

REGLAMENTO (UE) 2015/924 DE LA COMISIÓN**de 8 de junio de 2015****por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 321/2013, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «material rodante-vagones de mercancías» del sistema ferroviario de la Unión Europea****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 6, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 12 del Reglamento (CE) n° 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ establece que la Agencia Ferroviaria Europea (en lo sucesivo denominada «la Agencia») velará por la adaptación de las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) al progreso técnico, a la evolución del mercado y a las exigencias sociales y propondrá a la Comisión las modificaciones de las ETI que considere necesarias.
- (2) Mediante la Decisión C(2007) 3371, de 13 de julio de 2007, la Comisión confirió a la Agencia un mandato marco para llevar a cabo determinadas actividades en el ámbito de la Directiva 96/48/CE del Consejo ⁽³⁾ y de la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾. En virtud de dicho mandato marco, la Agencia debía revisar la ETI de los vagones de mercancías prevista en el Reglamento (UE) n° 321/2013 de la Comisión ⁽⁵⁾.
- (3) El 21 de enero de 2014, la Agencia emitió una recomendación sobre la «ampliación del marcado “GE” de los vagones» (ERA-ADV-2014-1).
- (4) El 21 de mayo de 2014, la Agencia emitió una recomendación sobre las modificaciones de la ETI relativa a la «evaluación por un organismo notificado de las zapatas de freno de material compuesto» (ERA-REC-109-2014-REC).
- (5) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) n° 321/2013 en consecuencia.
- (6) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité establecido en virtud del artículo 29, apartado 1, de la Directiva 2008/57/CE.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

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

1) En el artículo 3, se inserta la letra c) siguiente:

- «c) en lo que se refiere a la marca “GE”, tal como se describe en el punto 5 del apéndice C del anexo, los vagones de la flota existente que hayan sido autorizados de conformidad con la Decisión 2006/861/CE de la Comisión, modificada por la Decisión 2009/107/CE, o con la Decisión 2006/861/CE, modificada por las Decisiones 2009/107/CE y 2012/464/UE, y que cumplan las condiciones establecidas en el punto 7.6.4 de la Decisión 2009/107/CE, podrán recibir la marca “GE” sin ninguna otra evaluación por parte de terceros ni nueva autorización de puesta en servicio. La utilización de este marcado en los vagones en servicio seguirá siendo responsabilidad de las empresas ferroviarias.».

⁽¹⁾ DO L 191 de 18.7.2008, p. 1.⁽²⁾ Reglamento (CE) n° 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea (DO L 164 de 30.4.2004, p. 1).⁽³⁾ Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad (DO L 235 de 17.9.1996, p. 6).⁽⁴⁾ Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional (DO L 110 de 20.4.2001, p. 1).⁽⁵⁾ Reglamento (UE) n° 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).

2) Se insertan los artículos 8 bis, 8 ter y 8 quater siguientes:

«Artículo 8 bis

1. No obstante lo dispuesto en el punto 6.3 del anexo, durante un período transitorio de diez años a partir de la fecha de aplicación del presente Reglamento, podrá expedirse un certificado de verificación CE para un subsistema que contenga componentes correspondientes al componente de interoperabilidad “elemento de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura” que carezcan de una declaración CE de conformidad, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) que el componente haya sido fabricado antes de la fecha de aplicación del presente Reglamento, así como
- b) que el componente de interoperabilidad se haya utilizado en un subsistema aprobado y puesto en servicio en al menos un Estado miembro antes de la fecha de aplicación del presente Reglamento.

2. La producción, modernización o renovación de todo subsistema que utilice componentes de interoperabilidad no certificados deberá concluir, incluida la concesión de autorización de puesta en servicio del subsistema, antes de la expiración del período transitorio establecido en el apartado 1.

3. Durante el período transitorio establecido en el apartado 1:

- a) se especificarán adecuadamente los motivos por los que no se haya certificado algún componente de interoperabilidad en el procedimiento de verificación del subsistema a que se refiere el apartado 1, así como
- b) las autoridades nacionales responsables de la seguridad mencionarán, en el informe anual a que se refiere el artículo 18 de la Directiva 2004/49/CE, la utilización de componentes de interoperabilidad “elemento de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura” no certificados en el contexto de los procedimientos de autorización.

Artículo 8 ter

1. Hasta tanto no expire su actual período de autorización, no será preciso que los componentes de interoperabilidad “elemento de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura” enumerados en el apéndice G del anexo estén cubiertos por la declaración CE de conformidad. Durante dicho período los “elementos de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura” enumerados en el apéndice G del anexo se considerarán conformes con el presente Reglamento.

2. Una vez que expire su actual período de autorización, los componentes de interoperabilidad “elemento de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura” enumerados en el apéndice G del anexo estarán cubiertos por la declaración CE de conformidad.

Artículo 8 quater

1. No obstante lo dispuesto en el punto 6.3 del anexo, durante un período transitorio de diez años a partir de la expiración del período de autorización del componente de interoperabilidad, podrá expedirse un certificado de verificación CE para un subsistema que contenga componentes correspondientes al componente de interoperabilidad “elemento de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura” que carezcan de una declaración CE de conformidad, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) que el componente haya sido fabricado antes de la expiración del período de autorización del componente de interoperabilidad, así como
- b) que el componente de interoperabilidad se haya utilizado en un subsistema aprobado y puesto en servicio en al menos un Estado miembro antes de la expiración de su período de autorización.

2. La producción, modernización o renovación de todo subsistema que utilice componentes de interoperabilidad no certificados deberá concluir, incluida la concesión de autorización de puesta en servicio del subsistema, antes de la expiración del período transitorio establecido en el apartado 1.

3. Durante el período transitorio establecido en el apartado 1:

- a) se especificarán adecuadamente los motivos por los que no se haya certificado algún componente de interoperabilidad en el procedimiento de verificación del subsistema a que se refiere el apartado 1, así como
- b) las autoridades nacionales responsables de la seguridad mencionarán, en el informe anual a que se refiere el artículo 18 de la Directiva 2004/49/CE, la utilización de componentes de interoperabilidad “elemento de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura” no certificados en el contexto de los procedimientos de autorización.».

3) Se inserta el artículo 9 *bis* siguiente:

«Artículo 9 bis

El certificado de examen CE de tipo o de examen CE de diseño relativo al componente de interoperabilidad “elemento de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura” tendrá una validez de diez años. Durante ese período, podrán comercializarse nuevos componentes del mismo tipo sobre la base de una declaración de conformidad CE que mencione el certificado de examen CE de tipo o de examen CE de diseño.»

4) En el artículo 10, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. La Agencia publicará en su página web, en lo que respecta al período durante el cual no estén cubiertas por declaraciones CE, la lista de zapatas de freno de material compuesto homologadas para el transporte internacional contemplada en el apéndice G del anexo.»

5) Se inserta el artículo 10 *bis* siguiente:

«Artículo 10 bis

1. A efectos de adecuación al progreso tecnológico, pueden ser necesarias soluciones innovadoras que no cumplan las especificaciones contempladas en el anexo o a las cuales no puedan aplicarse los métodos de evaluación previstos en el mismo. En tal caso deberán desarrollarse nuevas especificaciones o nuevos métodos de evaluación en relación con dichas soluciones innovadoras.

2. Las soluciones innovadoras podrán concernir al subsistema “material rodante — vagones de mercancías”, sus partes y sus componentes de interoperabilidad.

3. Si se propone una solución innovadora, el fabricante o su representante autorizado en la Unión indicará en qué se diferencia de las disposiciones pertinentes de la presente ETI o cómo las complementa, y someterá tales diferencias al análisis de la Comisión.

4. La Comisión emitirá un dictamen acerca de la solución innovadora propuesta. Si dicho dictamen resulta favorable, se elaborarán, y posteriormente se integrarán en la ETI durante el proceso de revisión previsto en el artículo 6 de la Directiva 2008/57/CE, las oportunas especificaciones funcionales y de interfaz, así como el método de evaluación, que habrán de incluirse en la ETI a fin de permitir el uso de esta solución innovadora. Si el dictamen resulta desfavorable, la solución innovadora propuesta no se aplicará.

5. En espera de la revisión de la ETI, el dictamen favorable emitido por la Comisión se considerará un medio aceptable de cumplimiento de los requisitos esenciales de la Directiva 2008/57/CE y, por consiguiente, será admisible a efectos de evaluación del subsistema.»

6) El anexo del Reglamento (UE) nº 321/2013 se modifica de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

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

Se aplicará a partir del 1 de julio de 2015.

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

Hecho en Bruselas, el 8 de junio de 2015.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

El anexo del Reglamento (UE) n° 321/2013 (ETI Vagones) se modifica como sigue:

- 1) En el capítulo 3, «Requisitos esenciales», se añade la fila siguiente en el cuadro 1, bajo la fila en la que figura la indicación «4.2.4.3.4» en la casilla correspondiente a la columna «Punto»:

«4.2.4.3.5	Elementos de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura	1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 2.4.1				2.4.3»
------------	---	----------------------------	--	--	--	--------

- 2) El capítulo 4, «Caracterización del subsistema», se modifica como sigue:

- a) en el punto 4.2.1 se suprime el párrafo tercero;
 b) se inserta el punto 4.2.4.3.5 siguiente:

«4.2.4.3.5. *Elementos de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura*

El elemento de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura (esto es, la zapata de freno) genera fuerza de frenado al entrar en contacto con la banda de rodadura.

Si se utilizan frenos que actúan sobre la banda de rodadura, las características del elemento de fricción contribuirán de manera fiable a lograr las prestaciones de frenado esperadas.

La demostración de conformidad figura descrita en el punto 6.1.2.5 de la presente ETI.».

- 3) El capítulo 5, «Componentes de interoperabilidad», se modifica como sigue:

- a) el punto 5.2 se sustituye por el texto siguiente:

«5.2. **Soluciones innovadoras**

Como se indica en el artículo 10 *bis*, las soluciones innovadoras pueden exigir nuevas especificaciones y/o nuevos métodos de evaluación. Estas especificaciones y métodos de evaluación se elaborarán mediante el procedimiento descrito en el punto 6.1.3 siempre que se prevea una solución innovadora para un componente de interoperabilidad.»;

- b) se añade el punto 5.3.4 bis siguiente:

«5.3.4 bis. *Elementos de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura*

Los elementos de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura se diseñarán y evaluarán para un ámbito de uso definido por los parámetros siguientes:

- coeficientes de fricción dinámica y sus bandas de tolerancia,
- coeficiente de fricción estática mínimo,
- fuerza máxima de frenado autorizada aplicada sobre el elemento,
- idoneidad para la detección de trenes por sistemas basados en circuitos de vía,
- idoneidad para condiciones ambientales rigurosas.

Los elementos de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura deberán cumplir los requisitos indicados en el punto 4.2.4.3.5. Estos requisitos se evaluarán a nivel de CI.».

- 4) El capítulo 6, «Evaluación de la conformidad y verificación CE», se modifica como sigue:

- a) en el cuadro 8, se añade la siguiente nueva fila debajo de la fila en la que figura el texto «Módulo CH 1»:

«Módulo CV	Validación de tipo mediante experimentación en servicio (idoneidad para el uso);
------------	--

b) el cuadro 9 se modifica como sigue:

«Cuadro 9

Módulos para la evaluación de los componentes de interoperabilidad

Punto	Componente	Módulos					
		CA1 o CA2	CB + CD	CB + CF	CH	CH1	CV
4.2.3.6.1	Órganos de rodadura		X	X		X	
	Órganos de rodadura—de diseño convencional	X			X		
4.2.3.6.2	Ejes montados	X (*)	X	X	X (*)	X	
4.2.3.6.3	Ruedas	X (*)	X	X	X (*)	X	
4.2.3.6.4	Ejes	X (*)	X	X	X (*)	X	
4.2.4.3.5	Elementos de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura	X (*)	X	X	X (*)	X	X (**)
5.3.5	Señales de cola	X			X		

(*) Los módulos CA1, CA2 o CH pueden utilizarse solo en el caso de productos comercializados, y por tanto desarrollados, antes de la entrada en vigor de la presente ETI, siempre y cuando el fabricante demuestre al organismo notificado que la revisión del diseño y el examen de tipo se efectuaron para solicitudes previas en condiciones comparables y son conformes a los requisitos de la presente ETI. Esta demostración se documentará y se considerará que ofrece el mismo nivel de conformidad que el módulo CB o el examen de diseño según el módulo CH1.

(**) El módulo CV se utilizará en caso de que el fabricante del elemento de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura no tenga suficiente retorno de experiencia (según su propio criterio) respecto del diseño propuesto.»

c) a continuación del punto 6.1.2.4 se inserta el punto 6.1.2.5 siguiente:

«6.1.2.5. Elementos de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura

La demostración de la conformidad de los elementos de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura se llevará a cabo mediante la determinación de las propiedades del elemento de fricción que a continuación se indican, con arreglo al documento técnico de la Agencia Ferroviaria Europea (ERA) ERA/TD/2013-02/INT, versión 2.0, de XX.XX.2014, publicado en su página web (<http://www.era.europa.eu>):

- comportamiento de fricción dinámica (capítulo 4),
- coeficiente de fricción estática (capítulo 5),
- características mecánicas, incluidas las propiedades relativas a los ensayos de resistencia a la rotura y de resistencia a la flexión (capítulo 6).

La demostración de las siguientes idoneidades se llevará a cabo de conformidad con los capítulos 7 y/u 8 del documento técnico de la AFE ERA/TD/2013-02/INT, versión 2.0, de XX.XX.2014, publicado en su página web (<http://www.era.europa.eu>), si el elemento de fricción debe ser idóneo para:

- detección de trenes mediante sistemas basados en circuitos de vía, y/o
- condiciones ambientales rigurosas.

En caso de que el fabricante no tenga suficiente retorno de experiencia (según su propio criterio) respecto del diseño propuesto, la validación de tipo mediante la experimentación en servicio (módulo CV) deberá formar parte del procedimiento de evaluación de la idoneidad para el uso. Antes de comenzar los ensayos en servicio, se utilizará un módulo adecuado (CB o CH1) para certificar el diseño del componente de interoperabilidad.

Los ensayos en servicio se organizarán a petición del fabricante, el cual deberá obtener el acuerdo de la empresa ferroviaria que contribuya a tal evaluación.

La idoneidad de los elementos de fricción destinados a ser utilizados en subsistemas no comprendidos en el ámbito de aplicación definido en el capítulo 7 del documento técnico de la AFE ERA/TD/2013-02/INT, versión 2.0, de XX.XX.2014, publicado en su página web (<http://www.era.europa.eu>), para la detección de trenes mediante sistemas basados en circuitos de vía podrá demostrarse mediante el procedimiento para soluciones innovadoras descrito en el punto 6.1.3.

La idoneidad de los elementos de fricción destinados a ser utilizados en subsistemas no comprendidos en el ámbito de aplicación definido en el punto 8.2.1 del documento técnico de la ERA ERA/TD/2013-02/INT, versión 2.0, de XX.XX.2014, publicado en su página web (<http://www.era.europa.eu>), para condiciones ambientales rigurosas, determinada mediante ensayo dinámico, podrá demostrarse mediante el procedimiento para soluciones innovadoras descrito en el punto 6.1.3.;

d) el punto 6.1.3 se sustituye por el texto siguiente:

«6.1.3. Soluciones innovadoras

Si se propone una solución innovadora, según se contempla en el artículo 10 bis, para un componente de interoperabilidad, el fabricante o su representante autorizado establecido en la Unión aplicará el procedimiento descrito en el artículo 10 bis.»

e) en el punto 6.2.2.3, el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«Como alternativa a la realización de ensayos en vía en dos inclinaciones de carril diferentes, según lo indicado en el apartado 5.4.4.4 de la norma EN 14363:2005, los ensayos podrán realizarse solo en una inclinación de carril si se demuestra que cubren todas las diversas condiciones de contacto definidas en el punto 1.1 del documento técnico de la ERA ERA/TD/2013/01/INT, versión 1.0, de 11.2.2013, publicado en su página web (<http://www.era.europa.eu>).»;

f) el punto 6.2.3 se sustituye por el texto siguiente:

«6.2.3. Soluciones innovadoras

Si se propone una solución innovadora, según se contempla en el artículo 10 bis, para el subsistema “material rodante — vagones de mercancías”, el solicitante aplicará el procedimiento descrito en el artículo 10 bis.».

5) En el capítulo 7, «Aplicación», punto 7.1.2, letra j), se suprime la segunda frase.

6) En el apéndice A, se suprime la última fila del cuadro A.1.

7) El apéndice C se modifica como sigue:

a) en el punto 9, se sustituye la letra l) por el texto siguiente:

«l) Si el sistema de frenado requiere un componente de interoperabilidad “elemento de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura”, el componente de interoperabilidad deberá, además de satisfacer los requisitos establecidos en el punto 6.1.2.5, ajustarse a lo previsto en la ficha UIC 541-4:2010. El fabricante del elemento de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura, o su representante autorizado establecido en la Unión, deberá en tal caso obtener la aprobación de la UIC.»;

b) en el punto 14, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«En lo que se refiere al empleo de sistemas de frenado que actúen sobre la banda de rodadura, se considerará que esta condición se cumple si el componente de interoperabilidad “elemento de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura”, además de satisfacer los requisitos del punto 6.1.2.5, se ajusta a lo previsto en la ficha UIC 541-4, y si la rueda:

— ha sido evaluada de conformidad con el punto 6.1.2.3, así como

— cumple las condiciones del punto 15 del apéndice C.».

8) El apéndice D se modifica como sigue:

a) bajo la fila en la que figura el texto «Freno de estacionamiento | 4.2.4.3.2.2» en la casilla correspondiente a la columna «Características que deben evaluarse», se insertan las filas siguientes:

«Elementos de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura	4.2.4.3.5	—	—
	6.1.2.5.	Documento técnico ERA/TD/2013-02/INT, versión 2.0, de XX.XX.2014	Todo»;

- b) la fila en la que figura el texto «EN 15551:2009+A1:2010» en la casilla correspondiente a la columna «Referencias a la norma obligatoria» se sustituye por el texto siguiente:

		«EN 15551:2009 + A1:2010	6.2, 6.2.3.1»;
--	--	--------------------------	-------------------

- c) bajo la fila en la que figura el texto «Ficha UIC 542:2010» en la casilla correspondiente a la columna «Referencias a la norma obligatoria», se inserta la fila siguiente:

		«UIC 541-4:2010	Todo».
--	--	-----------------	--------

- 9) En el apéndice E, punto 1, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«El color de la luz emitida por las señales luminosas de cola se ajustará a lo dispuesto en el apartado 5.5.3 de la norma EN 15153-1:2013.»

- 10) En el apéndice F, se añade la fila siguiente bajo la fila en la que figura el texto «Protección antideslizamiento de las ruedas (WSP)» en la casilla correspondiente a la columna «Elemento del subsistema de material rodante»:

«Elementos de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura	4.2.4.3.5	X	X	X	6.1.2.5».
--	-----------	---	---	---	-----------