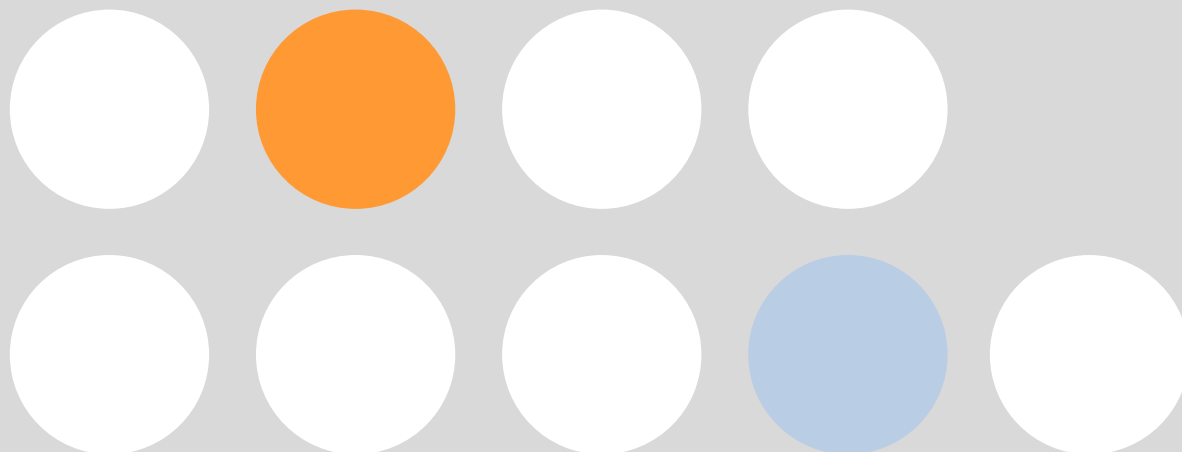




Cuarto Paquete Ferroviario

MÓDULO 1: INTRODUCCIÓN GENERAL



5 DE JULIO DE 2018

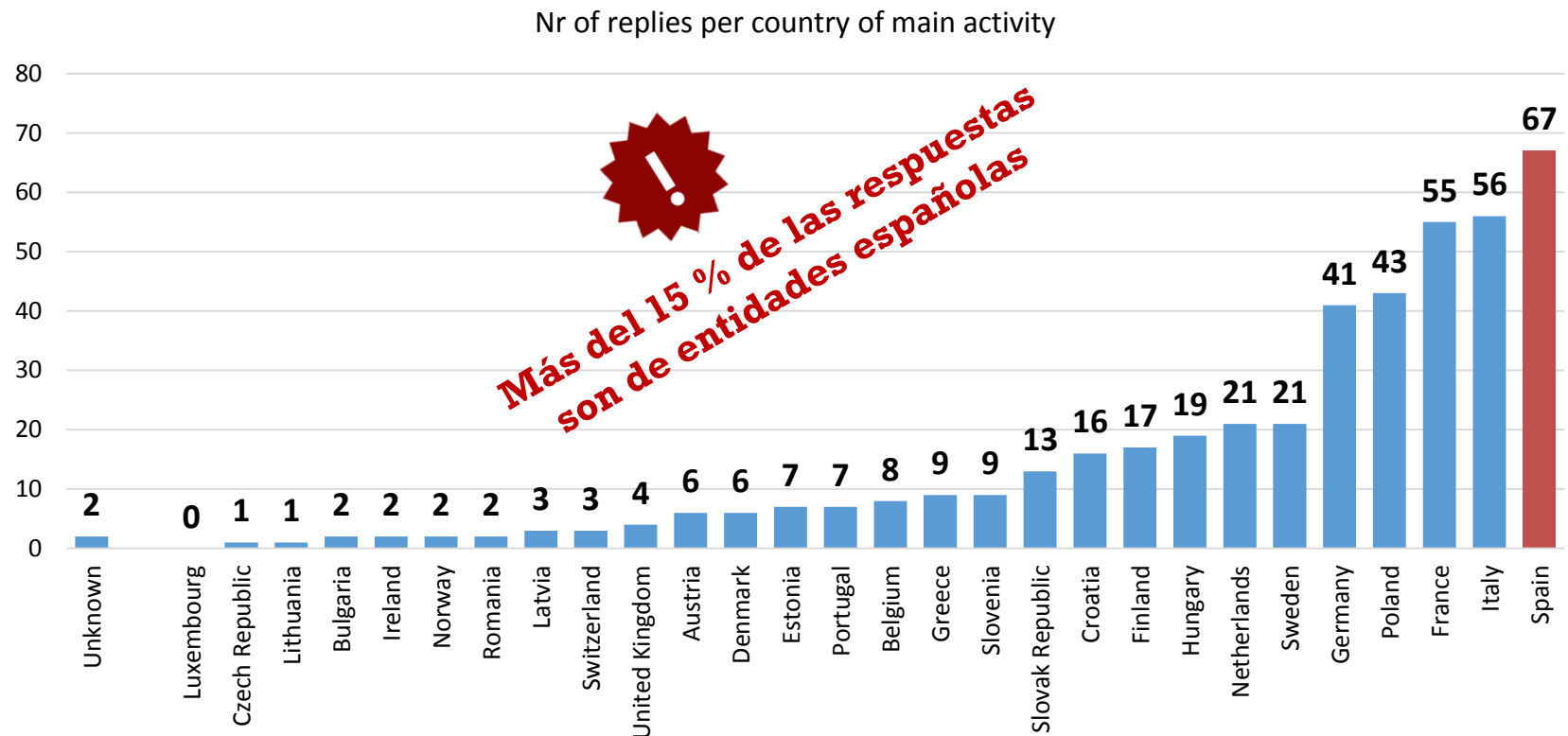
¿Qué es el 4º Paquete?

- **Hablamos mucho del 4º Paquete, pero ¿sabemos realmente qué es y cómo nos va a afectar?**



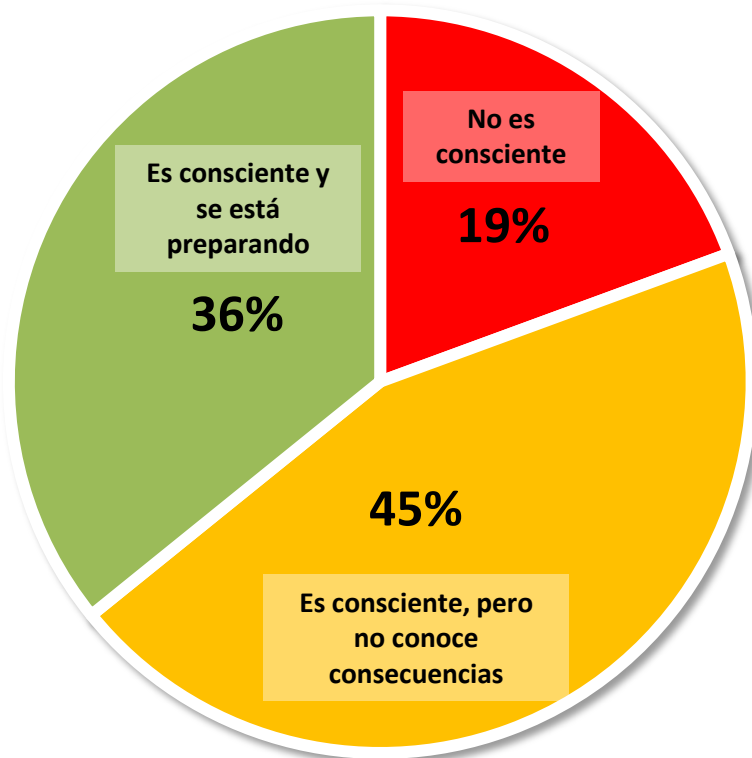
4RP Readiness Survey (I)

- Para comprobar el grado de conocimiento y preparación del sector para el Pilar Técnico, la ERA lanzó “Questionnaire on the readiness for the implementation of the Fourth Railway Package’s Technical Pillar”

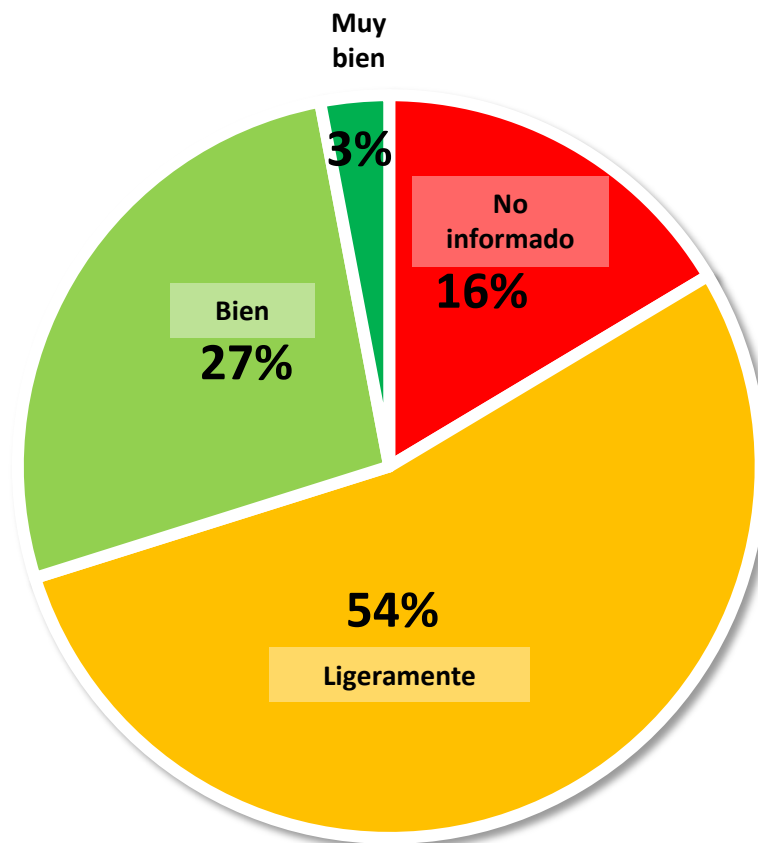


4RP Readiness Survey (II)

- Un alto % no es consciente de los cambios o sus consecuencias



- Un alto % dice que no está bien informado



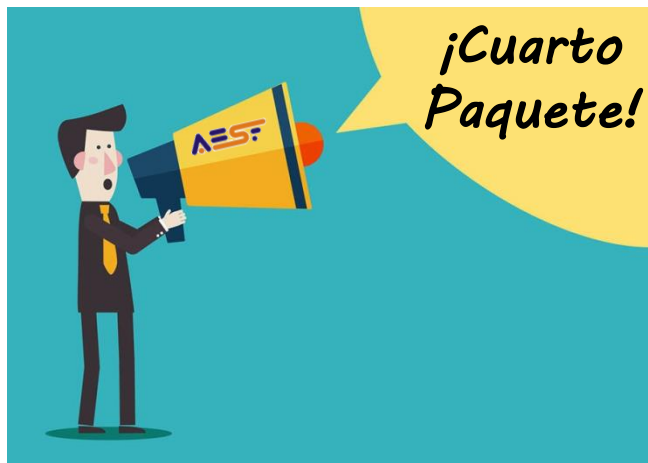
4RP Readiness Survey (III)

		Answers	Ratio
4RP legal framework		39	58.21 %
Process for Vehicle Authorisation for placing on the market (VA)		38	56.72 %
The role of NoBo, DeBos and AssBos		25	37.31 %
Conformity Assessment		28	41.79 %
Process for Single Safety Certificate (SSC)		36	53.73 %
Process for ERTMS Trackside approval		14	20.9 %
IT supporting tool (One Stop Shop (OSS))		30	44.78 %
Cooperation between ERA and NSA(s)		17	25.37 %
Fees and Charges (F&C)		25	37.31 %
Appeal process		8	11.94 %
Transition		27	40.3 %
Revision of the TSIs		24	35.82 %
process for the use of vehicles and the route compatibility assessment		19	28.36 %
Register of Infrastructure (RINF)		21	31.34 %
European Vehicle Register (EVR)		29	43.28 %
Common Occurrence Reporting		20	29.85 %
ECM Regulation and scope extension		30	44.78 %
Transposition into national law		29	43.28 %
Other		1	1.49 %

- Casi todos los temas generan dudas



- La AESF está colaborando en la difusión del 4º Paquete:
 - Jornadas divulgativas monográficas.
 - Reuniones REX
 - Difusión de alertas normativas (email, web)



- Estamos organizando un **seminario en octubre** con presencia de personal de la **Agencia Ferroviaria de la Unión Europea** en España.



A ¿Por qué un 4º Paquete ferroviario?

B Pilar de Gobernanza y Mercado

Pilar Técnico:

C Introducción

D Directiva de Seguridad

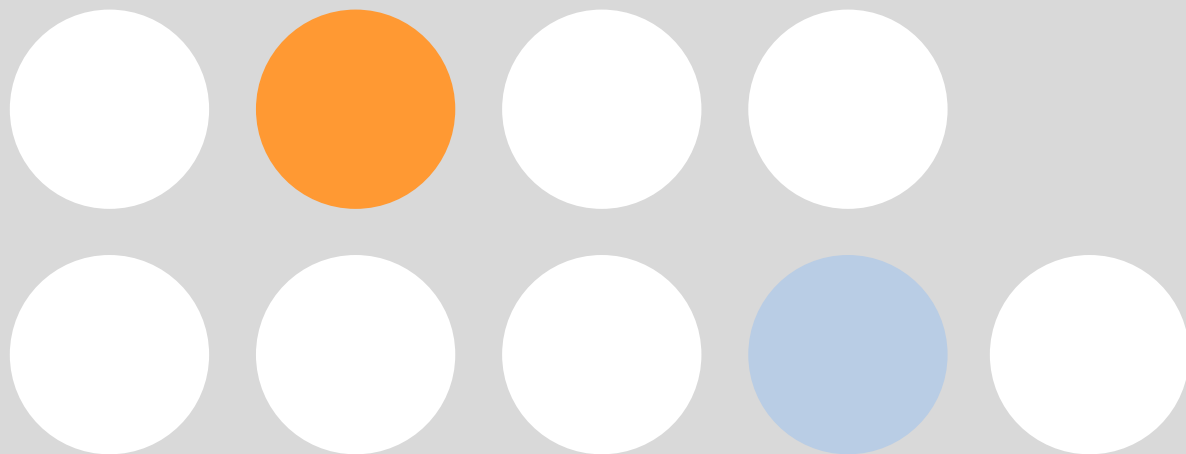
E Directiva de Interoperabilidad

F Reglamento de la EUAR

G Reflexiones y conclusiones

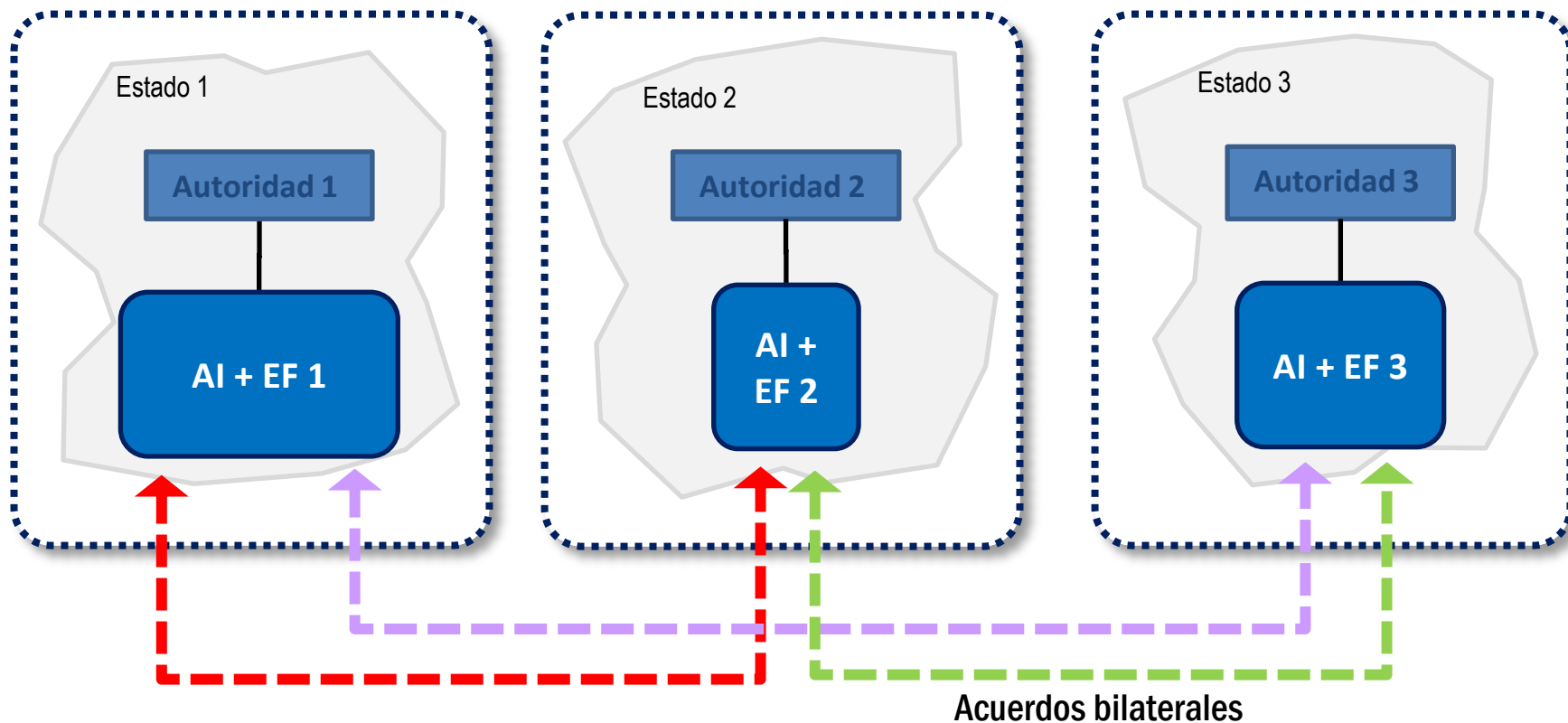


Marco legislativo. ¿Por qué un 4º paquete?

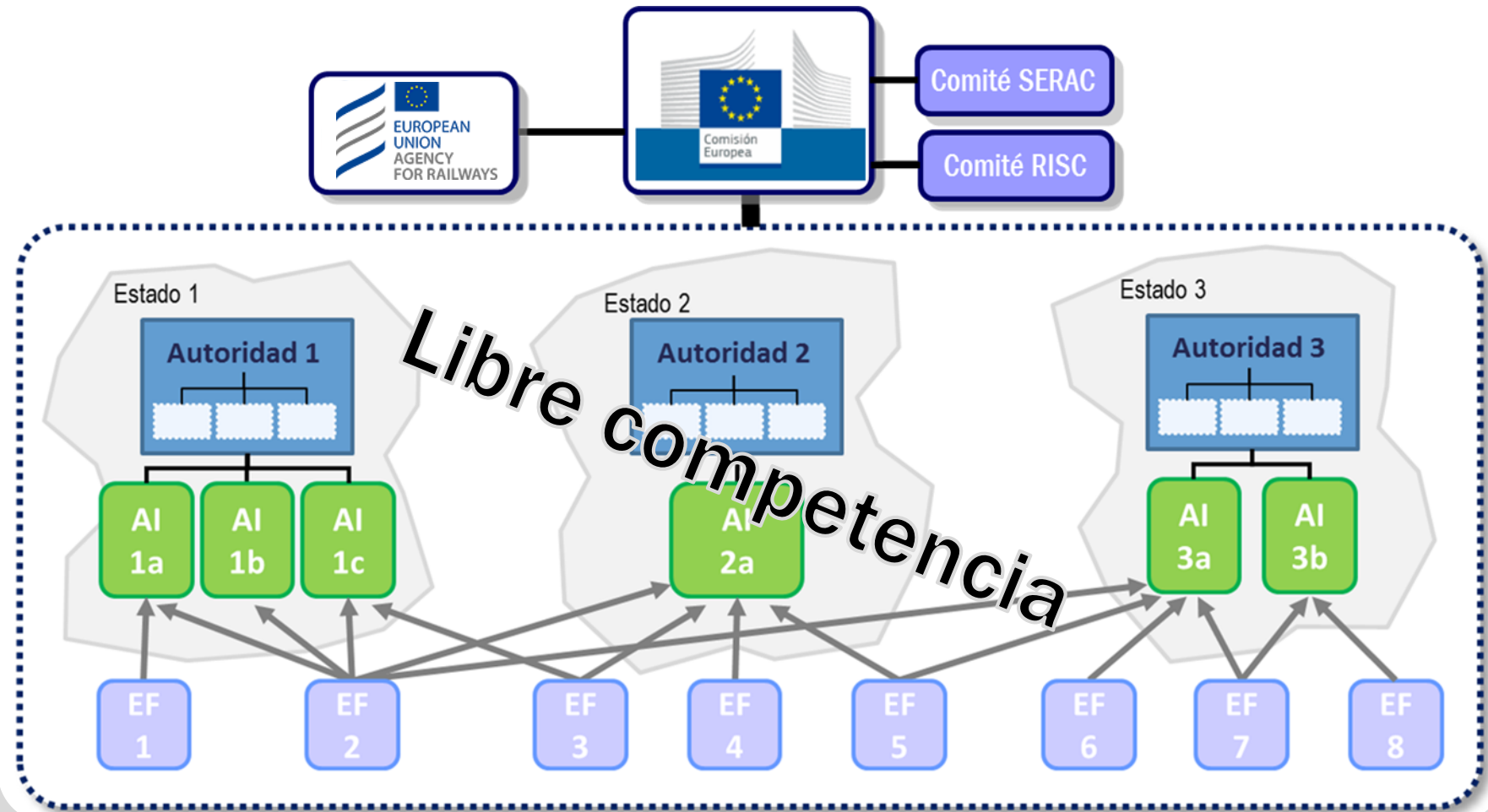


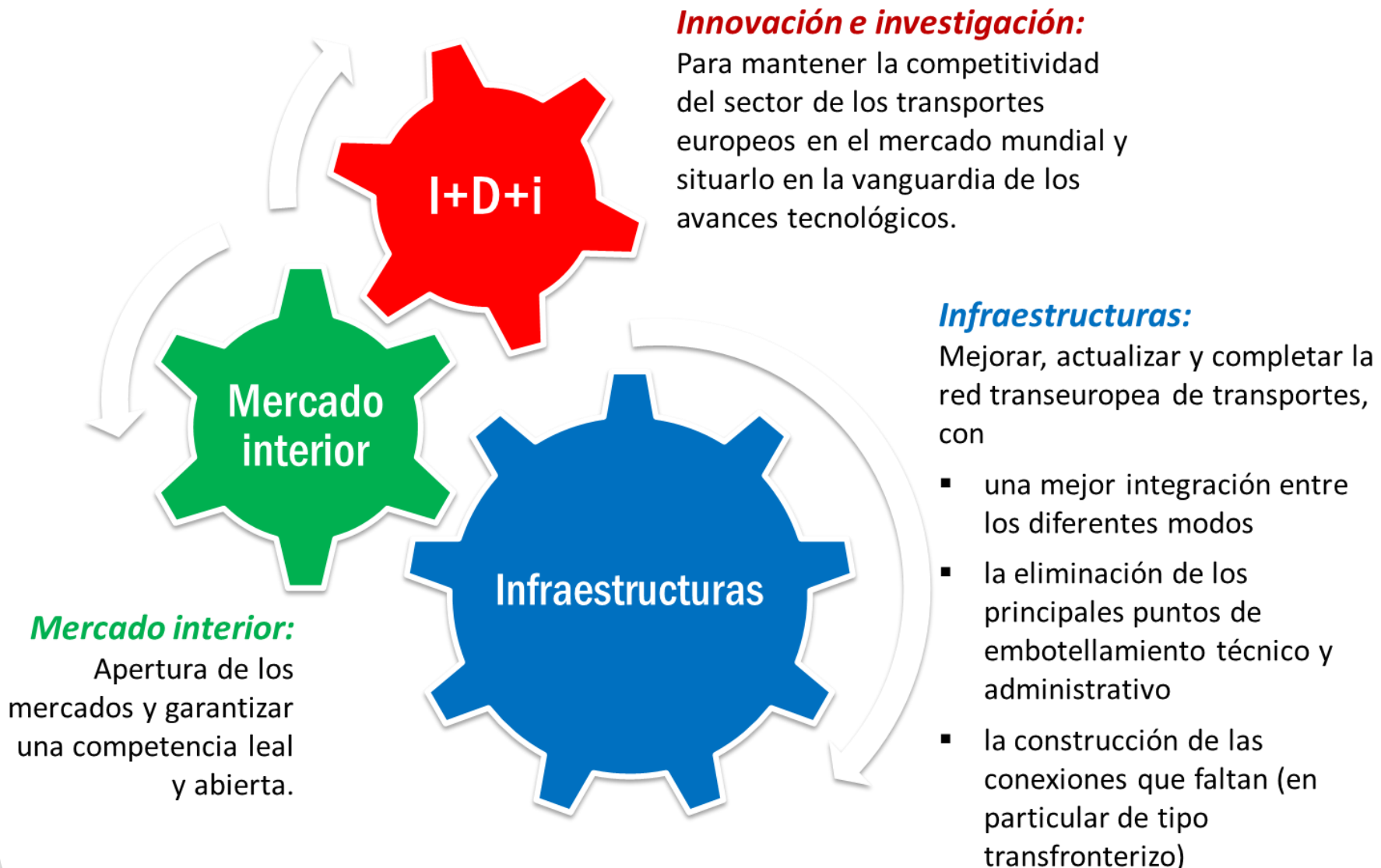
- 1 El Espacio Ferroviario Único Europeo**
- 2 Políticas ferroviarias europeas**
- 3 Los paquetes ferroviarios**
- 4 Justificación del 4º Paquete**

- El mercado ferroviario europeo antes de los “Paquetes ferroviarios” era algo así...



- El objetivo es que el mercado ferroviario sea libre y sin barreras como el resto de sectores.

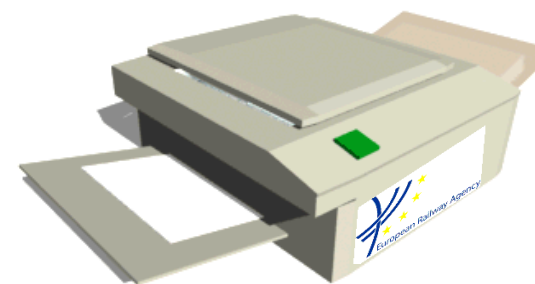




- **2050:** la mayor parte del transporte de pasajeros de media distancia (más de 300 km) debería realizarse por ferrocarril.
- **2030:** el 30 % del transporte de mercancías por carretera en distancias superiores a 300 km debería transferirse a otros medios, como el ferrocarril o las vías navegables, para llegar a más del 50 % en 2050.
- **2030:** triplicar la longitud de la red actual de ferrocarriles de alta velocidad de la UE.
- **2050:** conectar todos los aeropuertos de la red básica a la red ferroviaria, preferiblemente de alta velocidad.
- **2050:** conectar todos los principales puertos marítimos a la red ferroviaria de mercancías y, cuando sea posible, con los sistemas de navegación interior.



- Aunque la producción normativa es continua, la UE va dando impulsos a través de los Paquetes Ferroviarios



2001

PRIMER PAQUETE

- **Bases administrativas** del mercado único: licencias, cánones, adjudicaciones de capacidad, organismo regulador...

- *Directiva 2001/12/CE sobre el desarrollo de los Ferrocarriles Comunitarios.*
- *Directiva 2001/13/CE sobre la concesión de licencias a las empresas ferroviarias.*
- *Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad.*
- *Directiva 2012/34/CE del Espacio Ferroviario Único Europeo*

2004

SEGUNDO PAQUETE

- **Bases técnicas del mercado:** Directivas de Seguridad y de Interoperabilidad
- Reglamento de la **Agencia Ferroviaria Europea**

- *Directiva 2004/49 sobre seguridad*
- *Directiva 2004/50 sobre interoperabilidad (Actual Directiva 2008/57)*
- *Directiva 2004/51 sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios*
- *Reglamento 881/2004, de creación de la Agencia Ferroviaria Europea*

2007

TERCER PAQUETE

- ▶ Directiva de **maquinistas**
- ▶ Liberalización del **tráfico internacional** de viajeros
- ▶ Reglamento de **derechos de los viajeros**
- ▶ Reglamento de **servicio público**

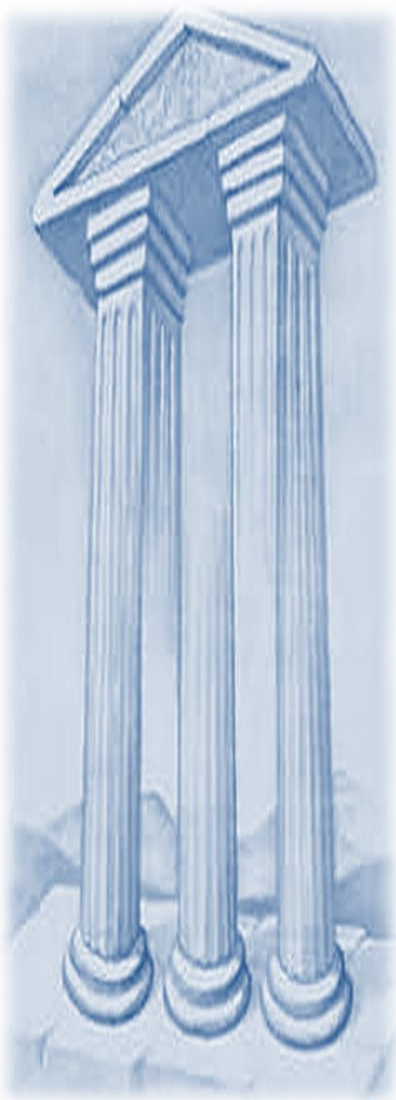
- *Directiva 2007/58/CE sobre el desarrollo del ferrocarril, la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, y la aplicación de cánones por su utilización.*
- *Directiva 2007/59/CE sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad*
- *Reglamento 1370/2007, sobre obligaciones de servicio público en el transporte*
- *Reglamento 1371/2007, sobre los derechos y obligaciones de los viajeros del ferrocarril.*

A pesar de las mejoras en los últimos años, el sistema ferroviario todavía presenta disfunciones.

-  **Reparto modal de transporte de pasajeros 6%** (a pesar del gran crecimiento de la alta velocidad)
-  **Baja satisfacción de los usuarios** (el sector servicios del ferrocarril puesto 27 de 30 sectores de la industria)
-  **Mercado interior europeo todavía fragmentado**
-  **Largos y costosos procesos de autorización para el material y operadores**

El 4º Paquete pretende mejorar la situación del sector, su eficiencia y su cuota de mercado en el transporte europeo y abrirlo a una mayor competencia mejorando la calidad de los servicios transfronterizos.





PILAR TÉCNICO

OBJETIVO	Establecer procedimientos de aprobación consistentes en materia de interoperabilidad y seguridad
CONTENIDO	Revisión Directiva 2008/57 Interoperabilidad Revisión Directiva 2004/49 Seguridad Revisión reglamento 881/2004 ERA

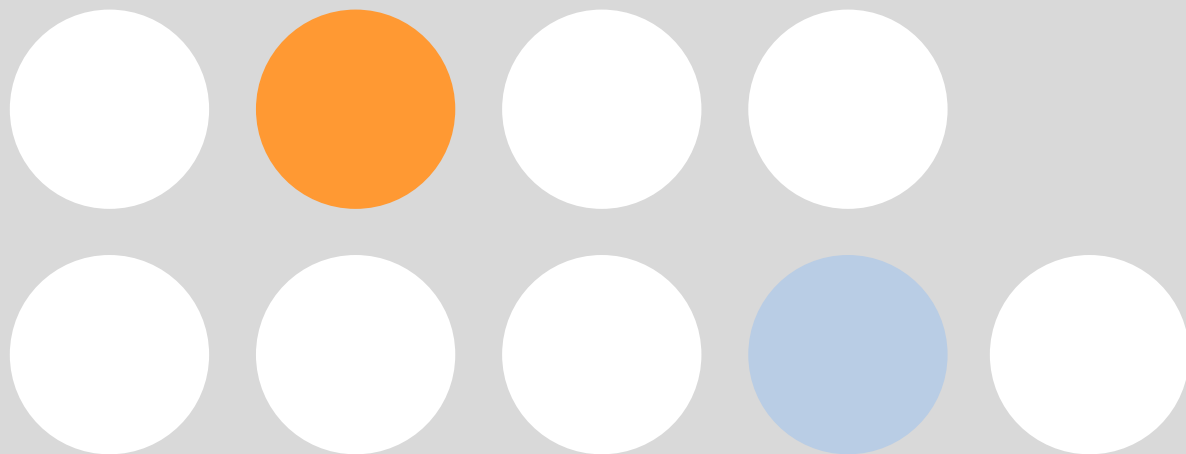
PILAR POLÍTICO (GOBERNANZA Y MERCADO)

OBJETIVO	Crear mejores estructuras y gobernanza para los administradores. Apertura del mercado doméstico de pasajeros.
CONTENIDO	Enmiendas Directiva 2012/34 Enmiendas al Reglamento 1370/2007 OSP



4º Paquete Ferroviario

Pilar de Gobernanza y Mercado



1 Objetivos generales del paquete “político”

Directiva 2016/2370:

2 → Liberalización de servicios nacionales

3 → Separación e independencia EF-AI

Reglamento 2016/2338:

4 → Obligaciones de servicio público

1 Objetivos generales del paquete “político”

Directiva 2016/2370:

2 → Liberalización de servicios nacionales

3 → Separación e independencia EF-AI

Reglamento 2016/2338:

4 → Obligaciones de servicio público

- El Pilar “político” se publicó con fecha 23 de diciembre de 2016 y está formado por:
 - **Directiva 2016/2370/UE** que modifica la **Directiva 2012/34/UE** del espacio ferroviario único europeo.
 - **Reglamento (UE) 2016/2338**, que modifica el **Reglamento 1370/2007** sobre los servicios públicos de transporte de ferrocarril y carretera (**OSP**).
 - Deroga el Reglamento CEE relativo a las normas comunes para la normalización de las cuentas de las empresas ferroviarias

- Apertura del mercado interior de viajeros a partir de diciembre de **2020**.



- **Libre competencia en** los servicios “comerciales” (Alta Velocidad).
- **Obligación de licitar** los contratos de obligaciones de servicio público (Cercanías o Regionales).



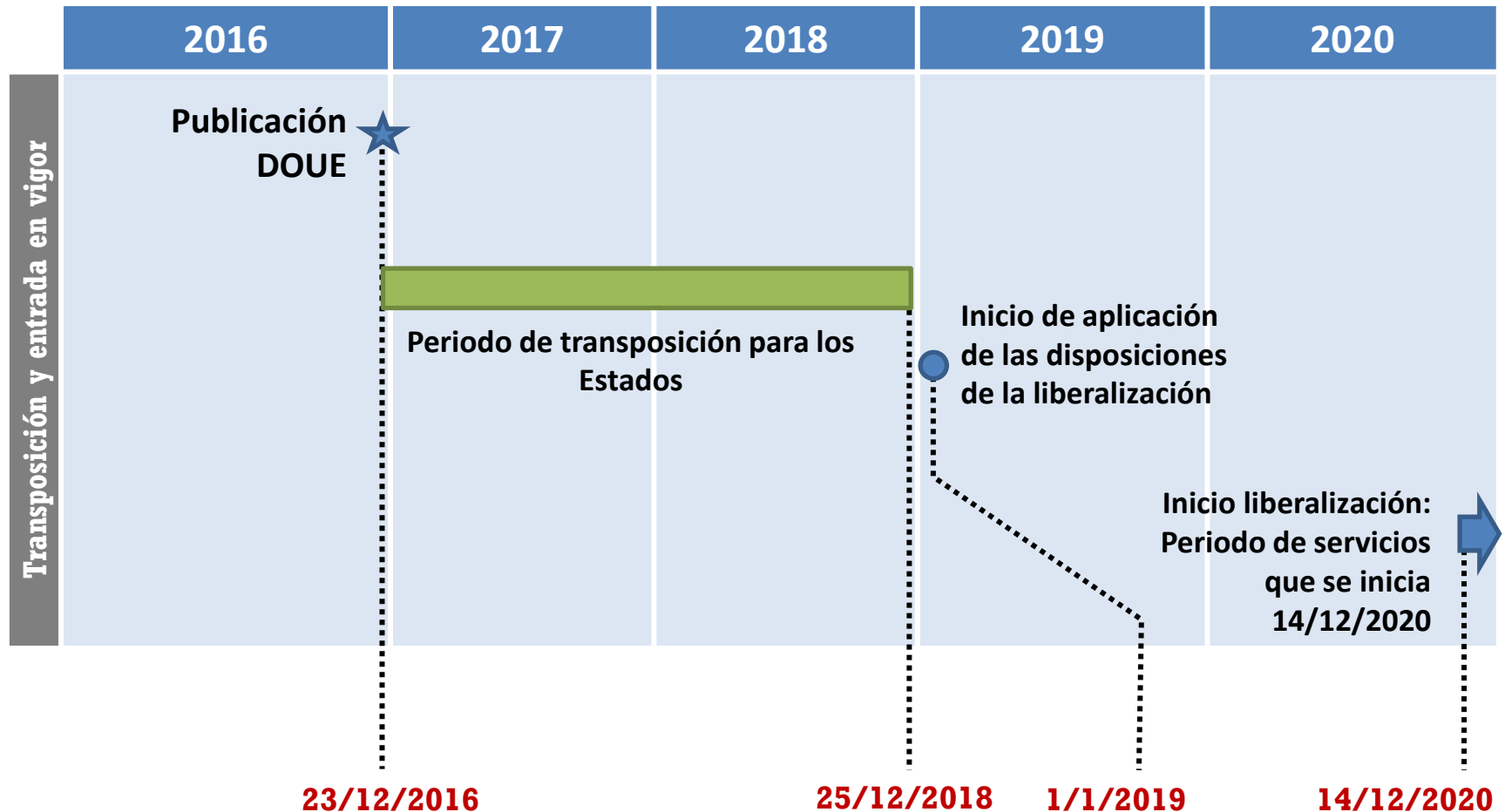
- Para garantizar el acceso equitativo al mercado, el administrador tiene que realizar algunas funciones de manera justa: asignación de surcos, cobro de cánones...
- Pero **¿qué ocurre si el administrador y una empresa ferroviaria pertenecen al mismo grupo empresarial?**



- El Cuarto Paquete introduce **mayores medidas de separación** para garantizar la independencia de las funciones esenciales del administrador de las empresas ferroviarias si están integradas en un único **holding**.



- La liberalización se hace efectiva a partir de diciembre de 2020.



1 Objetivos generales del paquete “político”

Directiva 2016/2370:

2 → **Liberalización de servicios nacionales**

3 → Separación e independencia EF-AI

Reglamento 2016/2338:

4 → Obligaciones de servicio público

- Las EF tendrán **acceso en condiciones equitativas**, no discriminatorias y transparentes, **a la infraestructura en todos los EEMM** para operar servicios de viajeros.
- Las EF tendrán **derecho a recoger y dejar viajeros en cualquier estación.**
- También **acceso a servicios conexos:**
 - estaciones de viajeros
 - paneles información
 - espacios para venta de billetes
 - instalaciones de mantenimiento
 - Instalaciones técnicas limpieza y lavado
 - etc.

Reglamento UE
2017/2177 de 22
de noviembre

Nuevo



EXCEPCIONES

- Existan **OSP** en los que se comprometa el **equilibrio económico** del contrato. (Intervendría la CNMC para comprobarlo)
- Se haya otorgado un **contrato OSP** antes del **16 de junio de 2015** con derechos **exclusivos**.
- Se hayan **licitado títulos habilitantes** antes del **25 de diciembre de 2018**.

(Duración máx. de la limitación:
hasta 25 de diciembre de 2026)



*¿Título habilitante
del Madrid-Levante?*

- No se presupone ningún modelo de competencia:

**COMPETENCIA
EN
EL MERCADO**



**COMPETENCIA
POR
EL MERCADO**



REQUISITOS DE
ACCESO

**LICENCIA +
CERTIFICADO**

**LICENCIA + CERTIFICADO +
ADJUDICACIÓN DE UN CONTRATO**

CONDICIONES DE
PRESTACIÓN DEL
SERVICIO

LIBRES

**SUJETAS A LA OFERTA QUE SIRVIÓ DE
BASE PARA LA ADJUDICACIÓN**

Nº DE EMPRESAS
OPERANDO

MUCHAS

UNA

- En el 4º Paquete no hay nuevas obligaciones específicas sobre algunos elementos del sistema cuya disponibilidad es fundamental para el éxito de la liberalización:



Personal ferroviario



Material rodante



Talleres



Áreas auxiliares



Espacios en estaciones

Ver artículo 13
Directiva 2012/34
“Condiciones de
acceso a los servicios”
y Reglamento UE
2017/2177

**Organismo
regulador**

Mayor relevancia, con mayores potestades de control sobre la competencia y sobre el sector.

**Empresas
Ferroviarias**

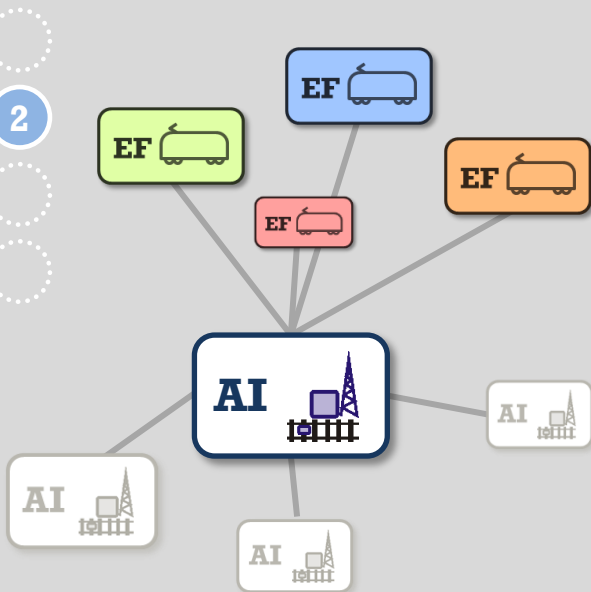
Nuevos competidores, con otras maneras de acceder al mercado, de entender el negocio y con otras condiciones empresariales.

**Administradores
de
infraestructuras**

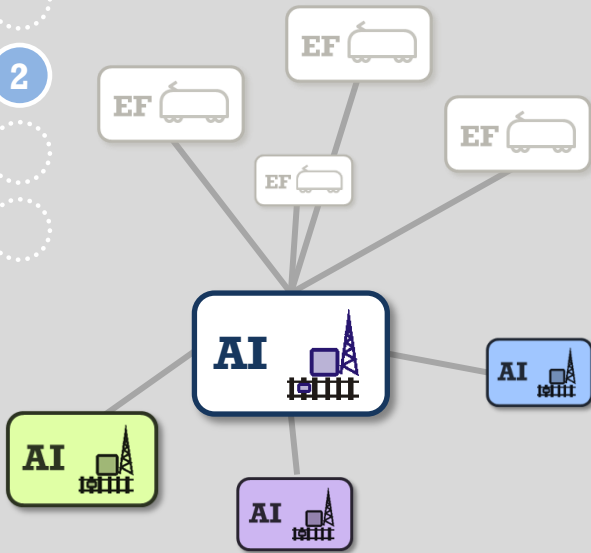
Nuevos interlocutores con otras formas de trabajo. Deben prepararse para mayores conflictos en el reparto de capacidad y recursos.

**Autoridades
nacionales de
seguridad**

Mayor necesidad de supervisión sobre el sector.



- Con **EF y candidatos**, incluyendo **usuarios y autoridades nacionales, regionales o locales**.
- La **CNMC** podría ser observador.
- **Coordinación sobre:**
 - a) las necesidades en relación con el mantenimiento y la capacidad de las infraestructuras;
 - b) los objetivos de rendimiento orientados al usuario de los acuerdos contractuales;
 - c) la declaración sobre la red;
 - d) intermodalidad e interoperabilidad;
- El AI elaborará y publicará **directrices para la coordinación** en consulta con las partes interesadas.
- Una vez al año al menos.
- El AI publicará en su web un informe sobre las actividades realizadas.



- Desarrollar las infraestructuras de la UE.
- Apoyar el Espacio Ferroviario Único.
- Intercambiar buenas prácticas.
- Supervisar y comparar resultados.
- Combatir cuellos de botella transfronterizos.
- Debatar la aplicación de la Directiva 2012/34.
- La **Comisión Europea** será miembro de la Red, apoyando su trabajo y facilitando la coordinación.



1 Objetivos generales del paquete “político”

Directiva 2016/2370:

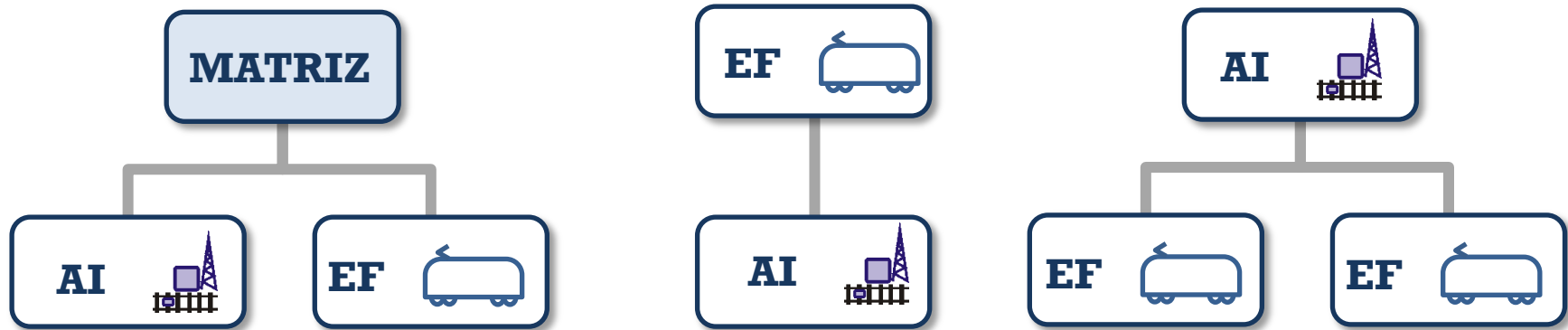
2 → Liberalización de servicios nacionales

3 → **Separación e independencia EF-AI**

Reglamento 2016/2338:

4 → Obligaciones de servicio público

- Se permiten expresamente “empresas integradas verticalmente” (holdings), en todas las combinaciones



- Caso español:** la dependencia de RENFE y ADIF del Ministerio no se considera un holding

No se impide la “reversibilidad”: nada impide constituir nuevos holdings





Separación legal

*Toma de decisiones y
conflicto de intereses*

*Transparencia
financiera*

*Independencia
funciones esenciales*

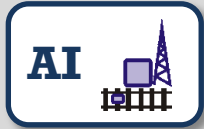
*Limitaciones
adicionales a holdings*

- El AI debe ser una **entidad legalmente distinta** de cualquier EF.
- En modelos de holding, el AI debe ser legalmente independiente de cualquier otra entidad del holding.

EXCEPCIÓN



- Si las funciones esenciales se realizan por cuerpos independientes (legal, organización y toma de decisiones)



Separación legal

*Toma de decisiones y
conflicto de intereses*

*Transparencia
financiera*

*Independencia
funciones esenciales*

*Limitaciones
adicionales a holdings*

- Los miembros del consejo de supervisión del AI, del consejo de administración y los administradores que les reporten directamente **no deben estar afectados por conflictos de interés.**
- **Limitación de “dobles mandatos”.** Por ejemplo:
 - un miembro del consejo de administración de Renfe no puede formar parte del consejo de Adif o Adif AV.
 - un responsable de gestión de cánones o adjudicación de capacidad en Adif o Adif AV no puede ser miembro del consejo de administración de Renfe



3

Separación legal

*Toma de decisiones y
conflicto de intereses*

*Transparencia
financiera*

*Independencia
funciones esenciales*

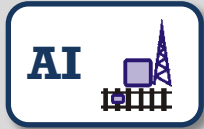
*Limitaciones
adicionales a holdings*

● Flujos financieros:

Los ingresos del AI por gestión de la infraestructura (incluyendo fondos públicos) no pueden usarse para financiar a una empresa de un holding que controle tanto a una EF y a un AI

● Préstamos:

Los AI no pueden emitir/recibir préstamos a favor/por parte de EEFF (directa o indirectamente)



3

Separación legal

*Toma de decisiones y
conflicto de intereses*

*Transparencia
financiera*

***Independencia
funciones esenciales***

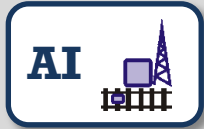
*Limitaciones
adicionales a holdings*

- En relación con las ***funciones esenciales***, **ninguna EF puede tener influencia decisiva** sobre:

- toma de decisión
- nombramientos y destituciones de responsables de dichas funciones

FUNCIONES ESENCIALES

- ***Asignación de capacidad*** (definición y evaluación de disponibilidad y adjudicación de surcos individuales)
- ***Cánones por uso de la infraestructura*** (determinación y recaudación)



EF



3

Separación legal

*Toma de decisiones y
conflicto de intereses*

*Transparencia
financiera*

*Independencia
funciones esenciales*

*Limitaciones
adicionales a holdings*

- **Transparencia en flujos financieros** (p.ej. tipos de interés/precios de mercado en préstamos/contratos entre empresas del holding o separación contable y de deudas entre el AI y el resto de empresas del holding).
- Con los ingresos del AI por gestión de la infraestructura no pueden pagarse **dividendos** a la “empresa matriz”.
- Los responsables del AI no pueden recibir **bonus** de otras entidades del holding o relacionados con el resultado de una EF.
- La **información sensible** relacionada con funciones esenciales debe estar restringida al personal autorizado del AI.
- El **regulador puede controlar** a todas las empresas del grupo para garantizar la transparencia financiera y controlar los flujos financieros.

- Si bien no son funciones esenciales, deben desarrollarse de **forma no discriminatoria** y en ausencia de conflictos de interés.
- Las EEFF deben tener acceso total y puntual a la información relevante en casos de **disrupciones**.
- En relación a **planificación a largo plazo de mantenimientos o renovaciones**:
 - El AI debe consultar a los candidatos y tener en cuenta sus aportaciones lo máximo posible.
 - La planificación de los trabajos de mantenimiento debe ser no discriminatoria.



1 Objetivos generales del paquete “político”

Directiva 2016/2370:

2 → Liberalización de servicios nacionales

3 → Separación e independencia EF-AI

Reglamento 2016/2338:

4 → **Obligaciones de servicio público**



- Permite que las autoridades puedan intervenir en transporte público de viajeros para garantizar la prestación de mejores servicios de interés general que los que el mercado ofrece.
- **Obligación de servicio público (OSP):** exigencia de una autoridad a un operador para garantizar servicios públicos de transporte de interés general que comercialmente no asumiría.
- Se articula a través de un **contrato de servicio público** y el operador recibe una contraprestación en forma de **compensación o derecho exclusivo**.

REGLA GENERAL

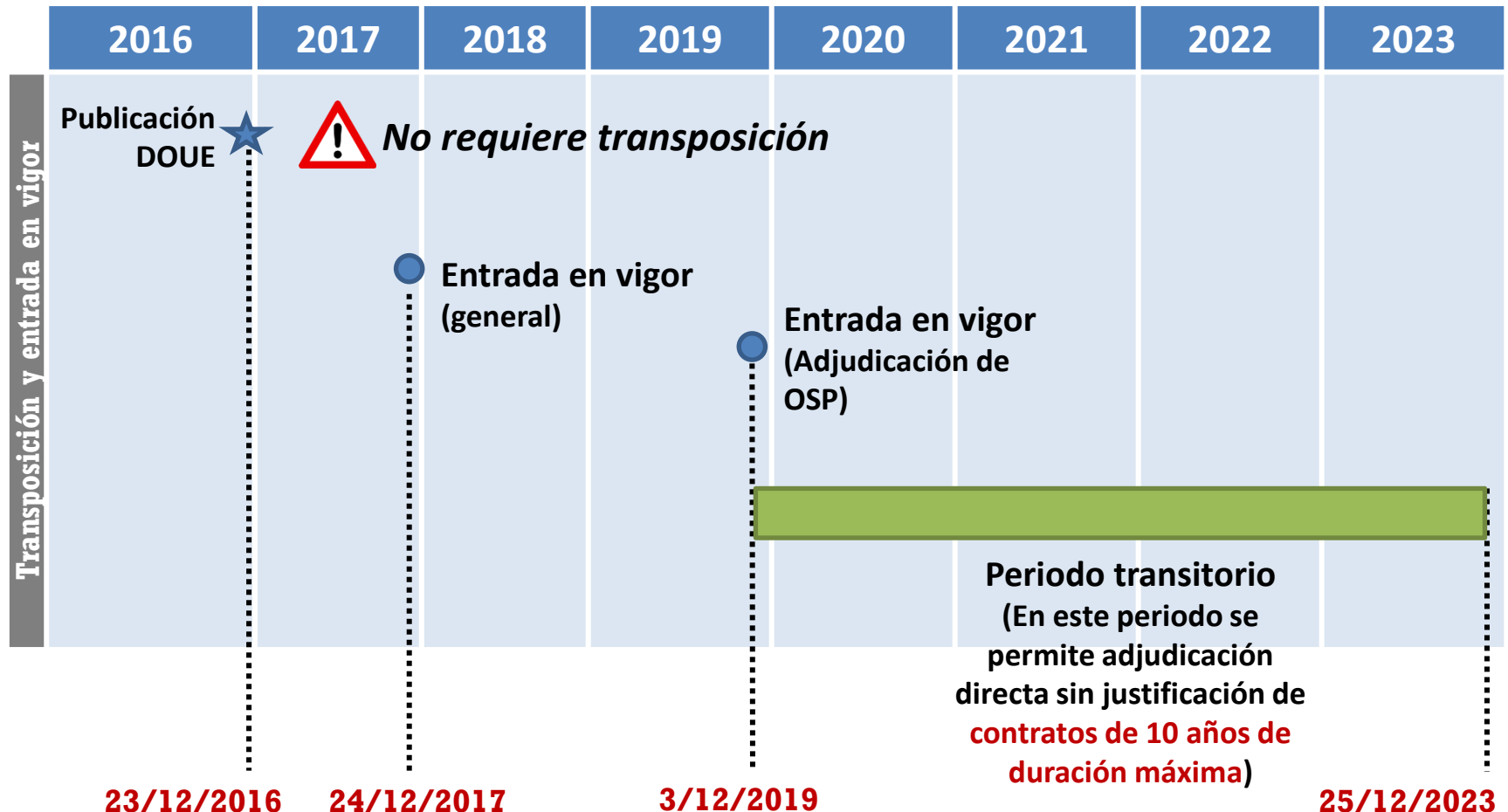
- Los contratos de OSP deben ser objeto de licitación.



EXCEPCIONES

- En el campo ferroviario se admiten algunas excepciones en las que es posible la **adjudicación directa**.
- En la nueva modificación se cambian los supuestos admitidos de adjudicación directa.

- El nuevo Reglamento introduce un largo periodo transitorio en el que se permite la adjudicación directa de OSP.



1. ADJUDICACIÓN DIRECTA “BASADA EN RENDIMIENTO”

- Es aplicable a partir de **Dic-2019** en los supuestos de :
 - Por las **características geográficas o estructurales del mercado y la red**. Por ej: Tamaño, características de la demanda, complejidad de la red o su aislamiento técnico o geográfico, servicios del contrato.
 - Cuando la adjudicación directa consiga una **mejora de la calidad de los servicios** o de su eficiencia económica respecto al contrato adjudicado anteriormente.
- Estas causas están sometidas a **cautelas** como comunicación a la Comisión, evaluación por un “organismo independiente”, seguimiento y evaluación periódica pública...
- Su plazo máximo es de 10 años (ampliable un 50% en ciertos supuestos).

2. ADJ. DIRECTA EN EL PERIODO TRANSITORIO

- Aplicación hasta **25/12/2023** del régimen actual que permite la adjudicación directa de cualquier contrato de servicio público de transporte ferroviario
- No se requiere justificación.
- Duración máxima 10 años.



3. OTROS SUPUESTOS ADMISIBLES (a partir de diciembre de 2019)

- “**Contratos pequeños**” de 7,5 M€ o de 500.000 km.
- Posible interrupción de servicios (máximo dos años), como **medida de emergencia**.
- Adjudicación a **entidades jurídicamente independientes controladas por la autoridad contratante** (solo se admite por autoridades locales de ámbito no nacional y para servicios en zonas urbanas y/o rurales)
- Causas **extraordinarias**:
 - De forma temporal y única (máx. 5 años), por excesivo número de licitaciones simultáneas (incluso de otras autoridades competentes) o por reorganización de contratos OSP.
 - Solo exista un licitador interesado.
- Casos de adjudicación directa en **redes en las que no es aplicable la Directiva 2012/34** como redes locales o aisladas, o redes exclusivas para servicios urbanos/suburbanos.

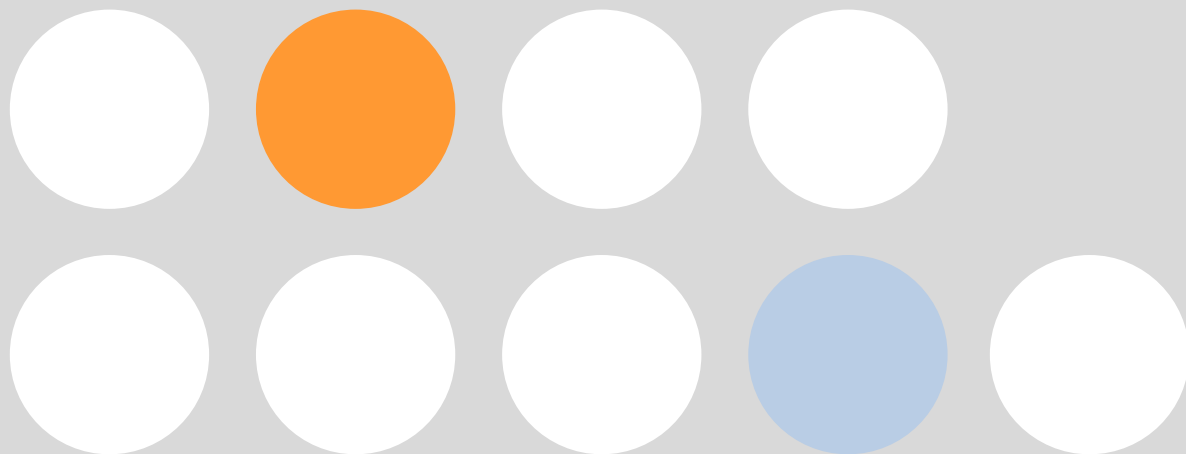


- Un punto fundamental para la entrada de nuevos operadores a los contratos de OSP es la disponibilidad de material rodante.
- El texto definitivo **no impone obligaciones directas a los Estados**, que solo evaluarán si son necesarias medidas para acceder de manera no discriminatoria al material rodante.
- Algunas de las **medidas** que pueden tomar las autoridades son:
 - Adquirir ellas el material y cederlo al adjudicatario.
 - Proporcionar garantías para la financiación por el valor residual.
 - Compromiso de adquisición al final del contrato.
 - Creación de un “pool” de material...

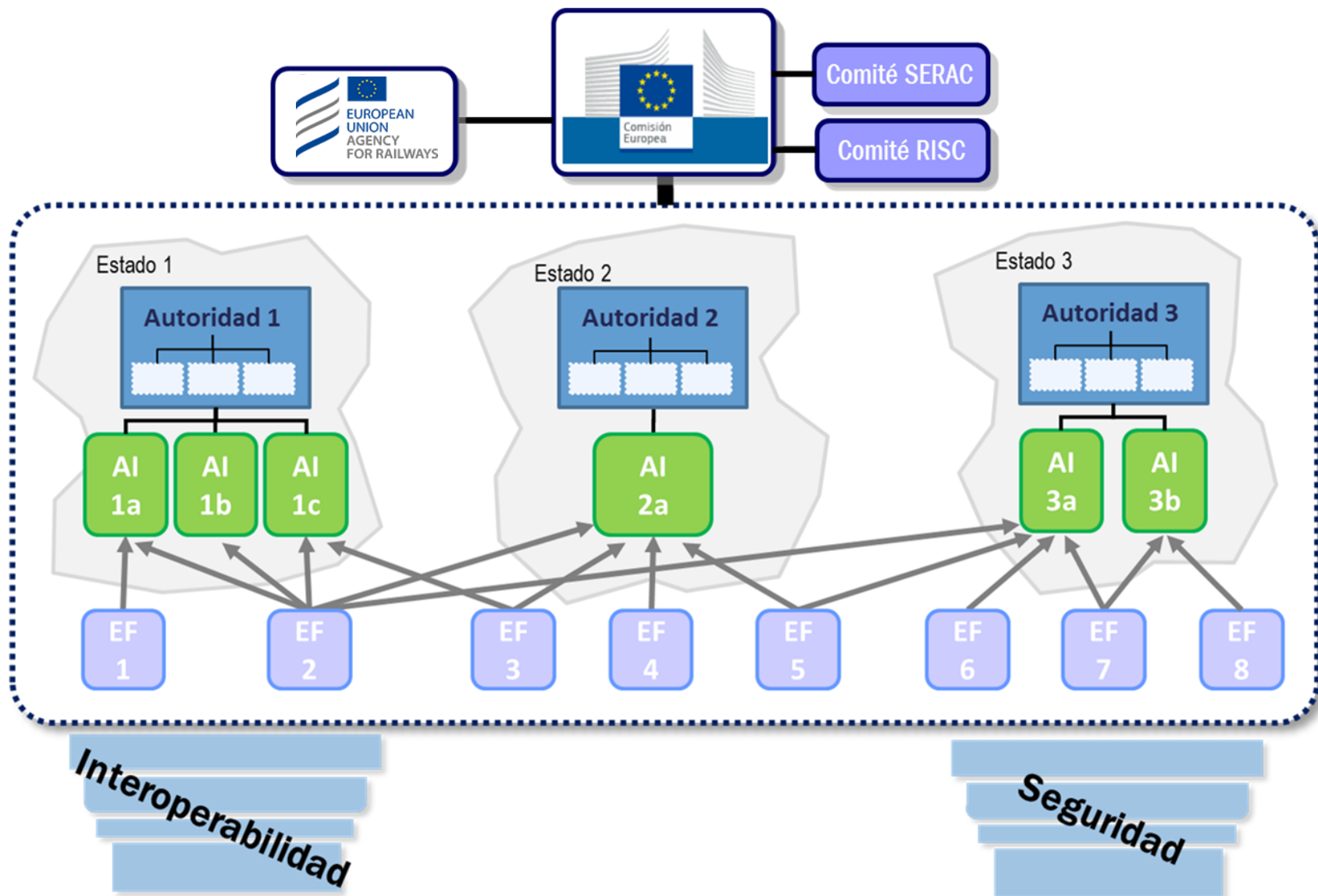


4º Paquete Ferroviario

Pilar Técnico



- 1 El problema de la seguridad y la interoperabilidad.**
- 2 Evolución normativa.**
- 3 El enfoque del Pilar Técnico.**
- 4 Plazos del Pilar Técnico.**



- El sistema ferroviario europeo presenta, en general, buenos niveles de seguridad, pero ...

¿Cómo asegurar el mantenimiento de esta seguridad en un nuevo mercado con libre tránsito y con nuevos actores?



Una empresa operadora del país A circula por la red del país B con locomotoras fabricadas en C alquiladas a una empresa de D y lleva vagones de los países E y F, mantenidos en el país G, con un maquinista de nacionalidad H...

- Aunque en teoría el mercado sea único, todavía hay **diferencias técnicas** entre los países.
- Y **diferencias administrativas y de normativa aplicable** en los procesos de autorización que aplican los diferentes países.



- La Directiva 2004/49 ha sido una relativamente estable (salvo su anexo I).

○ Directiva 2004/49

○ Directiva 2008/110

- Mantenimiento de vehículos ferroviarios
- Revisión general
- Coordinación con Directiva 2008/57 de interoperabilidad

○ Directiva 2009/149 { • Modificación Anexo I

○ Directiva 2014/88 { • Modificación Anexo I

Directiva 2016/798

- La Directiva de interoperabilidad ha sido algo más movida...



- Por eso, la UE ha comenzado el Cuarto Paquete por la modificación de su **Pilar Técnico**:
 - **Directiva 2016/798/UE** de 11 de mayo de 2016, sobre la **seguridad ferroviaria**
 - **Directiva 2016/797/UE** de 11 de mayo de 2016, sobre la **interoperabilidad**
 - **Reglamento (UE) 2016/796** de 11 de mayo de 2016, relativo a la **Agencia Ferroviaria de la Unión Europea**



Afectan a las competencias de



Según la UE y el sector (fabricantes, empresas...)

- Todavía no hay demasiada competencia:

Los mercados siguen dominados por las empresas nacionales tradicionales...

- Los procesos de autorización y certificación son muy lentos y costosos:

Es más fácil autorizar un avión que un tren...

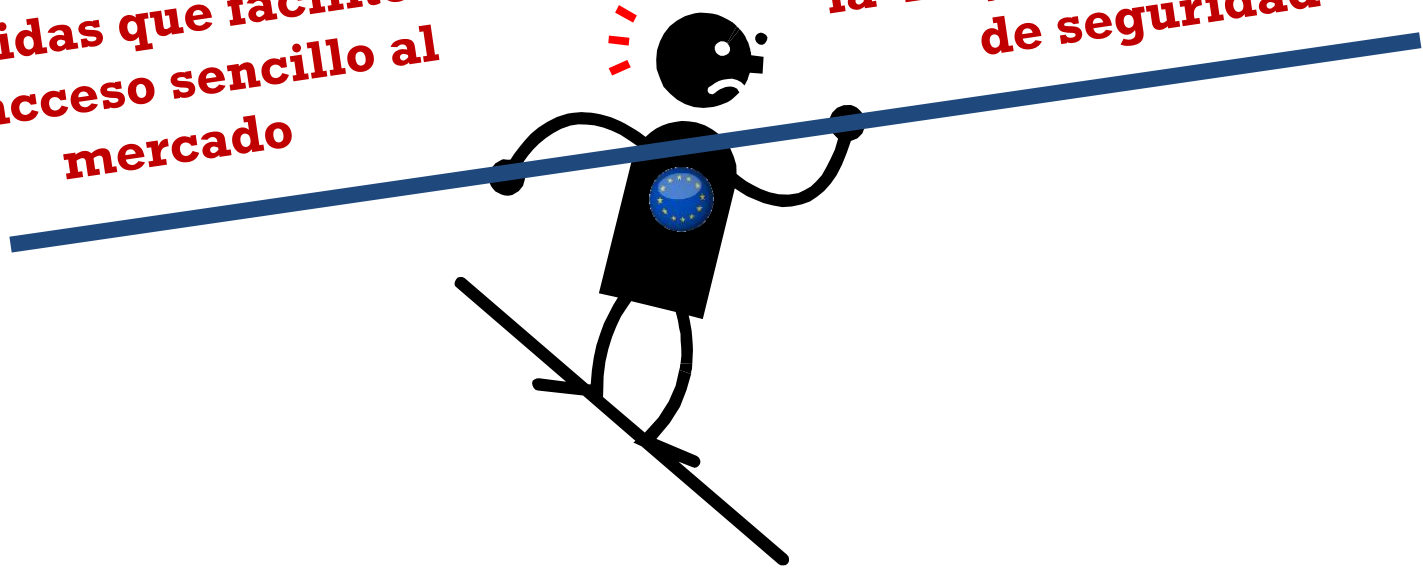
- Los procesos para acceder a diferentes países son repetitivos:

Tenemos que repetir pruebas y procesos en cada país en el que vamos a operar...

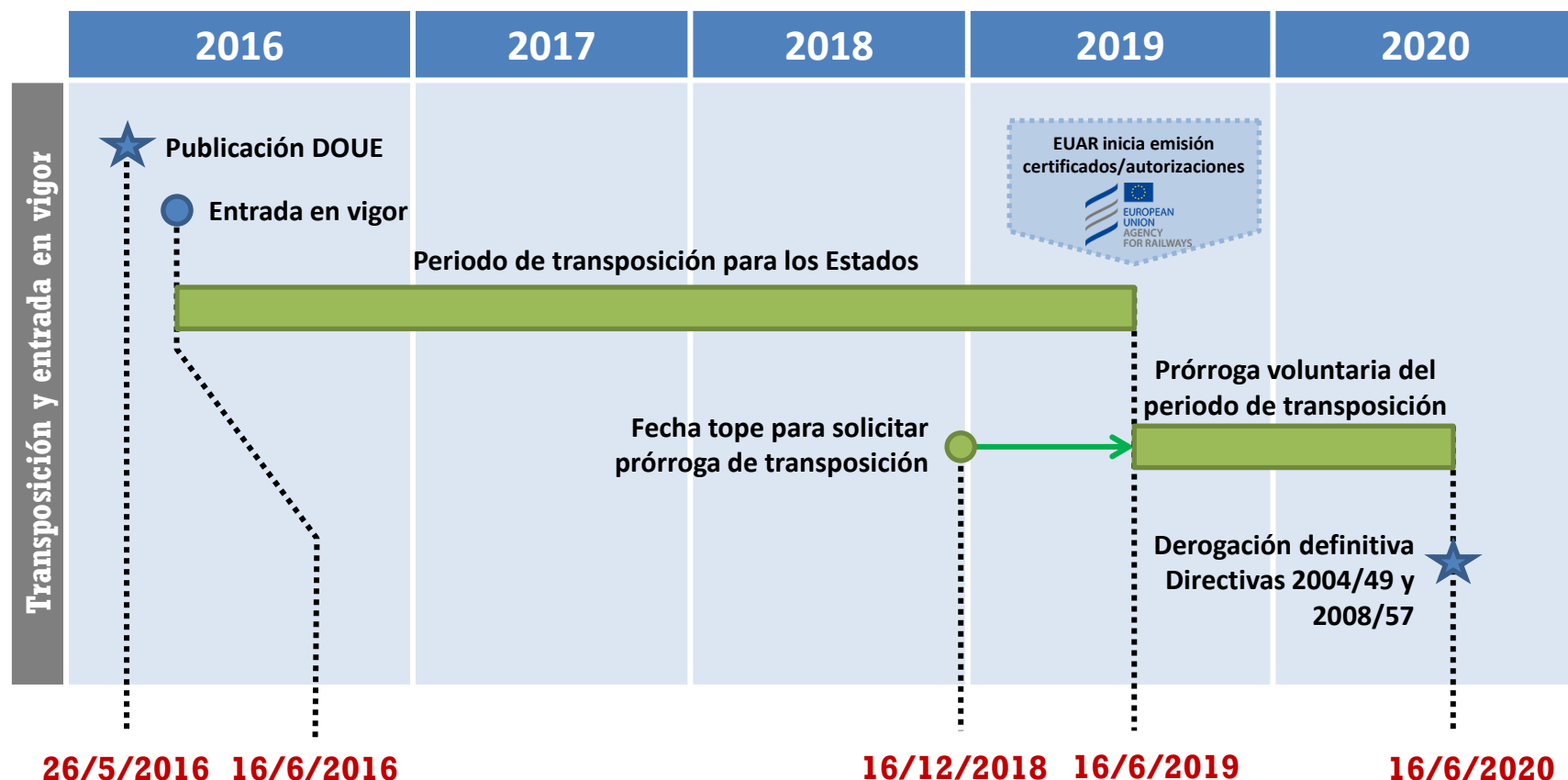
- Según los agentes del sector, en muchas ocasiones, la seguridad es una excusa para limitar el acceso al mercado.

**Medidas que faciliten
un acceso sencillo al
mercado**

**Medidas que promuevan
la mejora de los niveles
de seguridad**



- Las nuevas Directivas tienen un plazo transitorio de **3 años** (ampliables a 4 años)

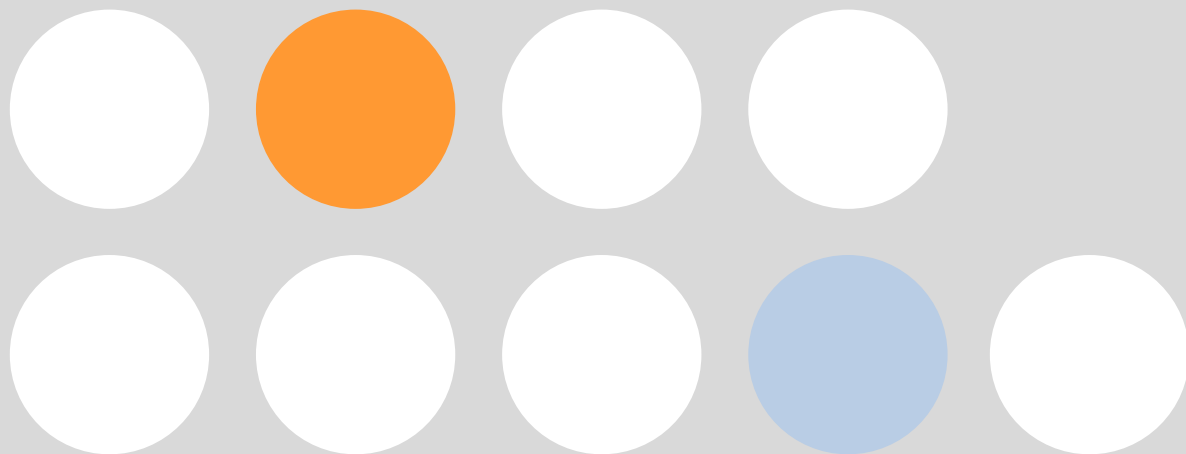


El Reglamento de EUAR es directamente aplicable desde junio de 2016



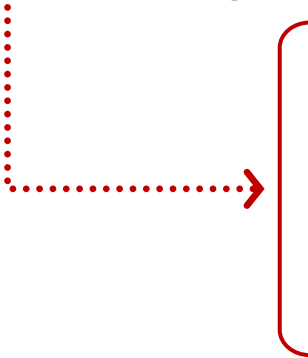
4º Paquete Ferroviario

Pilar Técnico: Directiva de Seguridad



1

Medidas para facilitar el acceso al mercado

- 
- Certificado único
 - Ventanilla única
 - Limpieza de normas nacionales

2

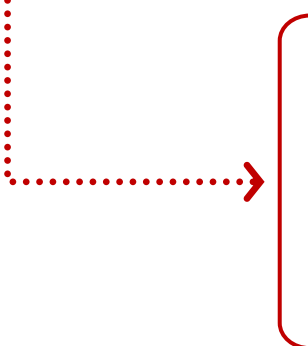
Nuevos enfoques dirigidos a la mejora de la seguridad

3

Puntos de continuidad de la nueva Directiva.

1

Medidas para facilitar el acceso al mercado

- 
- Certificado único
 - Ventanilla única
 - Limpieza de normas nacionales

2

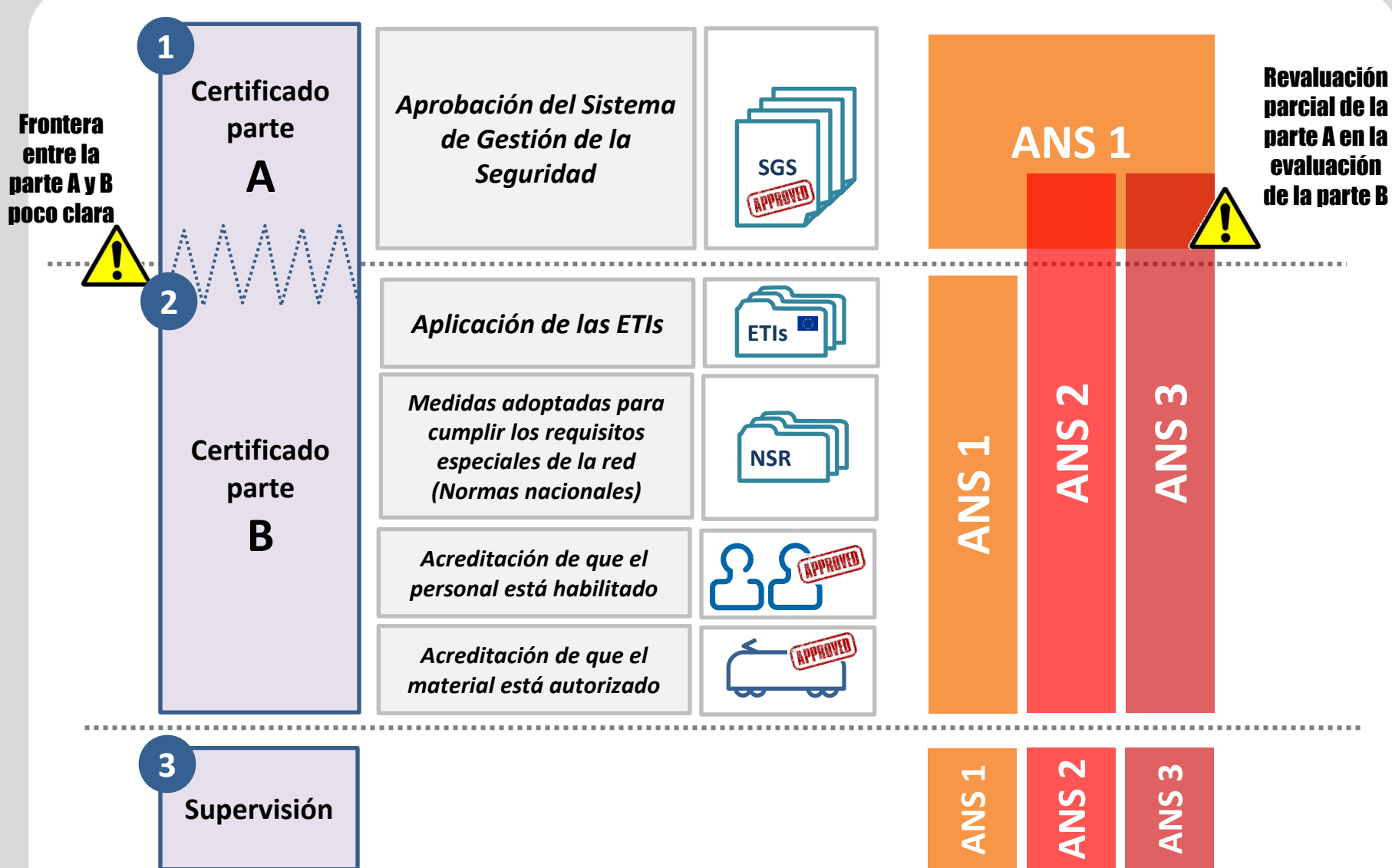
Nuevos enfoques dirigidos a la mejora de la seguridad

3

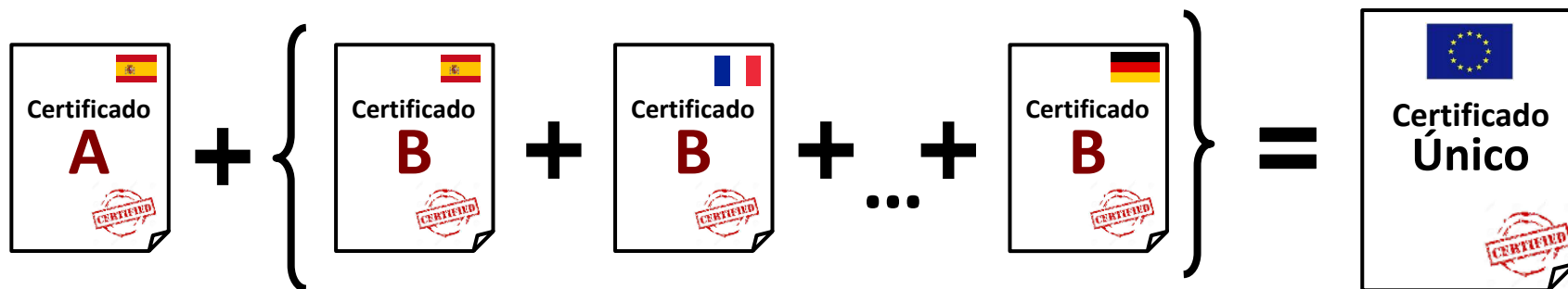
Puntos de continuidad de la nueva Directiva.



- Aprobación del sistema de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria.
- Es válido para todos los estados de la UE.
- Acredita el cumplimiento de los requisitos específicos de la red de la que se trate:
 - Normas de explotación.
 - Acreditación del personal.
 - Autorización de los vehículos.
- Se requiere una parte B por cada estado miembro en el que se opere.
- Especifica las líneas por la que se autoriza.



Frente al sistema de la anterior Directiva, se establece un certificado de seguridad único para toda Europa.

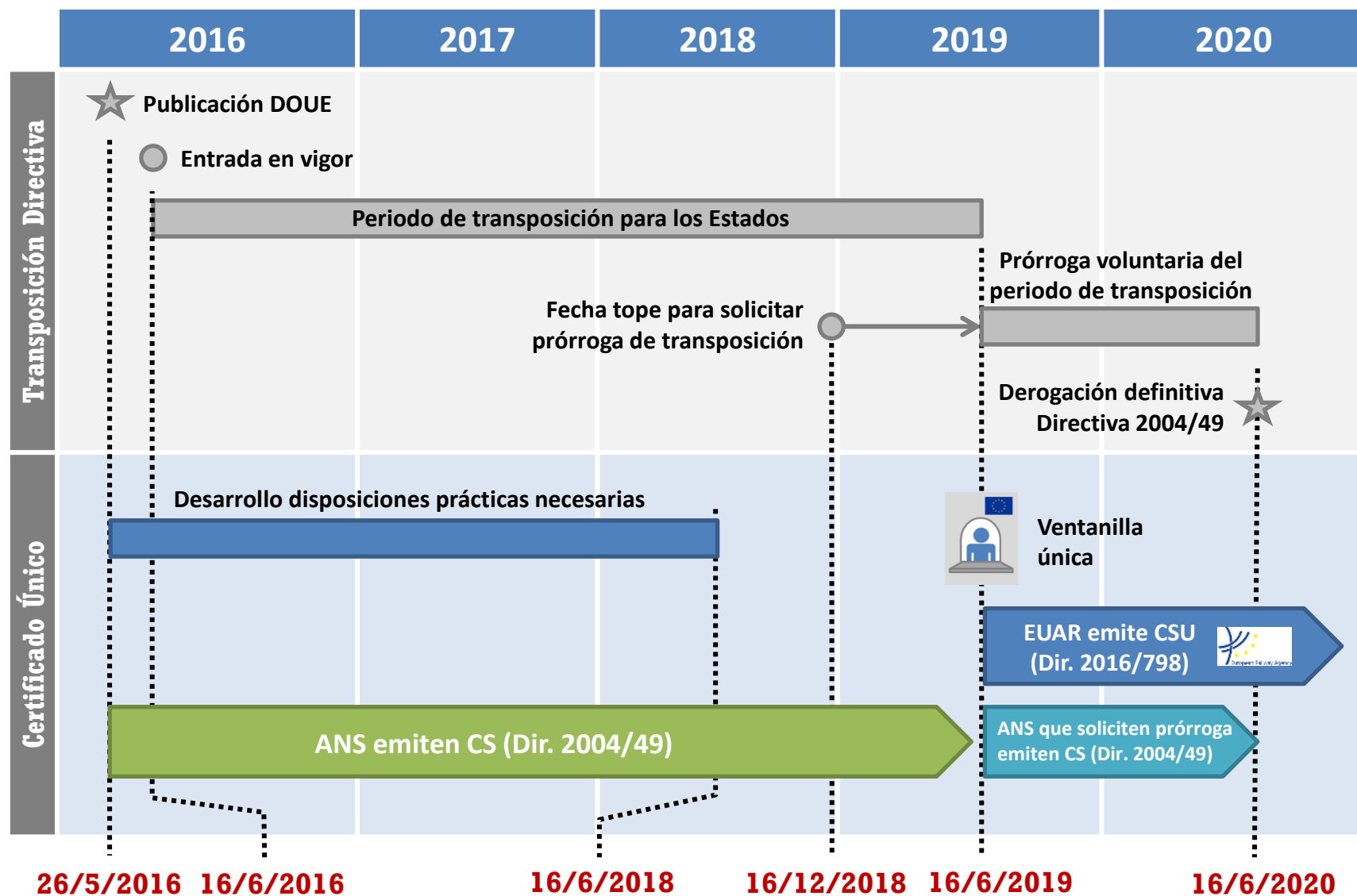


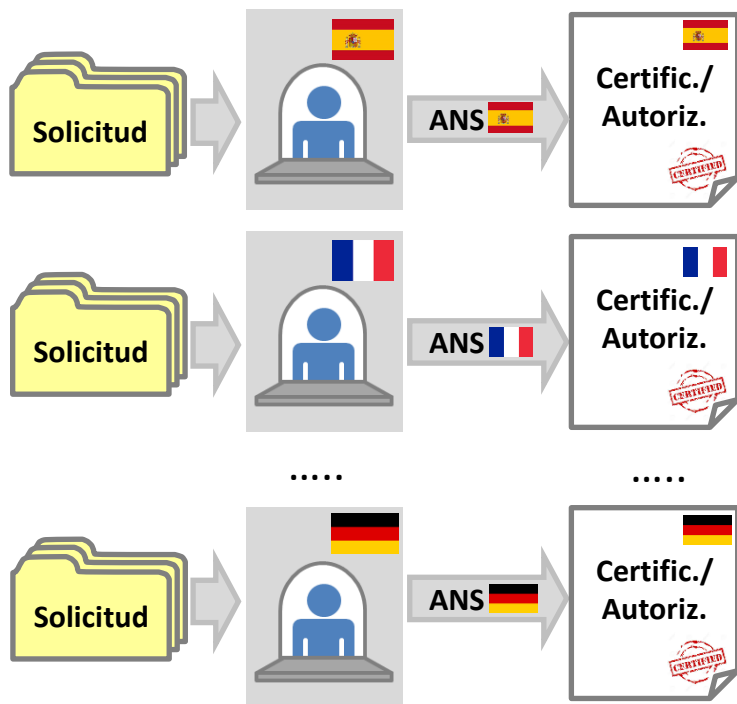
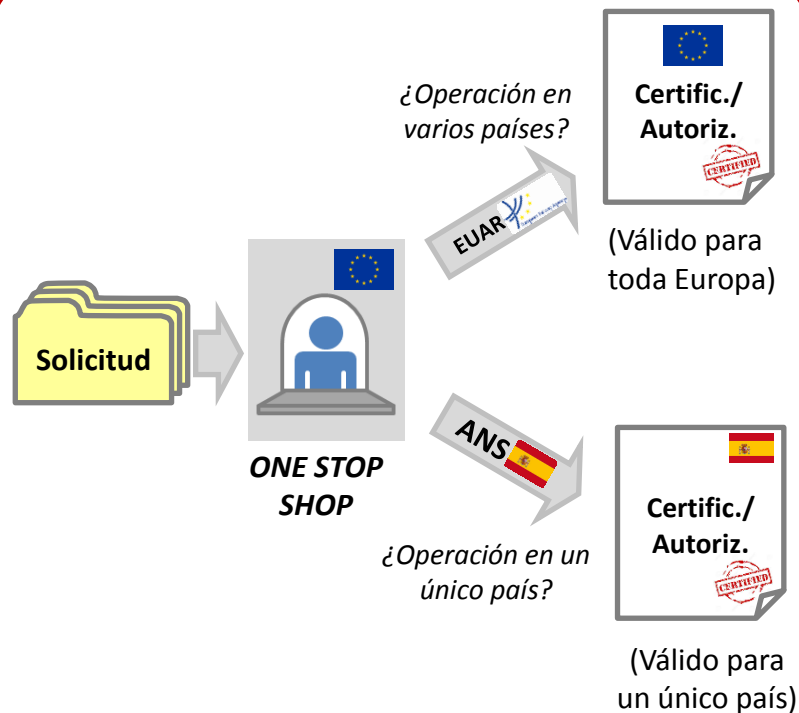
- El Certificado Único es emitido:
 - Por la **Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (EUAR)**, para aquellas empresas cuya área de actividad incluya varios Estados.
 - EUAR: Evalúa la parte común
 - ANS: normas nacionales
 - Por las **autoridades nacionales de un país**, cuando la empresa sólo actúa en un único Estado.

Elección del solicitante

Los plazos del Certificado Único

1



Régimen actual**Futuro régimen 4º Paquete**

- **Todas las gestiones** a lo largo de todo el proceso, debe hacerse a través de la ventanilla única de la EUAR, con independencia del ámbito de aplicación.
- Válido para certificados de seguridad, autorizaciones de vehículos y autorizaciones previas de ERTMS

- Se refunden como **NORMAS NACIONALES** las normas **técnicas nacionales** (**NTR** según la anterior Directiva de Interoperabilidad) **y las normas nacionales de seguridad** (**NSR** según la anterior Directiva de Seguridad).
 - *Normas nacionales en el marco de la Directiva de Interoperabilidad:* son las que tienen que ver con los procesos de autorización de entrada en servicio de subsistemas, vehículos o líneas.
 - *Normas nacionales en el ámbito de la Directiva de Seguridad:*
 - normas operativas
 - investigación de accidentes
 - sobre el personal ferroviario
 - sobre sistemas de gestión de seguridad



- **No se admitirán nuevas normas nacionales, salvo:**

Normas técnicas en el ámbito de la seguridad

- Normas relativas a métodos de seguridad no cubiertos por Métodos Comunes de Seguridad
- Reglas operativas para redes todavía no cubiertas por las ETIs
- Como medidas preventivas urgentes, en particular tras accidentes o incidentes.
- Cuando una norma nacional notificada necesite revisión.
- Normas relativas a personal (criterios físicos, psicológicos o de formación) que realice funciones relativas a la seguridad no cubiertas por las ETIs o la Directiva de maquinistas.



- **No se admitirán nuevas normas nacionales, salvo:**

Normas técnicas en el ámbito de la interoperabilidad



- Puntos abiertos de las ETIs.
- Casos específicos establecidos en las ETIs.
- Redes no cubiertas expresamente en las ETIs (como la red de ancho métrico).
- Tranvías y vehículos ligeros circulando por la red ferroviaria.
- Excepciones autorizadas en la aplicación de las ETIs.



- Las normas nacionales están siendo reemplazadas por **normas europeas** (Métodos Comunes de Seguridad, los Objetivos Comunes y las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad).
- Con su extensión a la totalidad del ámbito de la red y el cierre de puntos abiertos, **ya no debería haber margen para desarrollo de normas nacionales.**
- Los Estados tienen que eliminar sin retraso normas nacionales, rechazando:
 - Todas aquellas que no hayan sido notificadas.
 - Las que pueden resultar discriminatorias o establezcan restricciones al transporte entre países.
 - Las redundantes o sobre aspectos cubiertos por normas europeas.
- La Comisión ya ha iniciado un **programa de limpieza de normas nacionales.**



1

Medidas para facilitar el acceso al mercado



- Certificado único
- Ventanilla única
- Limpieza de normas nacionales

2

Nuevos enfoques dirigidos a la mejora de la seguridad

3

Puntos de continuidad de la nueva Directiva.

Just Culture:

Una atmósfera de confianza en la que se anima al personal a proporcionar información esencial relacionada con la seguridad. No se castiga al personal por sus acciones, omisiones o decisiones cuando sean acordes con su experiencia y capacitación, pero en la cual no se toleren la negligencia grave, las infracciones intencionadas ni los actos destructivos

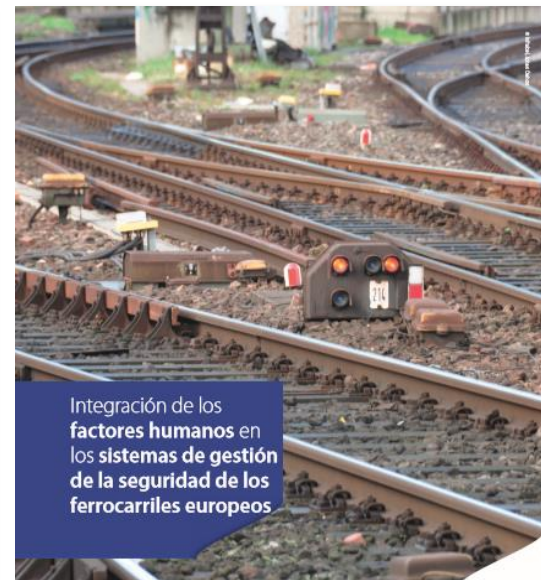
- Se debe promover una cultura de la seguridad y aprendizaje donde el personal de las EF/AI se impliquen a contribuir en el desarrollo de seguridad, mientras la **confidencialidad** y la **confianza** estén aseguradas.
- Se promueve la creación de **sistemas anónimos de denuncia e información** sobre anomalías, malas prácticas, posibles mejoras... sin que se tomen represalias sobre el denunciante.



- A través de sus procesos, los **Sistemas de Gestión de la Seguridad de EF/AI** deben garantizar que se tienen en cuenta las capacidades y limitaciones del personal y los factores que influyen en su rendimiento.
- En el caso de que la causa directa de un accidente sea el factor humano, **debe prestarse atención a las circunstancias particulares así como la rutina de actividades** que tiene que llevar a cabo el personal durante la operación normal:
 - diseño del interfaz hombre-máquina
 - carga de trabajo
 - adecuación de los procedimientos
 - otras circunstancias con influencia en el suceso: fatiga, stress por el trabajo, circunstancias psicológicas...



- La filosofía de la EUAR en este tema puede apreciarse en sus folletos de difusión al sector:



<http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/Publications-HF-Leaflets.aspx>

- La nueva Directiva mantiene la responsabilidad de EF/AI, pero **introduce expresamente a nuevos actores:**

*Sin perjuicio de la responsabilidad que incumbe a AI/EF ..., no excluye que otros agentes tales como las EEM, **los fabricantes, los transportistas, los expedidores, los destinatarios, los cargadores, los descargadores, los llenadores de cisternas, los descargadores de cisternas, los prestadores de servicios de mantenimiento, los poseedores, los proveedores de servicios o las entidades adjudicadoras**, asuman responsabilidades de sus productos, servicios y procedimientos.*



- Deben **proporcionar la información pertinente** para comprobar si los vehículos son aptos para circular: mantenimiento, operaciones de carga...
- Las EF/AI/EEM deben garantizar que sus contratistas y otras partes apliquen medidas de control de riesgos, a través de **acuerdos contractuales**. Dichos acuerdos son parte de los SGS y deben darse a conocer a petición de la EUAR o ANS.



- La Agencia establecerá una **herramienta que facilite el intercambio de información** entre los diferentes actores (empresas, administradores y otros actores) **para identificar o ser informado sobre riesgos de seguridad relativos a defectos y no conformidades de la construcción o malfuncionamiento de equipamientos técnicos.**
- El objetivo es que se puedan tomar medidas correctivas y establecer una **base de datos de intercambio de riesgos.**



- Tras un accidente grave, las empresas ferroviarias deberán proporcionar **asistencia a las víctimas**.
- Esta asistencia deberá incluir canales para comunicar a las familias de las víctimas e incluir **apoyo psicológico** a las víctimas y sus familias.



1

Medidas para facilitar el acceso al mercado



- Certificado único
- Ventanilla única
- Limpieza de normas nacionales

2

Nuevos enfoques dirigidos a la mejora de la seguridad

3

Puntos de continuidad de la nueva Directiva.



Evaluación y seguimiento

- Indicadores Comunes de Seguridad (ICS)
- Objetivos Comunes de Seguridad (OCS)
- Informes anuales de seguridad



Procedimientos

- Métodos Comunes de Seguridad (MCS)
- Normas nacionales de seguridad
- Sistemas de gestión de la seguridad
- Investigación de accidentes



Control de las Autoridades Nacionales

- Certificados de seguridad
- Autorizaciones de seguridad
- Certificación de las Entidades Encargadas de Mantenimiento (EEM)

Los SGS de las EF/AI siguen siendo los elementos alrededor de los que pivota la seguridad del sistema

- El SGS debe dotar de **procedimientos para gestionar la seguridad** a todos los niveles de la organización.
- Documentar y describir **la distribución de responsabilidades** de seguridad dentro de la organización.
- Enfoque de **análisis y gestión de riesgos**.
- Aspectos relativos al **factor humano**, promoviendo la **cultura de la seguridad** a través de la confianza y el aprendizaje.
- **Planes de seguridad**, con objetivos y mecanismos de vigilancia y auditoría interna.
- Mecanismos de **difusión de la información**.
- **Gestión de emergencias**.

Nuevo



Los Reglamentos de desarrollo de la Directiva (MCS) seguirán marcando las líneas maestras de la seguridad

Enfoque de riesgos

Reglamento 402/2013

Contenido de los SGS de EF/AI

Reglamentos 1158/2010 y 1169/2010


**Reglamento
2018/762**

Vigilancia interna de los actores

Reglamento 1078/2012

Supervisión de las NSAs

Reglamento 1077/2012


**Reglamento
2018/761**

Nuevo

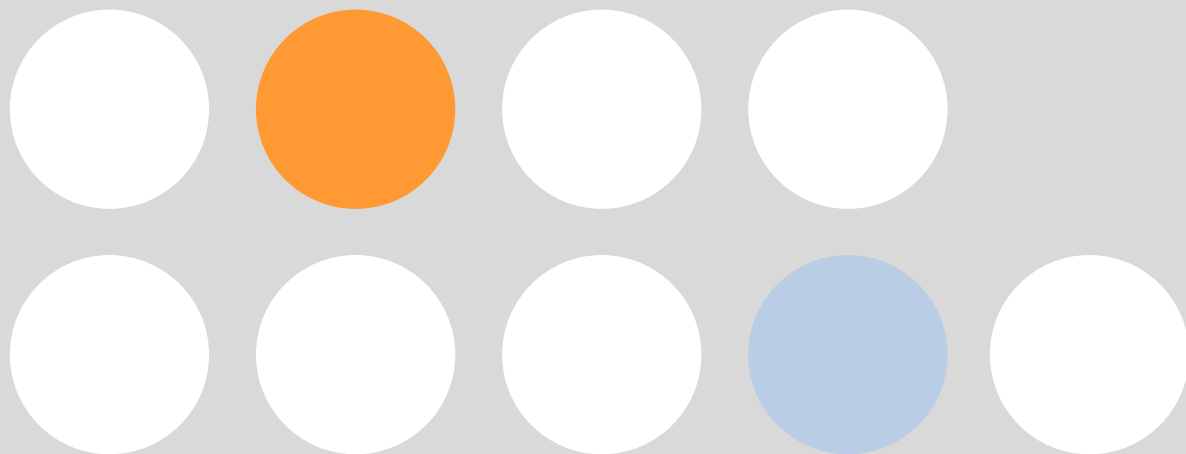
- El conjunto de documentos que regula el contenido de los SGS y el proceso de evaluación para solicitar y obtener un certificado de seguridad cambiarán totalmente.

	ACTUALMENTE	EN EL FUTURO	
Solicitud de un CS	Reglamento 653/2007		
Proceso de evaluación	-		
Contenido de un SGS	Reglamento 1158/2010		



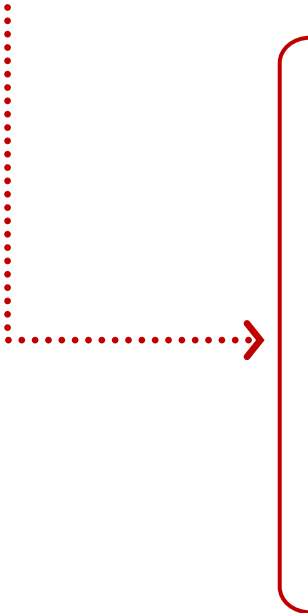
4º Paquete Ferroviario

Pilar Técnico: Directiva de Interoperabilidad



1

Medidas para facilitar el acceso al mercado

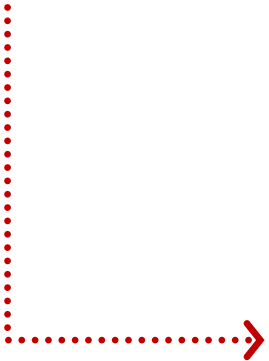
- 
- Autorización de vehículos
 - Decisión previa ERTMS
 - Ventanilla única
 - Limpieza de normas nacionales

2

Puntos de continuidad de la nueva Directiva.

1

Medidas para facilitar el acceso al mercado

- 
- Autorización de vehículos
 - Decisión previa ERTMS
 - Ventanilla única
 - Limpieza de normas nacionales

2

Puntos de continuidad de la nueva Directiva.

Aunque no se introducen conceptos nuevos, la nueva Directiva profundiza aún más en la importancia de la interoperabilidad.

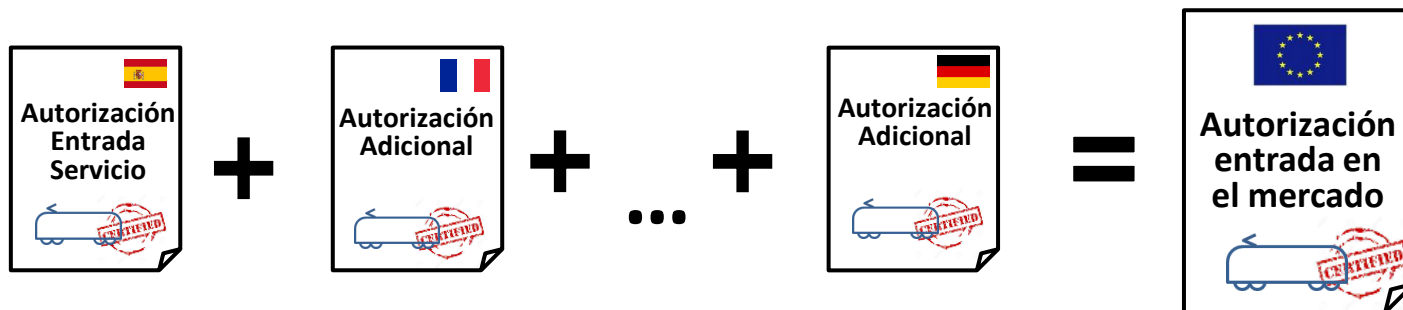
No se refiere únicamente a:

1. Trenes o líneas internacionales o de ancho UIC
2. Procedimientos de puesta en servicio
3. Transporte ferroviario

Sino también a:

1. Todo tren o línea dentro del ámbito de la directiva.
2. Armonización técnica a nivel europeo (ETIs) y transparencia (notificación de toda norma nacional que sea justificada, OSS)
3. Fabricación y circulación de componentes de interoperabilidad, subsistemas y vehículos (comercio en el mercado europeo)

Se sustituye las autorizaciones adicionales de cada país por una autorización única con un área de uso emitida por EUAR.



- La autorización podrá ser emitida:
 - Por la **Agencia Ferroviaria Europea (EUAR)**, para aquellos vehículos cuya área de uso incluya varios Estados.
 - EUAR: Evalúa la parte común
 - ANS: normas nacionales
 - Por las **autoridades nacionales de un país**, cuando el área de uso sea en un único Estado.

Elección del
solicitante

“Practical Arrangements”

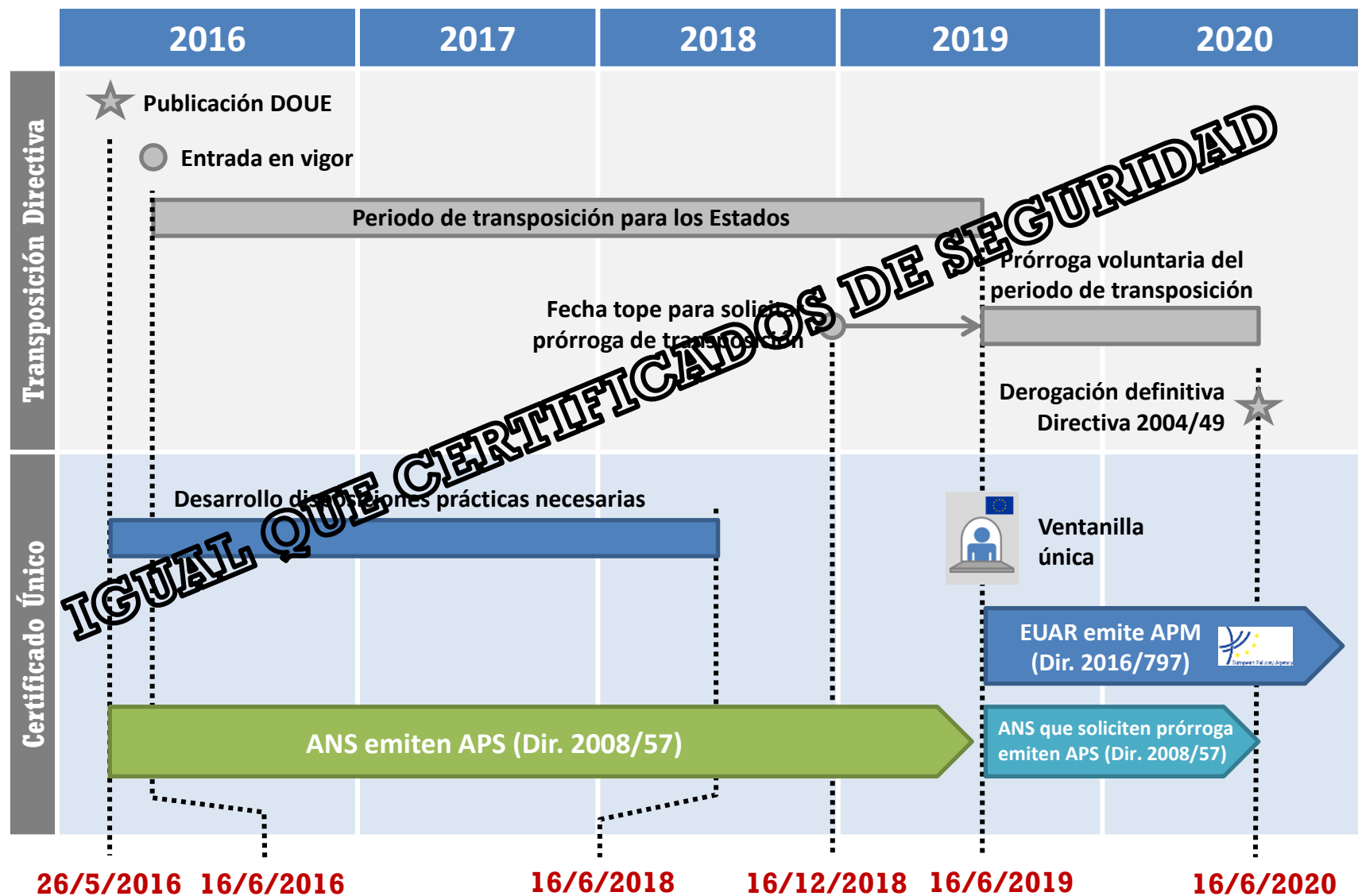


- A más tardar el 16 de junio de 2018, la Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, disposiciones prácticas que especifiquen:
 - a. **el modo en que el solicitante deberá cumplir los requisitos** para la obtención de la autorización de puesta en el mercado de vehículos y la autorización de tipo de vehículo, enumerando **los documentos exigidos**;
 - b. los detalles del proceso de autorización (**fases y plazos**);
 - c. **el modo en que la EUAR y ANS actuarán** durante el proceso de solicitud y autorización, incluida la evaluación de los expedientes de los solicitantes.
- Se complementará con **guías de la EUAR y ANS**

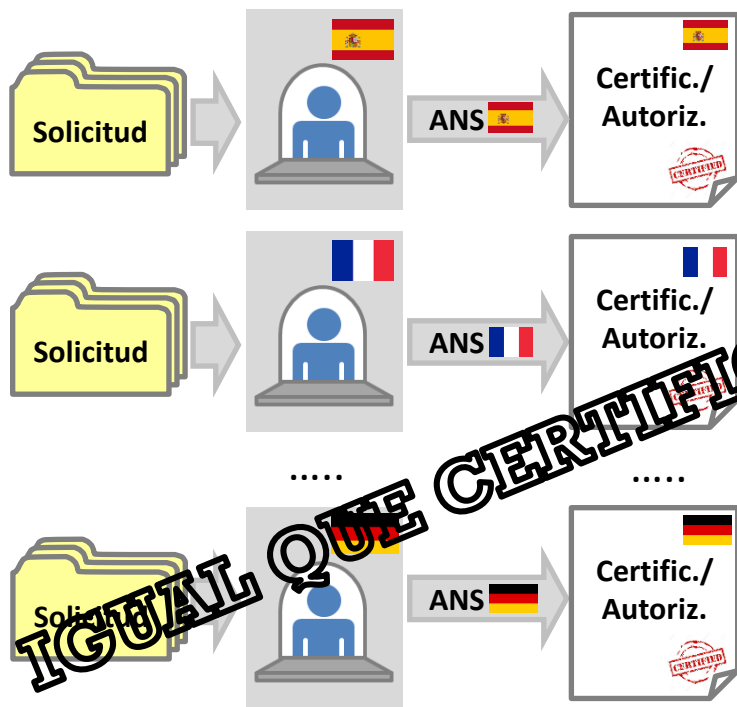


Los plazos de la nueva autorización

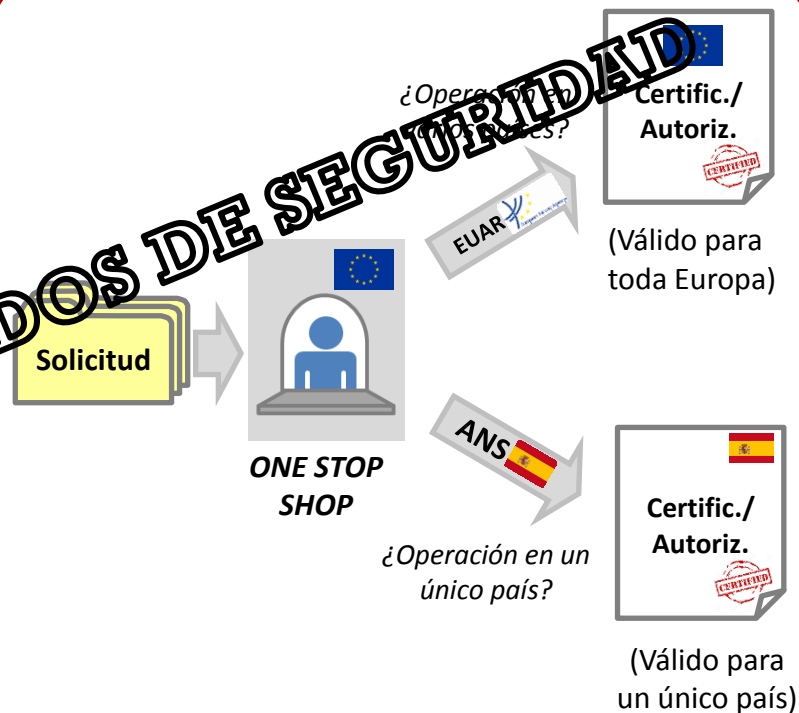
1



Régimen actual

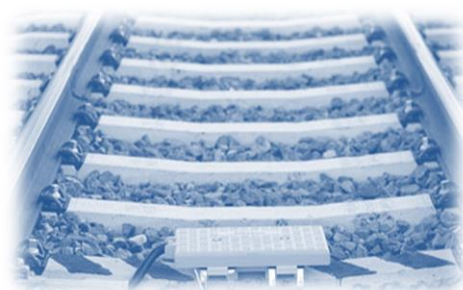


Futuro régimen 4º Paquete



- **Todas las gestiones** a lo largo de todo el proceso, debe hacerse a través de la ventanilla única de la EUAR, con independencia del ámbito de aplicación.
- Válido para certificados de seguridad, autorizaciones de vehículos y autorizaciones previas de ERTMS

- En las fases previas a la licitación de **proyectos de ERTMS en vía**, hay que tramitar un expediente ante la EUAR recabando una “Decisión positiva”.
- Es un proceso adicional al de autorización de entrada en servicio del ERTMS una vez finalizado, que seguirá haciendo la AESF.
- EUAR velará por la aplicación armonizada del ERTMS y por la interoperabilidad **comprobando que las soluciones técnicas previstas cumplen plenamente las ETI pertinentes** y, en consecuencia, son totalmente interoperables.



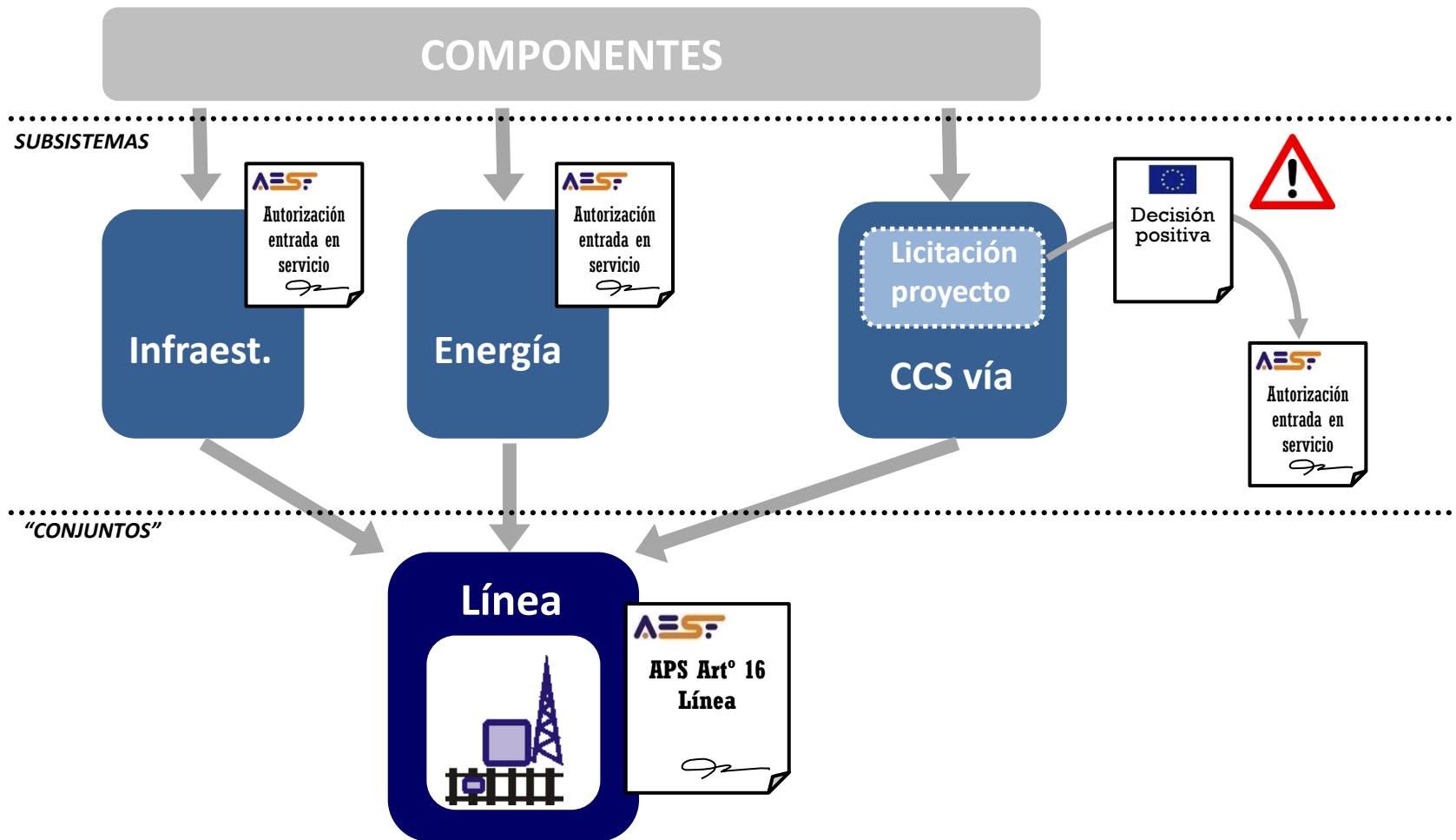
1 Medidas para facilitar el acceso al mercado

- 
- Autorización de vehículos
 - Decisión previa ERTMS
 - Ventanilla única
 - Limpieza de normas nacionales

2 Puntos de continuidad de la nueva Directiva.

- Sigue siendo necesaria la autorización de los subsistemas por la AESF y sin participación de EUAR

COMPONENTES





Se refuerza aún más la necesidad de aplicar las ETIs y realizar el proceso de verificación de la interoperabilidad con la participación de organismos de certificación.

Las ETIs son de aplicación, desde el momento de su adopción, para todo proyecto que sea puesto en servicio con posterioridad, con la posible salvedad:

- Proyectos en estado avanzado de desarrollo que hayan sido notificados en el momento de adopción de la nueva ETI
- Renovación, rehabilitación y la aplicación de la nueva ETI afecte a la viabilidad económica
- Tras accidente o catástrofe natural.

Los proyectos deben comunicarse a la Comisión Europea que debe aprobarlo. El expediente debe indicar la justificación, la ETI anterior que aplica, o en el defecto de no existir ETI anterior, las normas nacionales.

- La nueva Directiva desarrolla con mayor detalle la regulación de los organismos de evaluación de la conformidad (NoBos y DeBos).
- Armoniza con la regulación de otras “directivas de nuevo enfoque”.
- Introduce la figura del **ORGANISMO INTERNO ACREDITADO**.



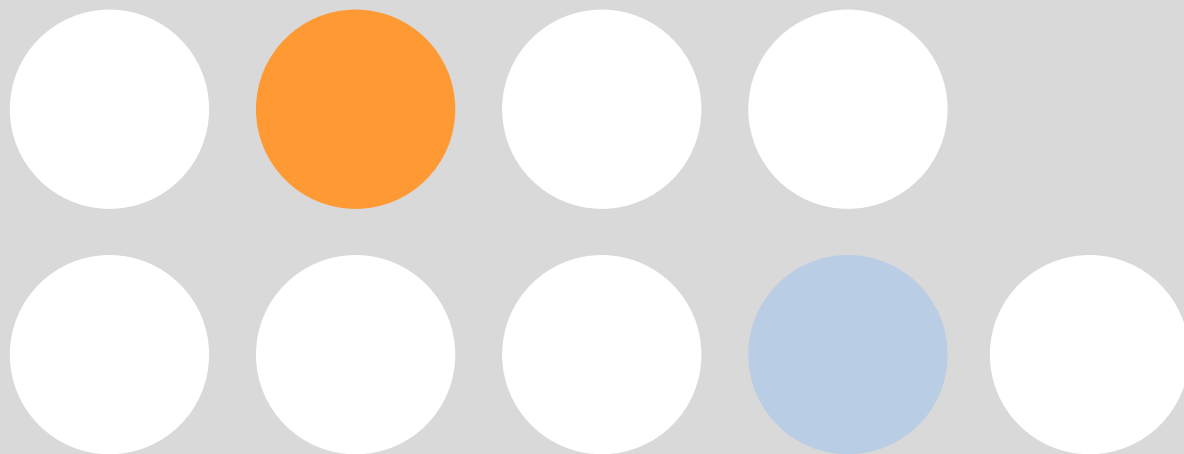
- ***Requisitos esenciales.***
- ***Procedimientos de verificación de los subsistemas.***
- ***Registros:***
 - Registro de Infraestructura
 - Registro europeo de tipos autorizados de vehículos
 - Registro nacional de vehículos



4º Paquete Ferroviario

Pilar Técnico:

Reglamento de la Agencia Ferroviaria de la UE



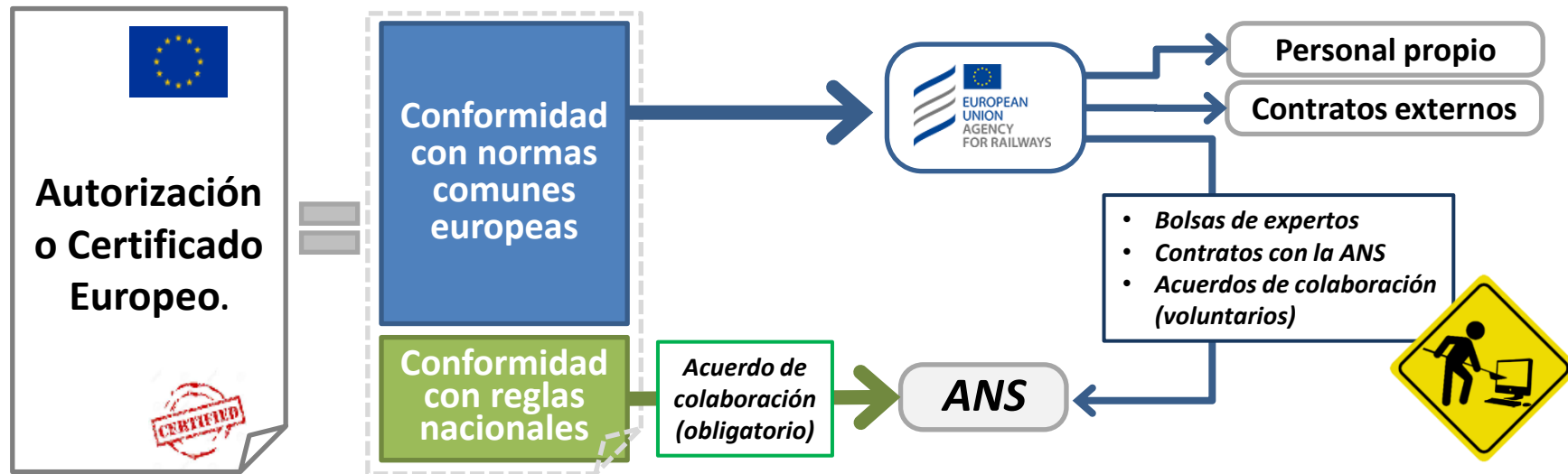
1

El nuevo papel de la EUAR en la emisión de certificados y autorizaciones. Relaciones con las autoridades nacionales

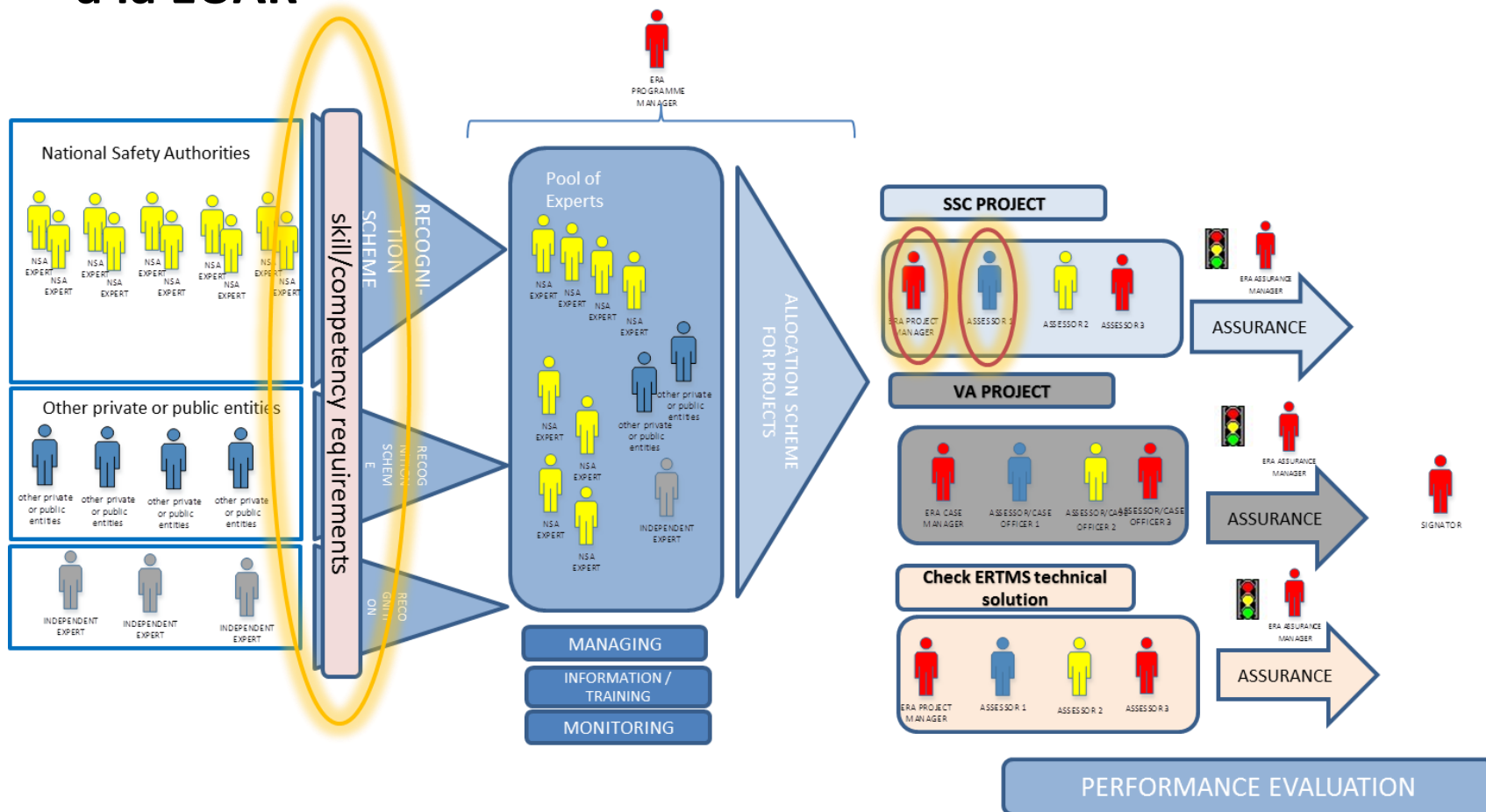
2

Otras nuevas competencias de la EUAR

- Para la emisión de certificados y autorizaciones, la EUAR, que no dispone de recursos suficientes, requerirá la colaboración de las Autoridades nacionales.
- Serán necesarios **acuerdos y contratos** entre la EUAR y las Autoridades Nacionales.



- Se encuentra en negociación la composición de los equipos para la evaluación de la parte correspondiente a la EUAR



- Se está produciendo un importante desarrollo de normas que regula en futuro funcionamiento y las relaciones EUAR con los solicitantes



Sala de recurso



**Tasas y tarifas de
la AESF**



La EUAR mantiene sus competencias de órgano técnico de apoyo a la Comisión.

- **Recomendaciones a Comisión para el desarrollo de legislación de segundo nivel (p.ej. ETIs, MCS)**
- **Redacción de recomendaciones, directrices, guías, etc.**
- **Revisión de normas nacionales.**
- **Autoridad del sistema en ERTMS y aplicaciones telemáticas.**
- **Apoyo técnico a petición de la Comisión en cualquier aspecto de seguridad e interoperabilidad.**
- **Desarrollo de registros europeos.**



Además de sus nuevas funciones ejecutivas, adquiere mayor capacidad de control y supervisión del resto de actores.

Nuevo

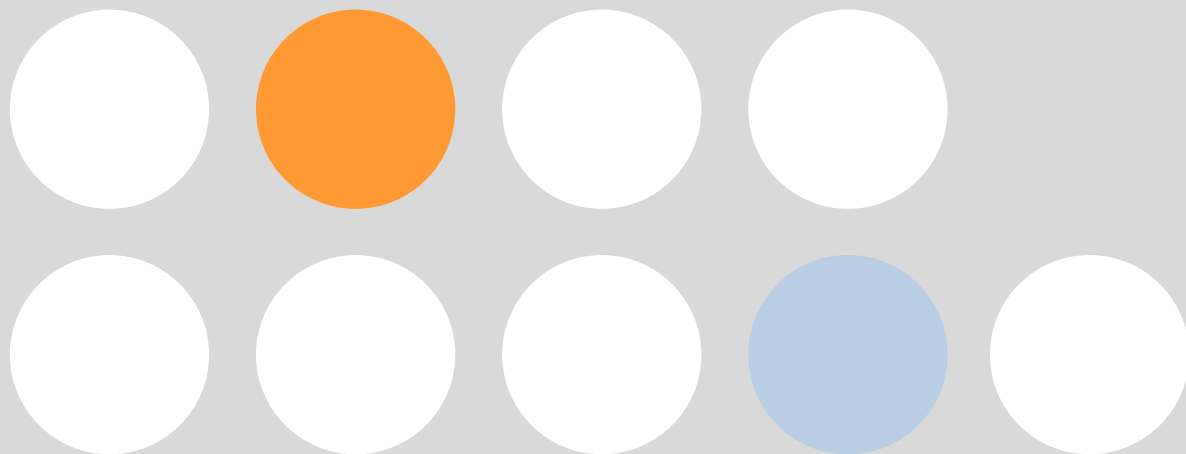
- Supervisión de las autoridades nacionales de seguridad.
- Supervisión de organismos de certificación (NoBos).
- Cooperación y coordinación de autoridades nacionales (red de NSAs).
- Cooperación y coordinación de organismos de investigación (red de NIBs).
- Cooperación con organismos de investigación de accidentes



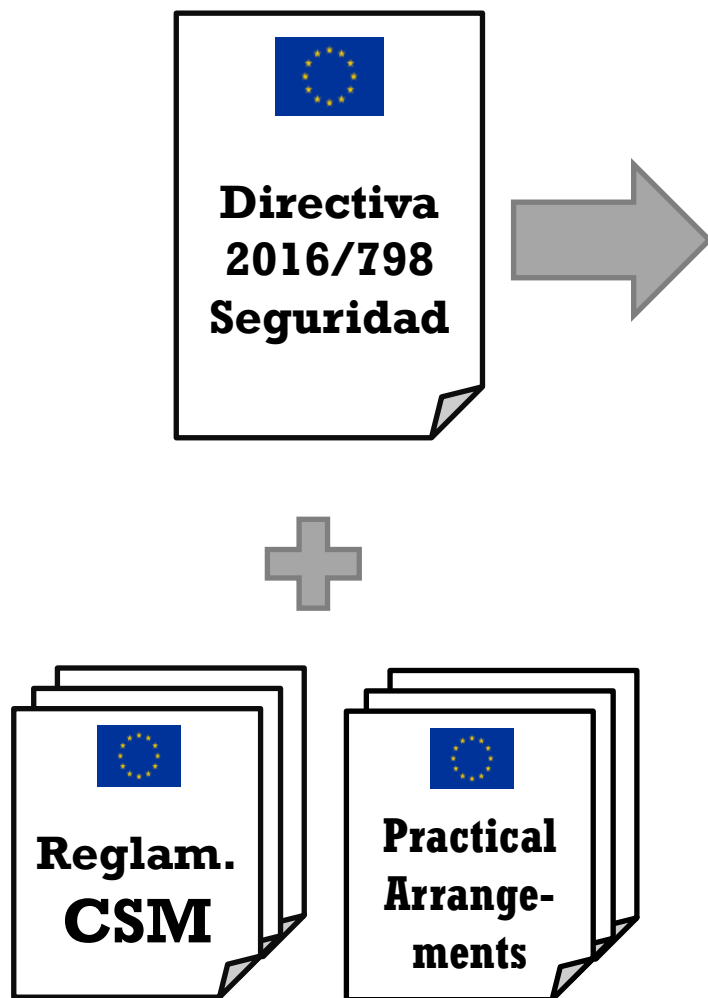


4º Paquete Ferroviario

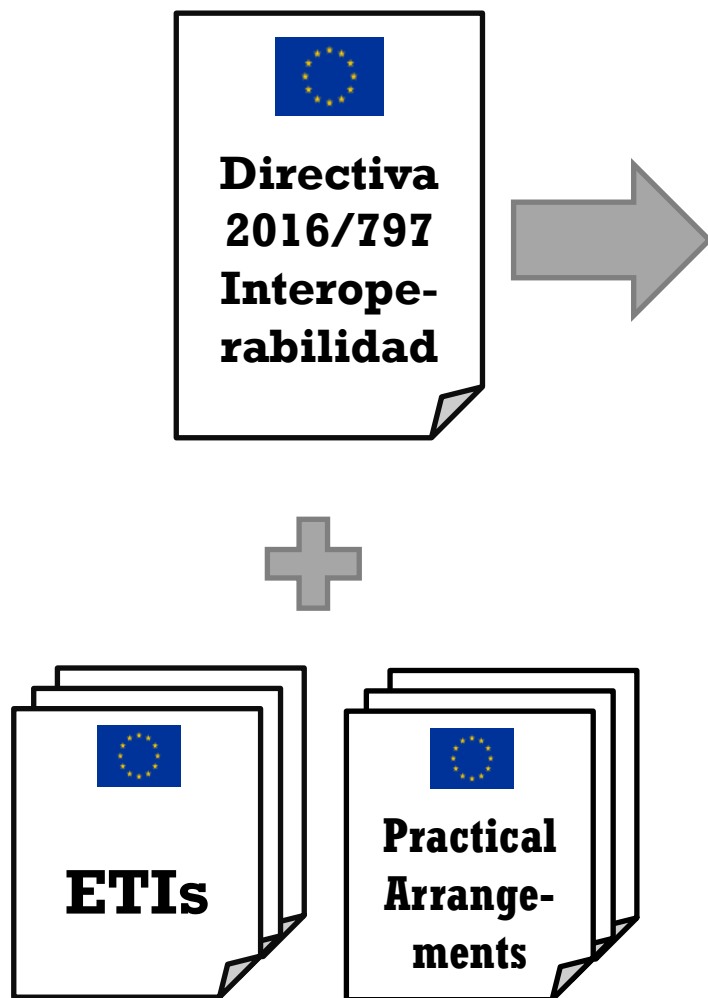
Reflexiones y conclusiones



- La transposición del 4º Paquete obliga a un nuevo cambio normativo a nivel nacional.
- **Modificación de la Ley 38/2015** del sector ferroviario para incorporar el Pilar de Gobernanza y Mercado.
- Modificación de un **importante grupo de normas** para adaptarse al Pilar Técnico



- **Ley 38/2015** del sector ferroviario.
- **Real Decreto 810/2007** Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.
- **Real Decreto 623/2014** por el que se regula la investigación de los accidentes y la CIAF.
- **Real Decreto 1072/2014** Estatuto de la AESF.
- **Orden FOM/233/2006** homologación de los centros de material rodante y sus condiciones de funcionamiento
- **Orden FOM/XXX** de mantenimiento de vehículos (**EN REDACCIÓN**)



- **Real Decreto 1434/2010**, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general.
- **Orden FOM/167/2015**, por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural, líneas y vehículos ferroviarios.

La puesta en funcionamiento del 4º paquete en los próximos años va a ser un reto muy importante **para todos.**





Gracias por vuestra atención

José Luis González Navarro

jlgonzalez@seguridadferroviaria.es