó como *"reglamento delegado"* en septiembre de 2017. Esto quiere decir que se aplica inmediatamente.
- *Actos de ejecución:* Aplicación "rutinaria" de la legislación de la UE, pero también de cuestiones técnicas complejas. Ejecutan una ley pero no modifican o complementan su texto central; también se utilizan cuando se necesita recurrir a normas legales secundarias y cuando se abordan leyes esenciales. A diferencia de los Actos Delegados, la Comisión Europea debe solicitar aportaciones y los Estados Miembros votar en comités específicos. El Consejo (los Estados Miembros) y el Parlamento Europeo pueden "examinar" el texto, pero debedn contar con la Comisión Europea para modificarlo. El ejemplo más reciente es el reglamento de implementación de tarifas y cargos, que actualmente está siendo preparado por todos los grupos de interés.

- *La legislación secundaria se implantó en 2009 para permitir a la Comisión Europea ser más eficiente a la hora de establecer normas. Esto significa que el proceso de toma de decisiones se ha acortado, y que la flexibilidad de la Comisión Europea ha aumentado en las propuestas de este tipo de legislación.*

- *Al tener el pilar técnico del Cuarto Paquete Ferroviario el mayor número de este tipo de legislación, con más del 90% actualmente en preparación, el sector ferroviario tiene mucho interés en estar directamente implicado en su preparación.*

Nota: Esta *Guía* se centra solamente en el *pilar técnico*. Es decir, la Directiva 2016/797 sobre Interoperabilidad, la Directiva 2016/798 sobre Seguridad y el Reglamento 2016/796 sobre ERA.

4. DIRECTIVA DE INTEROPERATIBILIDAD (UE) 2016/797

¿Cómo Ha Evolucionado la Legislación de la UE sobre Interoperabilidad?

La interoperabilidad técnica es la base de prácticamente todas las reformas en el sector ferroviario comunitario. Para crear un Área Ferroviaria Europea Única, con fluidez en la operación de trenes transfronterizos, la UE decidió imponer la armonización de las interfaces y subsistemas técnicos por medio de las *Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad*.

La primera de estas Directivas (1996/48/CE) se adoptó en 1996, y se modificó 5 años después con la 2001/16/CE, que se modificó, a su vez, tres años después con la 2004/50/CE, y de nuevo 4 años más tarde con la 2008/57/CE, en 2009 con la 2009/131/CE y en 2011 con la 2011/18/UE.

- *Con cada Directiva, la UE aumentaba el ámbito de la interoperabilidad y fortalecía las funciones de la UE ante los Estados Miembros. Sin embargo, no cambiaron los poderes y el estatus de ERA.*

¿De Qué Trata la Directiva 2016/797?

La Directiva 2016/797 amplía el ámbito de la interoperabilidad, introduciendo un nuevo procedimiento de autorización de los vehículos europeos y la aprobación del ERTMS en vía. Para este propósito, se han aumentado las funciones de ERA y se están desarrollando nuevas herramientas y procesos, como:

- Una ventanilla única (One-Stop-Shop (OSS)), que servirá como portal-IT[5] para que todos los grupos de interés presenten sus solicitudes de autorización de vehículos.
- Una Comisión de Apelación, que será el órgano que decida en casos de litigio.
- Bases de datos (es decir, Registro de infraestructuras (RINF), base única de datos (Single Rules Database; SRD), entre otras).

¿Cuál es el Ámbito de la Directiva 2016/797?

La Directiva concierne a:

- Todo el sistema ferroviario de la Unión.
- "Trenes-tranvías" cuando circulan por infraestructuras ferroviarias.
- El diseño, la construcción, la puesta en servicio, la actualización, la renovación, la operación y el mantenimiento de las partes de dicho sistema.
- La cualificación profesional y las condiciones de salud y seguridad de la plantilla que contribuye a su operación y mantenimiento.

No concierne a (a menos que los Estados Miembros decidan lo contrario):

- Sistemas de transporte público local (metro, tranvía y otros sistemas de tren ligero).
- Infraestructuras ferroviarias privadas (incluidos apartaderos).
- Infraestructuras y vehículos locales, históricos o turísticos.
- Infraestructuras de tren ligero utilizadas ocasionalmente.
- Vehículos utilizados principalmente en infraestructuras de tren ligero.

¿Cuáles Son los Principales Cambios?

A continuación se resumen los *principales cambios* de la Directiva 2016/797:

ERA:

- La Agencia emitirá las autorizaciones de vehículos y aprobará las licitaciones del ERTMS en vía.
- Se dan más detalles en el capítulo "Reglamento de ERA"

ETI:

- Los casos de posible no aplicación de las ETI son reducidos.
- La CE publicó un acto delegado definiendo la misión y los objetivos de las futuras revisiones de las ETI que comenzaron en septiembre de 2017.

Operadores ferroviarios/Administradores de infraestructuras ferroviarias

- El Registro de Infraestructuras (RINF) redefine las funciones de los operadores ferroviarios y de los administradores de infraestructuras en los procedimientos de compatibilidad técnica de rutas.

5. IT: Information Technology. Tecnología de la información. Conjunto de herramientas informáticas utilizadas para la recolección, almacenamiento, tratamiento, difusión y transmisión de la información. Nota del traductor.

¿Cómo Serán los Nuevos Procedimientos?

La Directiva 2016/797 define los procedimientos para autorización de vehículos y aprobación del ERTMS en vía.

- El procedimiento final para autorización de vehículos y aprobación del ERTMS en vía aún se está debatiendo[6].
- La Directiva 2016/797 prevé que todas las solicitudes de autorización de vehículos nacionales e internacionales y de aprobación de licitaciones de equipamiento ERTMS en vía deberán enviarse a ERA a través de su portal IT (One-Stop-Shop, OSS)[7].
- El solicitante puede también elegir a la ANS (Autoridad Nacional de Seguridad) como entidad de autorización si el área de uso está restringida a un Estado Miembro.
- ERA puede subcontratar el procesamiento de las solicitudes a expertos, a través de un grupo de expertos externos (incluidos los de las ANS).
- ERA deberá tener en cuenta la recomendación de las ANS implicadas en el procedimiento de solicitud en todas las aprobaciones.
- ERA cobra tarifas y cargos por el procesamiento de las solicitudes siguiendo un método de cálculo predefinido.
- En el caso de resolución positiva, ERA concederá al solicitante la autorización del vehículo o la aprobación de la oferta del componente de vía ERTMS.
- Tras la decisión positiva de ERA, la ANS continuará el proceso de licitación del equipamiento ERTMS en vía.

¿Habrá un Periodo de Transición?

Las autorizaciones de vehículos se encuentran entre los procesos más largos y costosos del sector ferroviario con una duración de hasta 2 años o más. Con el nuevo procedimiento de autorización de vehículos de la UE, que comenzará el 16 de junio de 2019, ERA propone una fase de un año a partir del 16 de junio de 2018.

Además, los detalles prácticos de la transición todavía se están discutiendo. Son especialmente importantes para todas las solicitudes pendientes con las ANS y su posterior procesamiento por parte de ERA desde el 16 de junio de 2019 en adelante. ERA y las ANS son actualmente los medios para tramitar las solicitudes y el re/procesamiento por parte de ERA de las que ya han sido evaluadas por las ANS.

Con respecto a la transposición, algunos Estados Miembros consideran la posibilidad de transponer la Directiva el 16 de junio de 2020.

Además, ERA debe firmar un acuerdo de cooperación con cada una de las Autoridades Nacionales de Seguridad.

¿Qué Papel Tendrán las Autoridades Nacionales de Seguridad (ANS) en el Futuro?

- Las ANS emitirán las autorizaciones de vehículos para un solo país (Solo 1 Estado Miembro) cuando el solicitante lo pida.
- En el resto de los casos, el papel de las ANS se limitarán a evaluaciones para el área de uso especificada en función de las normas nacionales (si corresponde).
- El mismo sistema de cooperación entre ERA y las ANS existe para las aprobaciones del ERTMS en vía.
- Para este sistema dual de trabajo, ERA tiene que haber firmado un acuerdo de cooperación con cada ANS.
- *La futura cooperación entre las ANS y ERA necesitará firmar un acuerdo de cooperación y aprobación de herramientas de auditoría, y que las ANS estén de acuerdo con las condiciones de uso de la herramienta de solicitud de ERA ventanilla única (OSS), los procedimientos de solicitud y las tarifas y cargos relativos a las autorizaciones y aprobaciones.*

¿Cuánto Costarán los Nuevos Procedimientos?

La Directiva de Interoperabilidad prevé que ERA cobre por sus servicios. Los llamados "tarifas y cargos" se están debatiendo actualmente en la DG MOVE de la CE, la DG Budget de la CE, ERA y los Estados Miembros (ANS). Hay que señalar que ERA pretende llegar a autofinanciarse parcialmente.

- *Hay que señalar que los medios para el procedimiento de autorización ya existen en la UE y que esas tarifas y cargos las cobran las ANS. Sin embargo, la aprobación de las licitaciones del ERTMS en vía es un nuevo procedimiento. Por lo tanto, los administradores de infraestructuras deberán estar preparados para un nuevo procedimiento y costes en lo que se refiere al equipamiento del ERTMS en vía. Hasta ahora, 5 administradores de infraestructuras están de acuerdo en participar en los*

6. Para que ambos procedimientos funcionen en la práctica, se ha diseñado la denominada "fase previa al compromiso" (una especie de compromiso para la fecha de presentación) pero sólo se puede aplicar una vez que se hayan acordado los arreglos prácticos.
7. La Directiva 2016/797 estipula que todas las aplicaciones, ya sean nacionales o internacionales, deberán enviarse y procesarse a través de la herramienta IT de ERA. Por lo tanto, esto también se aplica en los casos gestionados sólo por actores nacionales (es decir, la ANS y el solicitante nacional) para autorizaciones nacionales de vehículos. Esto implicará que la ANS revise los procedimientos.

llamados "learning cases" lanzados por ERA para definir mejor los procesos de aprobación del ERTMS y, de ese modo, limitar sus costes. Sin embargo, el resultado de estos casos se producirá después del acto legislativo previsto sobre la aprobación del componente ERTMS en vía, que se adoptará en mayo de 2018.

¿Cuál el Papel del Órgano de Apelación?

- La Directiva de Interoperabilidad estipula que ERA y las ANS son las únicas responsables de las autorizaciones que emiten.
- En el caso de litigios debidos a autorizaciones de vehículos, el solicitante deberá remitir su caso a la llamada "Comisión de Apelación" de ERA.
- Este órgano estará compuesto por expertos nombrados por el Comité de Dirección de ERA (Estados Miembros/ANS, CE, ERA).
- En caso de puntos de vista divergentes entre ERA, las ANS y/o el solicitante, la Comisión de Apelación emitirá un dictamen.
- ERA cobrará al demandante tarifas y cargos por el dictamen de la Comisión de Apelación.
- *El órgano de Apelación de ERA puede anular el dictamen de las ANS, y así, anular los intereses nacionales.*
- *El Director Ejecutivo de ERA puede invalidar al órgano de apelación.*
- *Aviso: el texto final se adoptará a principios de 2018.*

¿Cuáles Son las Cuestiones Pendientes?

Hay varias *cuestiones pendientes*:

- La UE ha reducido un 10% la asignación presupuestaria para todas sus agencias. Esto tiene impacto en los ***recursos*** disponibles, la calidad y la cantidad de autorizaciones de vehículos que se procesarán, y también en las tarifas y cargos que aplicará ERA al sector.
- La UE está habilitada para aprobar actos de ejecución y delegados para modificar las ETI o los procesos de autorización de vehículos. Estos *"actos secundarios"* tienen una escala de tiempo más corta y un proceso de consulta "limitado". Esto significa que los cambios pueden ser más frecuentes, haciendo que el marco legal y técnico sea menos predecible.
- Los últimos detalles del procedimiento de autorización de vehículos deben aprobarse en noviembre de 2017 (reglamento de aplicación sobre las disposiciones prácticas para la autorización de vehículos) para permitir la preparación de la fase de seguimiento a mediados de 2018. En diciembre de 2018, los Estados Miembros deben haber comunicado su fecha para el período de transición.
- Los Estados Miembros deben haber transpuesto la Directiva 2016/797 a la ***legislación nacional*** para permitir que el sector presente solicitudes a ERA.
- Se considera que la función del ***RINF*** en las pruebas de compatibilidad de trayectos entre los operadores ferroviarios y los administradores de infraestructuras es insuficiente. El sector (CER, EIM, UNIFE, EPTTOLA, UIRR, FEDECRAIL) publicó un "Documento exploratorio de RINF"[8] (www.grbrail.eu\Position Papers) que aún no ha sido evaluado por la CE ni por ERA[9].
- Las ***normas técnicas nacionales*** que no se hayan notificado a la CE antes del 16 de junio de 2016 o no cumplan con la nueva legislación y los criterios de la UE, deberán eliminarse del registro correspondiente. Además, las normas nacionales no sólo deberían reducirse, sino reemplazarse por una solución europea armonizada. Aún no se ha creado la base de datos de normativa única que debe contener todas las normas nacionales después del proceso de clarificación. Esto puede crear un marco poco claro cuyas reglas se apliquen y estén en línea con la legislación de la UE.
- Los actuales acuerdos que regulan los procedimientos de autorización y aceptación de vehículos de ***Estados no miembros de la UE*** (por ejemplo, Suiza, Noruega y otros) con Estados Miembros, serán nulos y requerirán que estos Estados no miembros de la UE concluyan un acuerdo directamente con ERA antes de junio 2019.

8. Se puede acceder al documento exploratorio de RINF en www.grbrail.eu\Position Papers. Las principales consideraciones son:
   - Estabilización y conclusión del RINF existente.
   - RINF es la herramienta para llevar a cabo la evaluación de la compatibilidad de trayectos que permite el uso de vehículos autorizados.
   - Asegurar que el RINF esté terminado a tiempo y con un nivel de precisión de los datos adecuado.
   - Después del desarrollo completo de un nuevo RINF 2.0, el cambio hacia la nueva versión debe hacerse sin ninguna consecuencia negativa sobre los acuerdos existentes, con un plan de recortes claro, acordado entre los implicados.
   - No usar el RINF para clarificar las normas nacionales.
9. Varios administradores de infraestructuras (en EIM) consideran que los requisitos de compatibilidad técnica del vehículo con la red forman parte de las Normas Tecnicas Nacionales y deben ser completamente transparentes para permitir que ERA, las ANS y la entidad que autoriza ejerzan su función respectiva sin el administrador de infraestructuras. En caso de limitación del administrador de infraestructuras en el acuerdo previo, existe el riesgo de falta de información para las ANS y la entidad que autoriza (por ejemplo, en el caso de cambios en los vehículos).

¿Cuáles son los Siguientes Pasos?

- *14-16/11/2017*: adopción del acto de ejecución sobre disposiciones prácticas para la autorización de vehículos.
- *16/06/2018:* adopción de un acto de ejecución relativo a las especificaciones técnicas y funcionales del registro europeo de vehículos.
- *16/06/2018:* se completará el portal IT de ERA (OSS) para permitir a ERA procesar las autorizaciones y certificaciones en la fase de seguimiento.
- *16/06/2018:* fecha posible para el inicio de la fase de transición de autorizaciones de vehículos.
- *16/06/2019:* ERA emitirá autorizaciones de vehículos en aquellos Estados Miembros que no hayan solicitado una prórroga de un año del derecho a emitir autorizaciones de vehículos y que hayan transpuesto la Directiva de interoperabilidad a la legislación nacional en esa fecha.
- *16/06/2020:* ERA emitirá autorizaciones de vehículos en todos los Estados Miembros que hayan transpuesto la directiva 2016/797 a la legislación nacional en esa fecha.
- Implementación en la legislación nacional.

Comentarios del Grupo de Organismos representativos: La Directiva 2016/797 es la ley más compleja de todo el pilar técnico del Cuarto Paquete Ferroviario. Contiene la mayor cantidad de legislación secundaria con 9 actos de ejecución que se adoptarán entre 2017 y 2019. Por lo tanto, las iniciativas legislativas adoptadas por la UE sobre la base de esta Directiva tienen el mayor impacto en el sector ferroviario en lo que se refiere a cambios en el "contexto y subsistemas construidos".

5. DIRECTIVA DE SEGURIDAD (UE) 2016/798

¿Cómo Ha Evolucionado la Legislación sobre Seguridad en la UE?

En 2004, se adoptó la Directiva de seguridad ferroviaria 2004/49/CE para crear un marco regulatorio europeo común en materia de seguridad, es decir, las tareas y responsabilidades relacionadas con el sistema de gestión de la seguridad (Safety Management System, SMS).

La Directiva introdujo métodos de seguridad comunes (Common Safety Methods; CSM), desarrollados por ERA, para proporcionar una perspectiva común en la evaluación del nivel de seguridad y rendimiento de todos los implicados (operadores ferroviarios, administradores de infraestructuras, propietarios de vagones, etc.) a nivel de la UE y en los Estados Miembros. Introdujo un sistema de certificación para las entidades a cargo del mantenimiento (entities in charge of maintenance, ECM) de los vagones de mercancías y pidió a los Estados Miembros que desarrollaran un sistema de normas nacionales de seguridad.

La Directiva 2004/49/CE se complementó con la Directiva 2008/57/CE (interoperabilidad) y con la Directiva 2008/68/CE (transporte interior de mercancías peligrosas).

La CE adoptó el Reglamento CE 445/2011/UE por el que se establece un sistema de certificación de las entidades a cargo del mantenimiento de los vagones de mercancías.

- *Con cada Directiva, la UE amplió el alcance de la seguridad y fortaleció su papel frente a los Estados Miembros. Sin embargo, los poderes y el estatus de ERA como tal, se mantuvieron sin cambios.*

¿De Qué Trata la Directiva 2016/798?

La *Directiva 2016/798* amplía el alcance de la seguridad al tiempo que centraliza la supervisión a nivel comunitario. Esto se logra haciendo que sea sólo ERA el organismo que concede el certificado único de seguridad y creando nuevos órganos, herramientas y procesos en ERA para permitir que ejerza este nuevo cometido.

¿Cuál es el ámbito de la Directiva 2016/798?

La Directiva es de aplicación en:

- Todo el sistema ferroviario de la Unión.
- Trenes-tranvía cuando circulen por infraestructuras ferroviarias.

La Directiva no es de aplicación en[10]*:*

- Sistemas de transporte público local (metros, trenes-tranvía y otros sistemas de tren ligero).
- Los Estados Miembros pueden excluir infraestructuras ferroviarias privadas (incluyendo apartaderos), infraestructuras y vehículos locales, históricos o turísticos, infraestructuras de tren ligero utilizadas ocasionalmente, y vehículos utilizados principalmente en infraestructuras del tren ligero.

¿Cuáles Son los Principales Cambios?

Los ***principales cambios*** en la Directiva 2016/798 se resumen a continuación:

ERA

- La Agencia emitirá un Certificado único de Seguridad.
- Introducción de un instrumento europeo común para notificación de sucesos (Common Occurrence Reporting, COR).
- Clarificación de las funciones y responsabilidades de los actores del ferrocarril.
- Las Autoridades Nacionales de Seguridad siguen manteniendo la función de supervisión.
- Se pueden encontrar más detalles en el capítulo sobre el *Reglamento ERA*

Operadores ferroviarios/Administradores de infraestructuras

- La Directiva 2016/798 establece claramente que "***cada actor es responsable de su propia parte en el sistema ferroviario***", pero la necesidad de cooperación entre operadores y administradores de infraestructuras aumenta por la cantidad de interfaces que hay que abordar para asegurar un ferrocarril seguro.

Notificación de sucesos

- Aún no han finalizado los debates sobre el informe común para la notificación de sucesos que incluyan SAIT (Safety Alerts Information Tool, herramienta de información de alertas de seguridad) y SMD (Safety Management Data, datos de gestión de seguridad), ni se ha encontrado una solución final para la interfaz entre informes de notificación de sucesos nacionales y europeos.

10. A no ser que los Estados Miembros decidan otra cosa.

¿Cómo Serán los Procesos en el Futuro?

- El 7 de julio de 2017, los Estados Miembros adoptaron el acto de ejecución relativo a las disposiciones prácticas para el Certificado de Seguridad único, que deberá aplicarse al comienzo del período de transición.
- El acto de ejecución sobre disposiciones prácticas prevé que todas las solicitudes de certificaciones de seguridad nacionales e internacionales se envíen a ERA a través de su portal IT (One-Stop-Shop, OSS)[11].
- ERA será responsable de las certificaciones de seguridad en las que participan varios países (Certificado de Seguridad único), y podría ser responsable de los Certificados de Seguridad que afecten a un solo país si el solicitante lo elige.
- ERA puede subcontratar el procesamiento de las solicitudes a expertos individuales a través de un grupo de expertos externos (incluidos los de las ANS).
- ERA deberá tener en cuenta la recomendación de las ANS implicadas en el procedimiento de solicitud en todas las aprobaciones.
- ERA cobrará tarifas y cargos por el procesamiento de las solicitudes para la certificación de seguridad siguiendo un método de cálculo predefinido.
- En caso de opinión favorable, ERA otorgará la certificación de seguridad al solicitante y le asignará un número de identificación europeo (European Identification Number, EIN).

¿Cuál Será el Papel de las ANS en el Futuro?

- Las ANS emitirán certificaciones de seguridad para solicitudes que afecten a un solo país (un solo Estado Miembro) si lo desea el solicitante.
- El papel concreto de las ANS en el procedimiento de certificación de seguridad consiste en verificar la solicitud en lo que respecta a la parte nacional que les corresponde. Para que este sistema funcione, ERA debe haber suscrito un contrato de cooperación con cada ANS.
- Las ANS mantendrán la función de supervisión, que consiste en controlar el cumplimiento continuo de todas las obligaciones legales, por parte de los operadores ferroviarios y los administradores de infraestructuras, para utilizar un Sistema de Gestión de la Seguridad (Safety Management System, SMS) en línea con el Método Común de Seguridad (Common Safety Method) desarrollado por ERA.
- Las ANS tendrán que intercambiar información y coordinar sus actividades de supervisión para las operaciones internacionales de los operadores ferroviarios con la Agencia.
- Las ANS también deberán intercambiar información con ERA en lo que respecta a sus actividades de supervisión.
- Las ANS deberán reportar a ERA, en el ámbito del nuevo mandato de la Agencia de supervisarlas y auditarlas (y también a otros organismos, como las entidades encargadas del mantenimiento, organismos certificados, etc.). Las condiciones finales que aplicará ERA en las auditorías a las ANS aún se están debatiendo.
- *La futura cooperación entre las ANS y ERA requerirá un acuerdo de cooperación, que las ANS aprueben las herramientas para la auditoría y que las ANS estén de acuerdo con las condiciones de uso de la herramienta de aplicación de ERA (ventanilla única), los procesos de apelación y las tarifas y cargos relacionados con las certificaciones.*

¿Habrá un Periodo de Transición?

- Para el nuevo procedimiento de certificación de seguridad, que empezará el 16 de junio de 2019, ERA propone una fase de transición de un año, que empezará el 16 de junio de 2018.
- Con respecto a la transposición, algunos Estados Miembros consideran la posibilidad de transponer la Directiva el 16 de junio de 2020.
- Además, ERA debe firmar un acuerdo de cooperación con cada una de las Autoridades Nacionales de Seguridad (ANS).

¿Cuánto Costará el Nuevo Procedimiento?

- La Directiva de Seguridad prevé que ERA cobrará por sus servicios, y también por las autorizaciones de vehículos y las aprobaciones del equipamiento ERTMS en vía. Estos llamados "tarifas y cargos" se están debatiendo actualmente entre la DG de MOVE de la CE, la DG Budget de la CE, ERA y los Estados Miembros (ANS). Hay que señalar que ERA pretende llegar a autofinanciarse parcialmente.
- Una primera evaluación, realizada por una consultora externa para la CE en 2016, sobre las tarifas y cargos de las ANS para las certificaciones de seguridad, reveló diferencias sustanciales, que impidieron establecer un índice de referencia.
- *Los solicitantes deberán prepararse para un nuevo procedimiento con costes indefinidos hasta el momento (tiempo, expertos, ERA, etc.).*

11. La Directiva 2016/798 estipula que todas las solicitudes nacionales e internacionales, deben enviarse y serán procesadas a través de la herramienta IT de ERA. Esto también afecta a los casos de certificados de seguridad que se gestionan sólo a nivel nacional (es decir, intervienen las ANS y el solicitante nacional). Esto implica que las ANS supervisan los procesos.

¿Cuál es el Papel del Órgano de Apelación?

- La Directiva de Seguridad estipula que ERA y las ANS asuman la plena responsabilidad de las certificaciones que emitan.
- En caso de litigios relacionados con una certificación de seguridad, el solicitante remitirá su caso a la llamada «Comisión de Apelación» de ERA.
- Este órgano estará compuesto por expertos designados por el Comité de Dirección de ERA (Estados Miembros/ANS, CE, ERA).
- En caso de puntos de vista diferentes entre ERA, las ANS y/o el solicitante, la Comisión de Apelación deberá emitir un dictamen.
- ERA cobrará tarifas y cargos al demandante por el dictamen de la Comisión de Apelación.
- *El Comité de Apelación de ERA puede revocar la opinión de una ANS y, por lo tanto, anular los intereses nacionales.*
- *El Director Ejecutivo de ERA puede invalidar el Órgano de Apelación.*
- *Aviso: el texto final será adoptado a principios de 2018.*

¿Cuáles Son las Cuestiones Pendientes?

Hay *varias Cuestiones Pendientes:*

- La UE ha reducido un 10% la asignación presupuestaria para todas sus agencias. Esto afecta a ERA en los *recursos* disponibles, la calidad y cantidad de autorizaciones de vehículos que hay que procesar, y también en las tarifas y cargos que ERA aplicará al sector en el futuro.
- La UE está autorizada a aprobar actos de ejecución y delegados para modificar las ETI, los métodos comunes de seguridad y los procesos de certificación de la seguridad. Estos *"actos secundarios"* requieren un periodo más corto y un procedimiento de consulta "limitado". Esto significa que los cambios pueden ser más frecuentes, haciendo que el marco legal y técnico sea menos previsible.
- Los Estados Miembros deben haber acordado la fecha para el período de transición.
- Los Estados Miembros deben haber transpuesto la Directiva 2016/798 a la *legislación nacional* para permitir que el sector presente solicitudes de certificación de seguridad a ERA.
- *Las normas nacionales de seguridad* (National Safety Rules, NSR) que no se hayan incluido en la revisión de la ETI OPE, que no se hayan notificado a la CE hasta el 16 de junio de 2016 o que no cumplan con la nueva legislación y los criterios de la UE, deberán eliminarse del registro correspondiente. Además, las normas nacionales no sólo deberían reducirse, sino que deberían reemplazarse por una solución europea armonizada. La herramienta "base de datos de normativa única" (Single Rule Database, SRD), que debe contener todas las normas nacionales después de un proceso de limpieza, aún no se ha creado. Esto puede provocar un marco poco claro, cuyas reglas se apliquen y estén en línea con la legislación de la UE.
- ERA ha desarrollado una *herramienta de notificación de incidencias común* para todo el sector ferroviario con el fin de intercambiar datos sobre incidencias que puedan afectar a la seguridad. A partir del 16 de junio de 2019, los informes de notificación de incidencias serán obligatorios en el sector. La herramienta está siendo debatida actualmente por todos los grupos de interés.
- Los actuales acuerdos, que regulan la certificación de seguridad de *Estados no miembros de la UE* (Suiza, Noruega y otros) con los Estados Miembros de la UE, serán nulos y requerirán que estos Estados no miembros de la UE firmen un acuerdo con ERA directamente antes de junio de 2019.

¿Cuáles Son los Siguientes Pasos?

- *16/06/2018:* se completará el portal-IT de ERA (ventanilla única) para permitir a ERA procesar las certificaciones de seguridad en la fase de seguimiento.
- *16/06/2018:* fecha probable para el inicio de la fase de transición para las certificaciones de seguridad.
- 16/06/2019: ERA emitirá certificados de seguridad en aquellos Estados Miembros que no hayan solicitado a la CE ni a ERA una ampliación de un año del derecho a emitir certificaciones de seguridad, y que hayan transpuesto la Directiva de Seguridad a la legislación nacional en esa fecha.
- *16/06/2020:* ERA emitirá Certificados de Seguridad en todos los Estados Miembros que hayan transpuesto la Directiva 2016/797 a la legislación nacional en esa fecha.

Comentario del Grupo de Organismos Representativos: La Directiva (UE) 2016/798 sobre seguridad ferroviaria, tiene "menor" impacto en el sector ferroviario que la Directiva (UE) 2016/797 sobre interoperabilidad. Contiene 5 actos de ejecución y 2 actos delegados.

6. REGLAMENTO ERA (UE) 2016/796

¿Cómo Ha Evolucionado la Legislación Comunitaria Relativa a ERA?

La Agencia Ferroviaria Europea (European Railway Agency, ERA) se creó en abril de 2004, con el Reglamento (CE) nº 881/2004, para mejorar la interoperabilidad y la seguridad de la red ferroviaria europea. Sus principales tareas eran armonizar, registrar y controlar las ETI en toda la red ferroviaria europea, y establecer objetivos de seguridad comunes en los ferrocarriles europeos.

En aquel momento, ERA no tenía poder de decisión. Su única función era apoyar a la CE como asistencia técnica en los ámbitos de interoperabilidad y seguridad.

En *2006*, la CE adoptó una decisión relativa al cometido de ERA para el desarrollo de ETI en virtud de la Directiva 2001/16/CE, de métodos de seguridad comunes y de requisitos armonizados para las certificaciones de seguridad, según lo establecido en la Directiva 2004/49/CE.

En *2007*, la CE adoptó una decisión relativa a un mandato marco de ERA para el desempeño y para determinadas actividades, en virtud de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE.

El Reglamento (CE) nº 1335/2008 asignó nuevas tareas a la Agencia como respuesta a los cambios introducidos en la Directiva de Seguridad Ferroviaria 2004/49/CE y en la Directiva sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario (2008/57/CE).

En 2010, la CE adoptó una decisión relativa a un mandato para que ERA desarrollara y revisara las ETI, con el fin de ampliar su alcance a todo el sistema ferroviario de la UE.

- *Con cada acto legal, la UE amplió el ámbito de la seguridad y fortaleció el papel de la UE frente a los Estados Miembros. Sin embargo, los poderes y el estatus de ERA se mantuvieron sin cambios.*

¿De qué trata el Reglamento 2016/796?

- El *Reglamento 2016/796* amplía el mandato y las tareas de ERA, de acuerdo con el alcance de la Directiva 2016/797 (Directiva de Interoperabilidad) y la Directiva 2016/798 (Directiva de Seguridad). La Agencia se convierte en la autoridad responsable de emitir autorizaciones para la comercialización de vehículos ferroviarios, de emitir un Certificado de Seguridad único para empresas ferroviarias en toda la Unión Europea y de otorgar las aprobaciones del ERTMS en vía. Con este nuevo Reglamento, la Agencia se ha convertido en la autoridad del sistema ERTMS.
- La Agencia recibió el mandato de reducir el número de normas nacionales.
- Se puede acceder al nuevo Reglamento de la Agencia en http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016R0796&from=IT

¿Cuáles son los Principales Cambios?

Los *principales cambios* del Reglamento 2016/796 se resumen a continuación:

ERA:

- ERA es un organismo legal en sí misma.
- ERA es el único organismo que expide autorizaciones de vehículos, aprobaciones de licitaciones de equipamientos ERTMS en vía y certificados de seguridad en toda la UE.
- ERA factura tarifas y cargos por sus autorizaciones, aprobaciones y certificados, así como por las herramientas de apoyo (herramientas informáticas, etc.).
- ERA se ha convertido en la autoridad del sistema para todos los registros y bases de datos relacionados con 2016/797, 2016/798 y 2007/59/EC[12]) y para ERTMS en vía.
- ERA puede emitir, opiniones, recomendaciones, documentos técnicos, informes y directrices.
- ERA tiene la misión de supervisar y auditar a las Autoridades Nacionales de Seguridad (ANS), a las entidades a cargo del mantenimiento, a los organismos notificados, y también de controlar a los responsables de los sistemas de gestión de seguridad de los operadores ferroviarios y administradores de infraestructuras.
- Se han reforzado el papel y los poderes de ERA para emitir y aplicar las normas de la UE, así como para rechazar las normas nacionales.
- ERA puede firmar acuerdos con terceros países (acuerdos de cooperación, etc.).
- ERA estará involucrada en I + D.

Estados Miembros:

- Se han reducido los poderes de los Estados Miembros para emitir y aplicar normas técnicas y de seguridad nacionales, mientras que los de ERA se han fortalecido.

12. Directiva para la certificación de maquinistas que conducen locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la UE.

Registros:

- El papel del registro de infraestructura (RINF) se ha reforzado y se utilizará para los controles pre-operativos de las líneas.
- ERA creará un nuevo registro de cambios y solicitudes de cambio relacionadas con las ETI telemáticas (TAF y TAP).
- El registro europeo de vehículos (RVE) debe incluir información[13] relevante para personas con movilidad reducida (PMR) e incorporará todos los registros nacionales de vehículos.
- ERA tendrá que crear una base de datos de normas única (Single Rules Database, SRD) que reemplazará varios de los registros existentes. (Base de datos de documentos de referencia (Reference Document Database, RDD) y Notification IT (NOTIF-IT)).

Otras herramientas:

- La Agencia desarrolló la herramienta "ventanilla única" como un portal electrónico para enviar las solicitudes de certificación de seguridad, autorización de vehículos y aprobación del ERTMS en vía.
- ERA desarrolló un nuevo instrumento para el intercambio de información sobre seguridad entre los diferentes participantes y organismos (COR SAIT y COR SMD).

¿Cómo Serán los Futuros Procedimientos?

- Los procedimientos relevantes relacionados con autorizaciones de vehículos, aprobación de las licitaciones de equipamiento ERTMS en vía y certificados de seguridad se describen en los capítulos anteriores.

¿Habrá un Proceso de Transición?

- No, dado que el Reglamento se aplicará desde la fecha de su entrada en vigor.

¿Cuánto Costará el Nuevo Procedimiento?

- ERA cobrará tarifas y cargos por autorizaciones de vehículos, aprobaciones de licitaciones de equipamiento ERTMS en vía y certificados de seguridad emitidos por sus servicios.
- Además, se espera que ERA cobre los costes indirectos relacionados con las solicitudes, como los costes de uso y mantenimiento de la herramienta IT (ventanilla única).
- *Las tarifas y cargos de ERA son un nuevo instrumento de financiación que determinará los costes de todas las solicitudes de autorización de vehículos, aprobación de licitaciones del ERTMS en vía y Certificados de Seguridad.*

¿Qué Funciones Tendrán las ANS en el Futuro?

- ERA necesita firmar acuerdos de cooperación con las respectivas ANS de los países que pertenecen y de los que no pertenecen a la UE.
- Estos acuerdos de cooperación requerirían también que las ANS aceptaran las herramientas de auditoría y control de ERA.
- Las ANS deberán adaptar sus respectivos sistemas y procesos, especialmente los de procesamiento de solicitudes nacionales que tendrán que hacerse a través del portal IT de ERA.

¿Qué Funciones Tendrá el Órgano de Apelación?

- En caso de litigios relacionados con una certificación de seguridad, autorización de vehículo o aprobación del ERTMS en vía, el solicitante remitirá su caso al "Comité de apelación" de ERA.
- Este organio estará compuesto por expertos designados por el Consejo de Dirección de ERA (Estados Miembros/ ANS, CE, ERA).
- En caso de puntos de vista divergentes entre ERA, las ANS y/o el solicitante, el Comité de apelación deberá emitir un dictamen.
- ERA cobrará tarifas y cargos al demandante por el dictamen del Comité de Apelación.
- *El Comité de Apelación de ERA puede anular el dictamen de una ANS y, por lo tanto, anular los intereses nacionales.*
- *El Director Ejecutivo de ERA puede invalidar al Órgano de Apelación.*
- *Nota: el texto final será adoptado a principios de 2018.*

13. La información consistirá en, al menos, las características técnicas, incluyendo identificación del vehículo, Estado Miembro de registro, Estados Miembros en los que el vehículo está autorizado, fabricación, referencias a las declaraciones de verificación de la CE, declaración del organismo emisor de la verificación (el solicitante), del propietario, del responsable del mantenimiento, del estado de registro, de las autorizaciones para la comercialización, de las condiciones de uso del vehículo y de otras restricciones sobre cómo se puede usar el vehículo, y aquellas relacionadas con la accesibilidad para personas con discapacidad y personas con movilidad reducida.

14. Estas herramientas ya existen, aunque aún se están discutiendo sus modalidades, como el sistema "común de notificación de sucesos" (COR) y la herramienta-IT de alerta de seguridad (SAIT). Ambas tienen como objetivo aumentar el nivel de seguridad en el sector ferroviario a través de la recopilación y el análisis exhaustivo de información. La herramienta COR 1.0 se encuentra actualmente en fase piloto, y el equipo de seguridad de ERA está trabajando en una versión 2.0 actualizada, que debería estar disponible a mediados de 2018.

¿Cuáles son las Cuestiones Pendientes?

Hay *varias cuestiones pendientes* que se han subrayado en capítulos anteriores. Las principales son:

- Una asignación presupuestaria insuficiente para ERA, que puede tener un impacto en la calidad y cantidad de todas las autorizaciones, aprobaciones y certificados.
- En relación con el punto anterior, el impacto de la asignación presupuestaria en las tarifas y cargos futuros de ERA.
- La cooperación de ERA con las ANS en estos procesos (tiempo, trabajo duplicado, competencia, repeticiones, reevaluaciones, etc.).
- La ejecución puntual y fluida de diversos procesos genéricos y de herramientas informáticas por parte de ERA.
- Las nuevas herramientas desarrolladas por ERA (por ejemplo la herramienta de informe común para la notificación de sucesos, etc.).
- El impacto de ERA en las normas nacionales.
- Los acuerdos de cooperación de ERA con Estados no miembros de la UE.

¿Cuáles Serán los Siguientes Pasos?

- *16/06/2018:* se completará el portal de TI de ERA (ventanilla única) para todos los procesos de certificación y autorización.
- *16/06/2018:* fecha probable para el inicio del periodo de transición para autorizaciones de vehículos, aprobaciones de licitaciones de equipamiento del ERTMS en vía y certificaciones de seguridad.
- *16/06/2019:* ERA emitirá autorizaciones de vehículos, aprobaciones de licitaciones de equipamiento del ERTMS en vía y certificaciones de seguridad en aquellos Estados Miembros que hayan transpuesto las Directivas de Interoperabilidad y Seguridad a su legislación nacional en esa fecha.
- *16/06/2020:* ERA emitirá autorizaciones de vehículos, aprobaciones de licitaciones de equipamiento del ERTMS en vía y certificaciones de seguridad en aquellos Estados Miembros que hayan solicitado 1 año adicional para la trasposición y hayan transpuesto 2016/797 y 2016/798 a la legislación nacional en ese fecha.
- *16/06/2021:* Se espera que esté operativo el Registro Europeo de vehículos.

Comentario del Grupo de Organismos Representativos: El Reglamento (UE) 2016/796 sobre ERA Contiene 4 actos de ejecución y ningún acto delegado.

7. PERSPECTIVAS

El Cuarto Paquete Ferroviario en general, y el pilar técnico en particular, han aportado reformas sustanciales al sector ferroviario europeo.

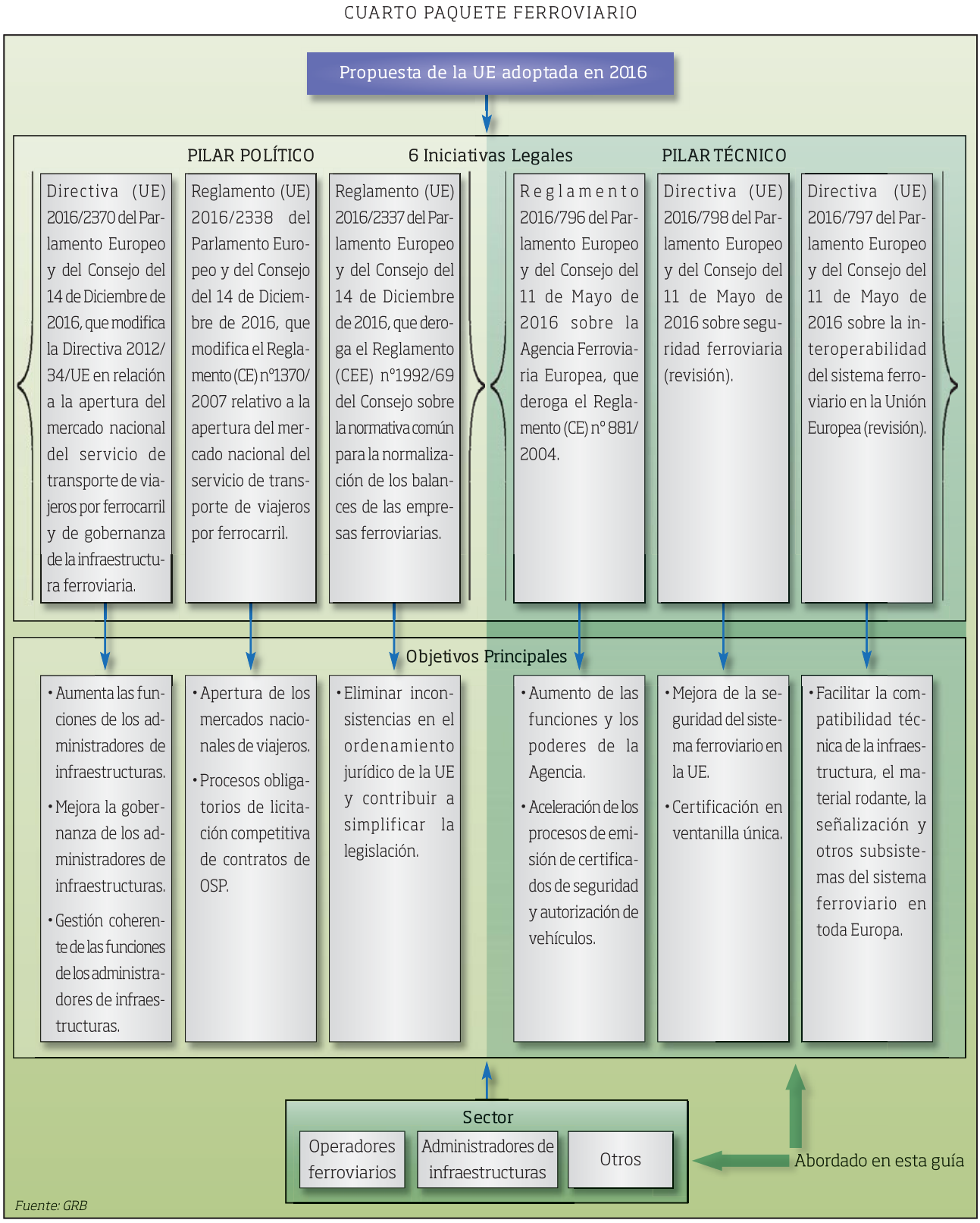
Es de esperar que este Paquete sea el último de este tipo, al menos para la próxima década. Se espera que la futura legislación de la UE tome la forma de actos jurídicos concretos, como Directivas, Reglamentos o leyes secundarias, por ejemplo actos de ejecución o actos delegados, para corregir o actualizar determinadas áreas del Cuarto Paquete Ferroviario.

Estos nuevos "procedimientos acelerados para crear normativa" de la CE significarán que los cambios en el marco existente y en los procedimientos del sector ferroviario se realizarán más rápidamente, para tratar de reducir las normas nacionales por parte de los países europeos y de corregir errores en menos tiempo.

En el futuro, dirigentes, expertos y representantes también tendrán que prepararse para aumentar sus tareas informativas, evaluaciones comparativas y seguimiento para la UE y la ERA.

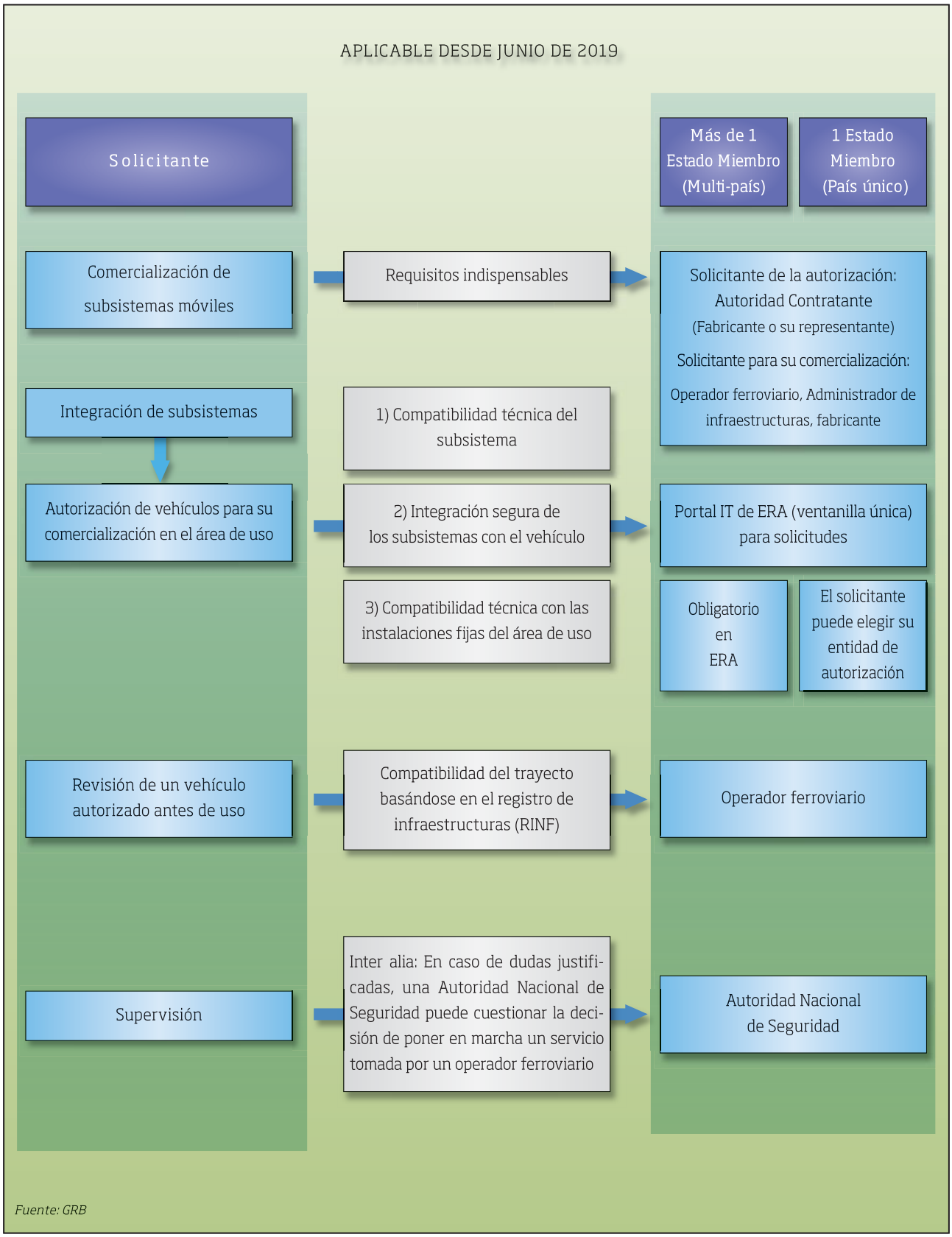
8. ANEXOS

Anexo 1: Cuarto Paquete Ferroviario



Anexo 2: Nuevo Procedimiento de Autorización de Vehículos

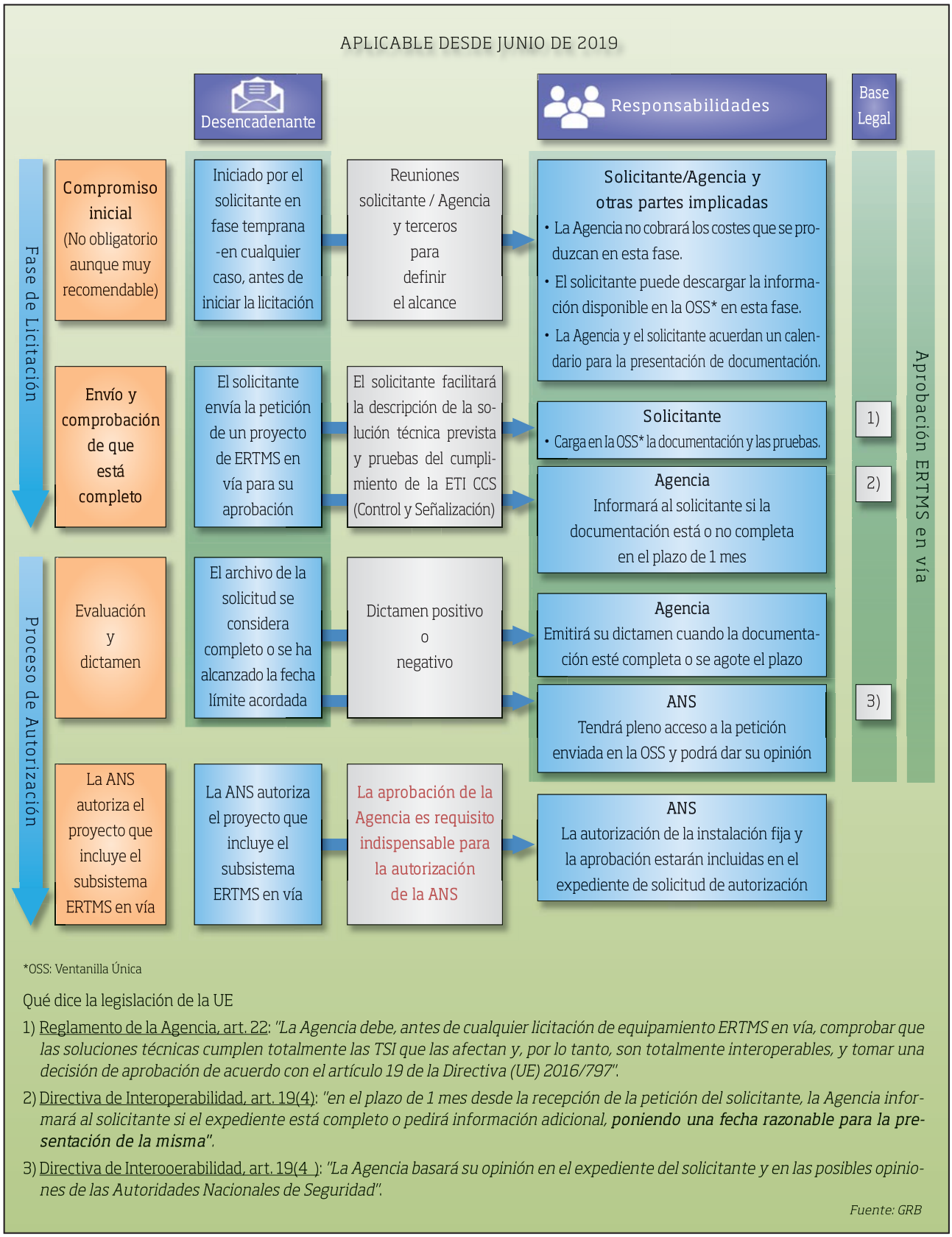
NUEVO PROCEDIMIENTO DE AUTORIZACIÓN DE VEHÍCULOS



Fuente: GRB

Anexo 3: Nuevo Procedimiento de Aprobación del ERTMS en Vía

NUEVO PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN DE ERTMS EN VÍA EN LA UE



*OSS: Ventanilla Única

Qué dice la legislación de la UE

1) Reglamento de la Agencia, art. 22: *"La Agencia debe, antes de cualquier licitación de equipamiento ERTMS en vía, comprobar que las soluciones técnicas cumplen totalmente las TSI que las afectan y, por lo tanto, son totalmente interoperables, y tomar una decisión de aprobación de acuerdo con el artículo 19 de la Directiva (UE) 2016/797".*

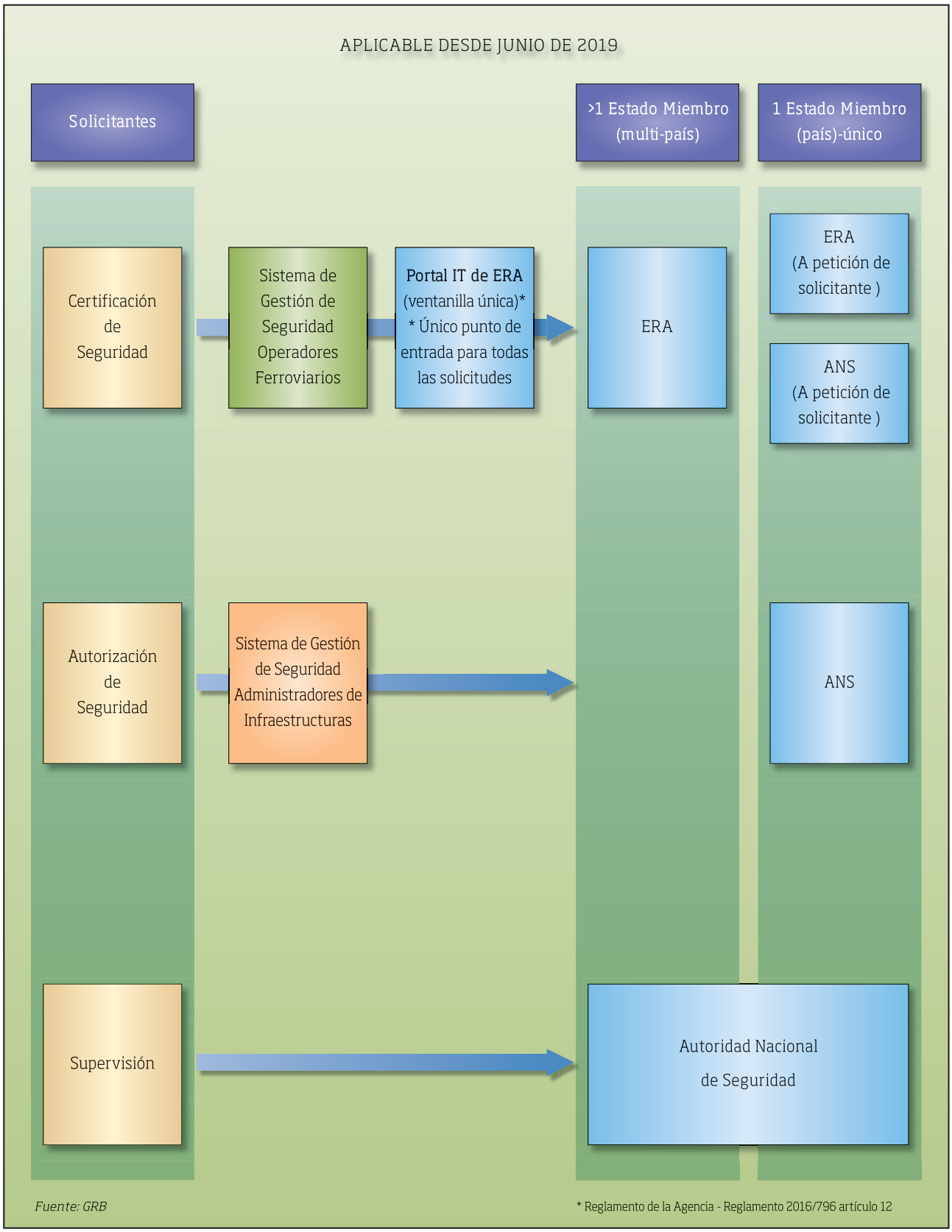
2) Directiva de Interoperabilidad, art. 19(4): *"en el plazo de 1 mes desde la recepción de la petición del solicitante, la Agencia informará al solicitante si el expediente está completo o pedirá información adicional, **poniendo una fecha razonable para la presentación de la misma**".*

3) Directiva de Interooerabilidad, art. 19(4): *"La Agencia basará su opinión en el expediente del solicitante y en las posibles opiniones de las Autoridades Nacionales de Seguridad".*

Fuente: GRB

Anexo 4: Nuevo Procedimiento de Certificación de Seguridad Única

NUEVO PROCEDIMIENTO DE CERTIFICACIÓN DE SEGURIDAD ÚNICA EN LA UE



9. GLOSARIO

- 4th RF — 4th Railway Package; *Cuarto Paquete Ferroviario.*
- Agency — ERA (EU Agency for Railways); *Agencia de Ferrocarriles de la UE.*
- CER — Community of European Railways; *Comunidad de Ferrocarriles Europeos.*
- COR — Common Occurrence Reporting; *Informe Común para Notificación de Sucesos.*
- CSM — Common Safety Methods; *Métodos de Seguridad Comunes.*
- CST — Common Safety Targets; *Objetivos de Seguridad Comunes.*
- EC — European Commission; *Comisión Europea (CE).*
- ECM — Entity in Charge of Maintenance; *Entidad responsable del mantenimiento.*
- EIM — European Rail Infrastructure Managers; *Administradores de infraestructuras ferroviarias europeos.*
- EU — European Union; *Unión Europea (UE).*
- ERA — European Union Agency for Railways (former ERA); *Agencia de Ferrocarriles de la UE (anteriormente ERA).*
- FEDECRAIL — European Federation of Museum & Tourist Railways; *Federación europea de museos y ferrocarriles turísticos.*
- GRB — Group of Representative Bodies; *Grupo de Organismos Representativos.*
- IM — Infrastructure Manager; *Administrador de infraestucturas.*
- IOP — Interoperability; *Interoperabilidad.*
- NNTR — National Notified Technical Rule; *Norma técnica nacional notificada.*
- NSR — National Safety Rule; *Norma de seguridad nacional.*
- NTR — National Technical Rule; *Norma técnica nacional.*
- RDD — Singe Rules Database; *Base de datos de normativa única.*
- RINF — Register of Infrastructure; *Registro de infraestructuras.*
- RU — Railway Undertaking*; Operador ferroviario.*
- SERA — Single European Railway Area; *Área Ferroviaria Europea Única.*
- SRD — Directive 2016/798 on railway safety of 11th of May 2016; *Directiva 2016/798 sobre seguridad ferroviaria del 11 de mayo de 2016.*
- TSI — Technical Specification Interoperability; *Especificación Técnica de Interoperabilidad (ETI).*
- UIP — International Union of Wagon Keepers; *Unión internacional de propietarios de vagones.*
- UIRR — International Union for road-rail combined transport; *Unión internacional de transporte combinado carretera-ferrocarril.*
- WK — Wagon Keeper; *Propietario de vagón.*

10. AVISO

Esta Guía ha sido preparada y proporcionada por el Grupo de Órganismos Representativos (GRB) para informar al sector sobre cuestiones relevantes relacionadas con el pilar técnico del Cuarto paquete ferroviario. Ninguna representación o garantía, expresa o implícita, es o será hecha por, o en relación con, y ninguna responsabilidad u obligación es o será aceptada por el GRB o por cualquiera de los respectivos representantes, agentes o asesores del GRB en cuanto a o en relación con la exactitud o integridad de esta información o cualquier otra información escrita u oral puesta a disposición de cualquier parte interesada o sus asesores y cualquier responsabilidad por lo tanto queda expresamente rechazada. En particular, no se ofrece ninguna representación o garantía en cuanto al logro o la razonabilidad de cualquier desarrollo futuro.

NÚMEROS ANTERIORES DE LA COLECCIÓN "ESTRATEGIAS FERROVIARIAS EUROPEAS"

1. El futuro del ferrocarril. *Conferencia de Tom Winsor, regulador ferroviario del Reino Unido (Febrero 2004).*
2. Estudio sobre Reservas de Capacidad de la Infraestructura para Transporte combinado en 2015. *UIC, Grupo de Transporte Combinado (Mayo 2004).*
3. Oficina del Regulador Ferroviario. Memoria Anual 2003-2004. *Regulador Ferroviario británico (Mayo 2004).*
4. Invertir en la red ferroviaria europea para mantener la movilidad de viajeros y mercancías en Europa. *Documentos de posición de UIC, CER y EIM (Octubre 2004).*
5. Datos sobre la competencia en el mercado europeo del transporte: estudio de investigación. *Estudio FACORA, UIC (Noviembre 2004).*
6. El tercer paquete ferroviario. *Documentos de Posición CER y EIM (septiembre 2004). Informe de Progreso CER (Mayo 2005).*
7. Die Bahn. Informe sobre la competencia. *DB, Ferrocarriles Alemanes Marzo 2004).*
8. Reforma ferroviaria y cánones de acceso a la infraestructura ferroviaria. *CEMT Conferencia Europea de Ministros de Transporte (Abril 2005).*
9. Die Bahn. Informe sobre la competencia. *DB, Ferrocarriles Alemanes (Marzo 2005).*
10. Aspectos económicos de la reforma ferroviaria de la UE. *Octavo Informe de Brujas sobre Política Económica Europea (Septiembre 2004).*
11. Memoria de Responsabilidad Social Corporativa 2005. *Network Rail, Administrador de Infraestructura británico (Octubre 2005).*
12. Transporte ferroviario de Servicio Público en la Unión europea: una perspectiva general. *Informe CER.(Noviembre 2005).*
13. Análisis de desarrollo real de la política europea de transportes: implementación del Primer Paquete Ferroviario y revisión del Libro Blanco sobre los Transportes. *Revisión conjunta EIM, ERFA, ERFCP (Diciembre 2005).*
14. ERTMS – Por un tráfico ferroviario fluido y seguro: un gran proyecto industrial europeo / Factores clave para el éxito de su implementación. *Comisión Europea. DG Energía y Transportes (Diciembre 2005).*
15. GALILEO. Aplicaciones ferroviarias. Hoja de ruta para la implementación. *UIC. Octubre 2005.*
16. El Ferrocarril en Gran Bretaña: por buen camino. *Conferencia de George Muir. Director General de ATOC (Febrero 2006).*
17. Hacia "Una Red Básica de Transporte de Mercancías por Ferrocarril". *Documento de consulta de la Comisión Europea y documentos de posición EIM y CER (Junio 2006).*
18. Preparar la movilidad de mañana. *Comunicación de la Comisión Europea (Marzo 2006).*
19. Transporte y Medio Ambiente: enfrentarse a un dilema. *Informe de la Agencia Europea de Medioambiente, EEA (Marzo 2006).*
20. CER. Informe Anual 2005/2006 *(Marzo 2006).*
21. Implementación Directivas de interoperabilidad (alta velocidad y convencional). *Informe de progreso de la Comisión Europea al Parlamento Europeo (Noviembre 2006).*
22. Revitalización del Transporte Europeo de Mercancías mediante un intercambio eficiente de Información. "Estrategia para mejorar el servicio a los clientes mediante el uso inteligente e innovador de Aplicaciones Telemáticas para la regulación del Transporte de mercancías". *CER (Noviembre 2006).*
23. Logística del transporte de mercancías en Europa: la clave para la movilidad sostenible. *Comunicación de la Comisión Europea y Documento de Posición de CER (Junio 2006).*
24. Una Europa competitiva. Creación de las condiciones para un transporte sostenible. *DB, Ferrocarriles Alemanes (Marzo 2006).*
25. Contratos plurianuales entre los Estados y los Administradores de Infraestructura ferroviaria. *Estudio Ecorys para la Comisión Europea y Documento de posición de CER (Noviembre 2006).*
26. 2007. Un año decisivo para la alta velocidad en Europa. *Artículos de las revistas ERR nº 1 2007 y Modern Railways marzo y junio 2007.*
27. Transporte y medio ambiente: hacia una nueva política común de transporte. *Informe de EEA (Agencia Europea de Medio Ambiente).* Definición de una base de referencia para la energía-consumo de energía y emisiones de dióxido de carbono en el ferrocarril. *Informe de ATOC (Association of Train Operating Companies, Asociación de Compañías Operadoras de Ferrocarril. Reino Unido) marzo 2007.*
28. Agenda Estratégica de Investigación Ferroviaria SRRA 2020 *Informe de ERRAC (Consejo Asesor para la Investigación Ferroviaria Europea).*
29. Die Bahn, Informe sobre la competencia 2007. *DB, Ferrocarriles Alemanes (Marzo 2007).*
30. Perspectivas globales para ERTMS (ETCS y GSM-R) UIC, *septiembre 2007.*
31. Resumen del Estudio sobre Indicadores de Liberalización del Ferrocarril 2007. *DB, Ferrocarriles Alemanes.*
32. Hacia una Red Básica Europea de Transporte de Mercancías por Ferrocarril. CER, octubre 2007.
33. Clima para un Cambio en el Transporte. *Informe de EEA (Agencia Europea de Medio Ambiente) Nº 1/2008, marzo 2008.*
34. La Calidad Del Transporte Ferroviario de Mercancías Informe de Progreso 2007/2008. *Febrero 2008. CER: Comunidad de las Empresas Ferroviarias y de Infraestructura Europeas.*
35. ¡Haciendo la Movilidad Europea Sostenible!. *CER: Comunidad de las Empresas Ferroviarias y de Infraestructura Europeas. Abril 2008. Transporte y Energía en Europa. Comisión Europea: Dirección General de Energía y Transporte. Abril 2008.*
36. Esquemas Contables y de Tarificación Ferroviaria en Europa. Estudios de caso en seis países. *CER: Comunidad de empresas ferroviarias y de infraestructura Europeas. EIM: Asociación Europea de Administradores de Infraestructura Ferroviarias, mayo de 2008.*

37. Hacia una Red Ferroviaria con Prioridad para las Mercancías. *Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo 18.10.2007 COM (2007) 608 final. Informe del Grupo Estratégico de Expertos. Junio 2008.*
38. Propuesta de Reglamento sobre la Red Ferroviaria Europea para un Transporte de Mercancías Competitivo. *Nota informativa preparada por la secretaría de EIM. Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo COM (2008) 852 final.*
39. Informe sobre la Competencia 2008. *Deutsche Bahn (Junio 2008).*
40. NEW OPERA. El Concepto de Líneas Dedicadas al Transporte de Mercancias por Ferrocarril. *Extracto del Informe Final perteneciente al 6º Programa Marco de Investigación de la CE. Septiembre de 2008.*
41. Transporte Ferroviario y Medio Ambiente. *Datos y cifras. UIC-CER. Junio de 2008.* Cómo consolidar los puntos fuertes del ferrocarril en materia medio ambiental. *UIC-CER. Enero 2009.* ¿Mega-camiones contra transporte de mercancías por ferrocarril? - Lo que realmente supondría para Europa la admisión de megacamiones. *UIC - CER - EIM - UIRR - UNIFE - EARFA. Julio 2008.*
42. Conseguir fondos, 3ª Edición. *EIM: Asociación Europea de Administradores de Infraestructuras Ferroviarias.*
43. Ferrocarril de Alta Velocidad. Vía rápida hacia la movilidad sostenible. *UIC: Unión Internacional de Ferrocarriles. Enero 2009.*
44. Internalización de Costes Externos del Transporte: Impacto en el Ferrocarril. Estudio para la Comunidad de Empresas Ferroviarias y de Infraestructura Europeas (CER) realizado por: *IWW (Instituto de Investigación sobre Política Económica, Universidad de Karlsruhe I.T., Karlsruhe, Alemania) y NESTEAR (Nouveaux Espaces de Transports, Applications de Recherche, París, Francia).* Julio 2009.
45. La Seguridad Ferroviaria en la Unión Europea: Resultados. *Agencia Ferroviaria Europea 2009.*
46. Documento de Posición de los Coordinadores de Transporte Europeos sobre el Futuro de la Política RTE-T. Octubre 2009.
47. 1er Balance Global de Emisiones de CO2 - Bilan Carbone® - en el Ámbito Ferroviario. *ADEME, RFF, SNCF. Septiembre 2009.*
48. Avance de los Proyectos de Alta Velocidad en los Estados Unidos. *Julio 2010.*
49. Conseguir financiación. *EIM Asociación Europea de Administradores de Infraestructura Independientes, 2010.*
50. Gestión de Activos en Administradores de Infraestructura Ferroviaria. *Documentos de EIM, Asociación Europea de Administradores de Infraestructura Independientes y de UIC, Unión Internacional de Ferrocarriles.*
51. Informe sobre la Competencia 2010. *Deutsche Bahn (Junio 2010).*
52. Ferrocarril de Alta Velocidad. Vía rápida hacia la movilidad sostenible. UIC. *Unión Internacional de Ferrocarriles. Noviembre 2010.*
53. Informe de la Comisión Europea sobre Investigación Ferroviaria. *Comisión Europea. General de Movilidad y Transporte (Mayo 2010).*
54. Informe sobre Transporte Combinado en Europa. *UIC, Diciembre 2010.*
55. Informe sobre la Competencia 2011. *Deutsche Bahn (Junio 2011).*
56. Temas de actualidad de la Política Ferroviaria Europea a través de los informes anuales de CER. *Informe Anual 2011-2012.*
57. Hoja de Ruta del Ferrocarril 2050. *ERRAC 2012.*
58. Organización de los Sistemas Ferroviarios. *Estudios de CER y Roland Berger Strategy Consultant.* Noviembre 2012.
59. Reto 2050. *CER, EIM, UIC. Febrero 2013.*
60. Instrumentos de Financiación para Infraestructuras de Transporte de la UE. *Dirección General de Políticas Interiores . Departamento Temático B: Políticas Estructurales y de Cohesión Transportes y Turismo. Junio 2012.*
61. Documentos de posición sobre el Cuarto Paquete Ferroviario. *IRG-rail, UITP, EIM.*
62. La eficiencia en la gestión de las infraestructuras ferroviarias. *CE, Septiembre 2013.*
63. Informe sobre la Competencia 2012. Deutsche Bahn, Julio 2013.
64. ¿Mega-camiones frente a Transporte de Mercancías por Ferrocarril?; *UIC, CER, UNIFE. Enero 2014.*
65. Estrategia Técnica Ferroviaria para Europa. UIC, Enero 2014.
66. "Requisitos de los Operadores Ferroviarios para la Implantación de Corredores Europeos de Transporte de Mercancías por Ferrocarril" *UIC febrero 2014.*
67. Informe sobre la Competencia 2014. *Deutsche Bahn. Septiembre 2014.*
68. Guía del Ferrocarril 2014. Consumo de Energía y Emisiones CO_2. *IEA/UIC. Octubre 2014.*
69. Afrontando las presiones medioambientales del transporte de Larga Distancia. EEA - *Diciembre 2014.*
70. Corredor Ferroviario de Mercancías nº 6. Informe Anual 2014.
71. Informe sobre Seguridad en Estaciones. *Presentado en el Senado de Francia. Enero 2016.*
72. Resultados y Eficiencia de la Financiación de las Infraestructuras Ferroviarias en la Unión Europea. *D.G for Internal Policies. Budgetary affairs 2015.*
73. La Huella de Carbono de la Infraestructura Ferroviaria. *UIC. Sustainable Development Unit. Autor: François Cuenot. © International Union of Railways (UIC) - Paris, 2016.*
74. Gobernanza de los Administradores de Infraestructuras Ferroviarias en Europa. *EIM (Asociación Europea de Administradores de Infraestructura Independientes). Octubre 2016.*
75. Segundo Plan de Trabajo del Coordinador Europeo Laurens Jan Brinkhorst. Corredor Mediterráneo. *Comisión Europea. Diciembre 2016.*
76. Informe de Análisis del Tema de Investigación: Infraestructura de Transporte Parte I. *DG MOVE (UE) 2017.*
77. Informe del análisis del tema de investigación: Infraestructura de transporte. Parte II. *DG MOVE (UE) 2017.*