

Bruselas, 8 de febrero de 2018
(OR. en)

**Expediente interinstitucional:
2018/0026 (NLE)**

**6034/18
ADD 1**

TRANS 63

PROPUESTA

De:	secretario general de la Comisión Europea, firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director
Fecha de recepción:	8 de febrero de 2018
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2018) 63 final - ANNEX
Asunto:	ANEXO de la Propuesta de Decisión del Consejo sobre la posición que se ha de adoptar en nombre de la Unión Europea en la 26.ª sesión de la Comisión de Revisión de la OTIF en lo que se refiere a determinadas modificaciones del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF) y de sus apéndices

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2018) 63 final - ANNEX.

Adj.: COM(2018) 63 final - ANNEX

Bruselas, 7.2.2018
COM(2018) 63 final

ANNEX

ANEXO

de la

Propuesta de Decisión del Consejo

**sobre la posición que se ha de adoptar en nombre de la Unión Europea en la 26.^a sesión
de la Comisión de Revisión de la OTIF en lo que se refiere a determinadas
modificaciones del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril
(COTIF) y de sus apéndices**

ANEXO

1. INTRODUCCIÓN

La Secretaría General de la OTIF ha convocado la 26.^a sesión de la Comisión de Revisión de COTIF99, que se celebrará en Berna (Suiza), del 27 de febrero al 1 de marzo de 2018. Los documentos relativos a los puntos del orden del día pueden consultarse en el sitio web de la OTIF en el siguiente enlace: http://otif.org/en/?page_id=126.

2. OBSERVACIONES SOBRE LOS PUNTOS DEL ORDEN DEL DÍA

Punto 1 del orden del día. Apertura de la reunión y determinación del quórum

Documento(s): ninguno.

Competencia: Unión (compartida).

Ejercicio de los derechos de voto: no aplicable.

Posición: ninguna.

Punto 2 del orden del día. Elección de la Presidencia y Vicepresidencia

Documento(s): ninguno.

Competencia: Unión (compartida).

Ejercicio de los derechos de voto: Estados miembros.

Posición: ninguna.

Punto 3 del orden del día. Aprobación del orden del día

Documento(s): LAW-17125-CR 26/3.1.

Competencia: Unión (compartida y exclusiva).

Ejercicio de los derechos de voto: Unión.

Posición: A favor de la adopción del proyecto de orden del día.

Punto 4 del orden del día. Modificación del reglamento interno

Documento(s): LAW-17125-CR 26/4.

Competencia: Unión (compartida y exclusiva).

Ejercicio de los derechos de voto: Unión.

Posición: Respaldar todas las modificaciones propuestas del reglamento interno de la Comisión de Revisión de la OTIF.

La versión actual del reglamento interno de la Comisión de Revisión es anterior a la adhesión de la Unión al Convenio COTIF; por consiguiente, algunas de sus disposiciones han quedado obsoletas y deben actualizarse. En concreto, las disposiciones relativas a los derechos de voto de la UE y a la determinación del quórum (artículos 4, 20 y 21) deben modificarse para cumplir el artículo 38 del COTIF y el Acuerdo UE-OTIF.

Punto 5 del orden del día. Revisión parcial del Convenio de base: modificación del procedimiento de revisión del COTIF

Documento(s): LAW-17126-CR 26/5.

Competencia: Unión (compartida).

Ejercicio de los derechos de voto: Unión.

Posición: Respaldar la adopción de la propuesta de revisión del artículo 34 del Convenio con vistas a establecer un período fijo (36 meses) para la entrada en vigor de las modificaciones de los apéndices aprobadas por la Asamblea General, incluida la cláusula de flexibilidad para ampliar dicho plazo en función de cada caso, cuando así lo haya decidido la Asamblea General por la mayoría prevista en el artículo 14, apartado 6, del COTIF.

La propuesta tiene por objeto mejorar y facilitar el procedimiento de revisión del Convenio para aplicar con rapidez y coherencia las modificaciones del COTIF y sus apéndices y evitar los efectos negativos del largo procedimiento actual de revisión, en particular el riesgo de discrepancias internas entre las modificaciones adoptadas por la Comisión de Revisión y las adoptadas por la Asamblea General, así como el riesgo de discrepancias externas, sobre todo con la legislación de la UE. La recomendación de la Secretaría de la OTIF refleja la opinión predominante en el grupo de trabajo pertinente que se ocupó de este asunto; se estableció que los miembros de la OTIF deberían ser capaces de transponer las modificaciones adoptadas, incluso mediante procedimientos parlamentarios, en un plazo de tres años. La propuesta resulta necesaria para facilitar el funcionamiento y desarrollo eficaces de la OTIF.

Punto 6 del orden del día. Revisión parcial de las Reglas uniformes CIM. Informe del Secretario General

Documento(s): LAW-17126-CR 26/6.

Competencia: Unión (exclusiva).

Ejercicio de los derechos de voto: Unión (si tiene lugar una votación).

Posición: Tomar nota del informe de la Secretaría General, facilitar cierta información sobre la evolución y las actividades en curso pertinentes, fomentar la continuación de los trabajos sobre la evaluación de las interfaces entre las normativas aduanera y de transporte ferroviario y respaldar la creación de un grupo de trabajo de expertos jurídicos —o el establecimiento de unas disposiciones alternativas de coordinación con los órganos de la OTIF existentes— sobre cuestiones aduaneras y la digitalización de los documentos de transporte de mercancías.

Punto 7 del orden del día. Revisión parcial de las Reglas uniformes CUI

Documento(s): LAW-17128-CR 26/7.1; LAW-17129-CR 26/7.2.

Competencia: Unión (compartida).

Ejercicio de los derechos de voto: Unión.

Posición: Respaldar las propuestas de modificación del artículo 1, apartado 1, y de los artículos 2 y 3 [nueva letra aa) y modificaciones de las letras b), c) y g)], del artículo 5, apartado 1, del artículo 5 bis, apartados 1 y 2, del artículo 7, apartado 2, del artículo 8, apartados 1 y 2, del artículo 9, apartado 1, y del artículo 10, apartado 3, de las Reglas uniformes CUI, y solicitar a la Secretaría General de la OTIF que presente todas las modificaciones de las Reglas uniformes CUI a la Asamblea General para que adopte una decisión al respecto.

La principal modificación sustancial tiene por objeto aclarar el campo de aplicación de las Reglas uniformes CUI introduciendo en el artículo 3 la siguiente definición de «tráfico ferroviario internacional»: «el tráfico que requiere la utilización de un surco ferroviario internacional o varios surcos ferroviarios nacionales sucesivos situados en al menos dos Estados miembros y coordinados por los gestores de las infraestructuras de que se trate», y modificando el artículo 1 (Campo de aplicación) en consecuencia, manteniendo al mismo tiempo el vínculo con las reglas uniformes CIV y CIM.

Lo que se pretende es garantizar que las Reglas uniformes CUI se apliquen de una forma más sistemática para el fin previsto, es decir, en el tráfico ferroviario internacional. El proyecto de modificación propuesto a la Comisión de Revisión se corresponde con el texto transaccional resultante de la labor del grupo de trabajo *ad hoc* de la OTIF, que se reunió en cuatro ocasiones (10 de diciembre de 2014, 8 de julio de 2015, 24 de noviembre de 2015 y 31 de mayo de 2016). La Comisión contribuyó al resultado, que, de acuerdo con el campo de aplicación y el objetivo del Convenio COTIF, es decir, el transporte internacional, confirma la aplicación de las Reglas uniformes CUI en el tráfico internacional, como se establece en la nueva definición.

La Comisión consideró que los proyectos de modificación de los artículos 1 y 3 propuestos por la Secretaría de la OTIF son coherentes con las definiciones y disposiciones del acervo de la Unión en relación con la gestión de la infraestructura ferroviaria y la coordinación entre administradores de infraestructuras [por ejemplo, los artículos 40, 43 y 46 de la Directiva 2002/34/CE (refundición)].

En lo que respecta al proyecto de modificación del artículo 8 (Responsabilidad del gestor) propuesto por la Secretaría de la OTIF, se trata básicamente de modificaciones de redacción que no afectan ni al alcance ni al contenido de la disposición. Los proyectos de modificaciones propuestas en el artículo 9 y en los artículos 3, 5, 5 *bis*, 7 y 10 son de carácter estrictamente formal.

Punto 8 del orden del día. Nuevo apéndice H sobre la explotación segura de los trenes en el tráfico internacional

Documento(s): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17131-CR26/8.1; LAW-17132-CR 26/8.2.

Competencia: Unión (exclusiva).

Ejercicio de los derechos de voto: Unión.

Posición:

Respaldar (LAW-17131-CR26/8.1) la inclusión de un nuevo apéndice H del Convenio COTIF, relativo a la explotación segura de los trenes en el tráfico internacional, por decisión de la Asamblea General, con sujeción a lo siguiente (supresión: tachado; adición: subrayado, si procede):

- En el artículo 2, letra b): Sustituir «autoridad de certificación» por «autoridad de certificación de seguridad». Esa sustitución debe aplicarse en consecuencia en todo el texto. En alemán: *Sicherheitsbescheinigungsbehörde* en lugar de *Zertifizierungsbehörde*. En francés: *autorité de certification de sécurité* en lugar de *autorité de certification*.
- En el artículo 4, apartado 1: Añadir la frase «La autoridad de certificación de seguridad y la autoridad de supervisión mencionadas en el artículo 6, apartado 1, pueden ser dos entidades distintas o estar incorporadas a la misma organización.».

- En el artículo 6, apartado 1: Añadir la frase «La autoridad de supervisión y la autoridad de certificación de seguridad mencionadas en el artículo 4, apartado 1, pueden ser dos entidades distintas o estar incorporadas a la misma organización.».
- En el artículo 8, apartado 3, letra b): Modificar el texto para que rece como sigue: Procedimientos y un método común de seguridad sobre los requisitos relativos al sistema de gestión de la seguridad que deberán aplicar las autoridades de certificación a la hora de expedir certificados de seguridad, incluidas las conexiones necesarias con el método común de seguridad sobre la evaluación de riesgos y otros actos legislativos pertinentes.

Se añade una referencia a los «procedimientos»: Tales procedimientos se incluyeron en el método común de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad de la UE, y ahora se han incorporado a la propuesta de la Comisión sobre un «Reglamento de Ejecución por el que se establecen las modalidades prácticas para la expedición de certificados de seguridad únicos». Si la OTIF desea mantener el mismo nivel de armonización que el previsto inicialmente, debería incluir los procedimientos conexos además del método común de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad. Esta mejora se recomienda pero no es obligatoria para dar un voto positivo.

Conexión con el método común de seguridad sobre la evaluación de riesgos y otros actos legislativos pertinentes: El proyecto de Reglamento Delegado de la Comisión por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad exige la aplicación del método común de seguridad sobre la evaluación de riesgos y otros actos legislativos [en particular, pero no exclusivamente, la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la explotación y gestión del tráfico (ETI de explotación)] con el fin de conseguir lo siguiente: «La organización garantizará que estos procedimientos operativos sean conformes a los requisitos de seguridad de las especificaciones técnicas para la interoperabilidad en vigor, la reglamentación nacional correspondiente y demás requisitos pertinentes». Procede, por tanto, respaldar y defender enérgicamente la mejora del artículo 8, apartado 3, letra b).

- En el artículo 8, apartado 3, letra c): Modificar el texto para que rece como sigue: «Un método común de seguridad en materia de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias ~~y, en su caso,~~ los gestores de infraestructuras y las entidades encargadas del mantenimiento».

Esta propuesta está en consonancia con el artículo 7, apartado 4, del apéndice H, que exige que las empresas ferroviarias y los gestores de infraestructuras establezcan sus sistemas de gestión de la seguridad y vigilen su correcta aplicación. La aplicación del método común de seguridad en materia de vigilancia es obligatoria para los gestores de infraestructuras en la UE, y sería beneficioso que también fuera obligatoria fuera de la Unión. La aplicación del método común de seguridad en materia de vigilancia será obligatoria para las entidades encargadas del mantenimiento. La aplicación obligatoria del método común de seguridad en materia de vigilancia para los gestores de infraestructuras se recomienda pero no es obligatoria para dar un voto positivo. La aplicación obligatoria del método común de seguridad en materia de vigilancia para las entidades encargadas del mantenimiento es imperativa y debe incluirse en el texto.

- En el artículo 2, letra f), mejora de la redacción para adaptar el texto a la terminología de la Unión (versión alemana): «„Eisenbahnsystem“ das Schienennetz

in jedem Vertragsstaat, bestehend aus ~~Linien~~Strecken, Bahnhöfen, Drehscheiben und Terminals».

- En el artículo 7, apartado 4, mejora de la redacción (versión alemana): *Die am Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr beteiligten Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnunternehmen haben ~~ihre~~ein Sicherheitsmanagementsystem einzurichten und dessen korrekte Anwendung in Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zu kontrollieren.*

Acordar solicitar al Secretario General que modifique el informe explicativo en apoyo del nuevo apéndice H y que lo presente a la Asamblea General para su aprobación.

Respaldar (LAW-17131-CR26/8.2), con vistas a la inclusión del nuevo apéndice H en el COTIF, las modificaciones de los artículos 2, 6, 20, 33 y 35 del COTIF, y acordar solicitar al Secretario General que las presente ante la Asamblea General para que adopte una decisión al respecto.

El proyecto de nuevo apéndice H establece disposiciones para regular la explotación segura de los trenes en el tráfico internacional, con objeto de armonizar el Convenio COTIF con el acervo de la Unión y reforzar la interoperabilidad más allá de la Unión Europea. El texto propuesto está en consonancia con las disposiciones de la nueva Directiva (UE) 2016/798, sobre seguridad, y con la legislación secundaria asociada, salvo en cuestiones de menor importancia que deben abordarse de conformidad con las mencionadas propuestas. Como ya se ha dicho antes, también resulta necesario modificar ciertas disposiciones del Convenio COTIF con vistas a la inclusión de ese nuevo apéndice H.

Punto 9 del orden del día. Revisión parcial de las Reglas uniformes ATMF

Documento(s): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17133-CR26/9; LAW-17134-CR26/09-10.

Competencia: Unión (exclusiva).

Ejercicio de los derechos de voto: Unión.

Posición: Respaldar la revisión parcial de las Reglas uniformes ATMF propuesta por la Secretaría de la OTIF, con sujeción a lo siguiente (supresión: tachado; adición: subrayado, si procede):

- En el artículo 7, apartado 1a, modificar el texto para que rece como sigue: «Los vehículos serán conformes con las prescripciones técnicas uniformes aplicables en el momento de la solicitud de admisión, rehabilitación o renovación, de conformidad con las presentes Reglas uniformes y teniendo en cuenta la estrategia de migración para la aplicación de las prescripciones técnicas uniformes, según lo establecido en el artículo 8, apartado 2a, y apartado 4, letra f, de las Reglas uniformes APTU y las posibles excepciones que contempla el artículo 7a de las Reglas uniformes ATMF; esta conformidad deberá mantenerse de forma permanente mientras esté en uso cada vehículo.
- La Comisión de Expertos Técnicos considerará la necesidad de elaborar un anexo de esas Reglas uniformes que incluya disposiciones que permitan a los solicitantes obtener una mayor seguridad jurídica sobre las prescripciones que deben aplicarse, antes de que presenten su solicitud de admisión, rehabilitación o renovación de vehículos.».

- En el artículo 2, letra w), modificar la definición y utilización del término «vehículos» de forma coherente en todo el texto (en todas las lenguas). La definición debería ser la siguiente: «vehículos», *un vehículo ferroviario apto para circular con sus propias ruedas por líneas ferroviarias, con o sin tracción*. Debe utilizarse en todo el texto el término «vehículo(s)», y no el término «vehículo ferroviario», que aparece en algunas ocasiones.
- En el artículo 5, mejora de la redacción (versión alemana): Sostituir *Notifikation* por *Notifizierung* en *Jeder Vertragsstaat hat durch ~~Notifikation~~Notifizierung [...] y más adelante en Die ~~Notifikation~~Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.*
- En el artículo 10, mejora de la redacción (versión alemana): Sostituir *Verzeichnis* por *Dossier* en *Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes ~~Verzeichnis~~Dossier zu übersenden y más adelante en Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des voll-ständigen ~~Verzeichnis~~Dossiers durch den Antragsteller zu treffen.*
- En el artículo 13, apartado 1, letra a), mejora de la redacción (versiones inglesa y alemana): Sostituir CTE por el nombre completo de la Comisión en *comply with the specifications adopted by the ~~CTE~~Committee of Technical Experts y en mit den vom ~~CTE~~Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen.*
- Añadir el siguiente artículo 14: *Artículo 14. Anexos y recomendaciones*
 1. *La Comisión de Expertos Técnicos decidirá si conviene adoptar un anexo o una disposición que lo modifique de conformidad con el procedimiento establecido en los artículos 16 y 20 y en el artículo 33, apartado 6, del Convenio. Las decisiones entrarán en vigor de conformidad con el artículo 35, apartados 3 y 4, del Convenio.*
 2. *La solicitud de adopción de un anexo o una disposición que lo modifique podrá formularla: a) cualquier Estado contratante; b) cualquier organización regional tal como se define en el artículo 2, letra x, de las Reglas uniformes ATMF; c) cualquier asociación internacional representante para cuyos miembros la existencia del anexo sea indispensable por razones de seguridad y de economía en el ejercicio de su actividad.*
 3. *La preparación de los anexos será responsabilidad de la Comisión de Expertos Técnicos asistida por los grupos de trabajo adecuados y por el Secretario General sobre la base de las solicitudes que se presenten de conformidad con el apartado 2.*
 4. *La Comisión de Expertos Técnicos podrá recomendar métodos y prácticas en relación con la admisión técnica de material ferroviario utilizado en el tráfico internacional.*

Las disposiciones de las Reglas uniformes ATMF son compatibles con las de la Directiva 2008/57/CE de la Unión Europea, sobre la interoperabilidad, y con las partes pertinentes de la Directiva 2009/49/CE. Con la adopción del cuarto paquete ferroviario, la Unión modificó varias disposiciones de ese acervo. Sobre la base de un análisis realizado por la Comisión, la Secretaría de la OTIF y el grupo de trabajo pertinente prepararon las modificaciones de los artículos 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 y 13 de las Reglas uniformes ATMF. Esas modificaciones son necesarias para armonizar algunos términos con las nuevas disposiciones de la Unión y

tener en cuenta algunos cambios de procedimiento de la UE, en particular el hecho de que la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea va a ser competente para expedir autorizaciones de vehículos. El concepto básico de las Reglas uniformes ATMF no se ve afectado por las modificaciones propuestas.

Punto 10 del orden del día. Revisión parcial de las Reglas uniformes APTU

Documento(s): LAW-17130-CR26/8/9/10; LAW-17135-CR26/10; LAW-17134-CR26/09-10.

Competencia: Unión (exclusiva).

Ejercicio de los derechos de voto: Unión.

Posición: Respalda la adopción de las modificaciones del artículo 8 del apéndice F del Convenio COTIF y de las modificaciones del informe explicativo.

Las disposiciones de las Reglas uniformes ATMF son compatibles con las de la Directiva 2008/57/CE, sobre la interoperabilidad, en particular, las relativas al contenido de las prescripciones técnicas uniformes (UTP) y su equivalencia con las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) de la Unión Europea. Con la adopción del cuarto paquete ferroviario, y en particular la refundición de la Directiva (UE) 2016/797, sobre la interoperabilidad, la Unión modificó varias disposiciones de ese acervo. Basándose en un análisis efectuado por la Comisión, la Secretaría de la OTIF y el grupo de trabajo pertinente prepararon las modificaciones de las Reglas uniformes APTU para garantizar una armonización continuada con el Derecho de la Unión. Las modificaciones se refieren al artículo 8 de las Reglas uniformes APTU y consisten en la adición de dos secciones en el contenido de las UTP, equivalentes a las ETI de la UE. Esos cambios son necesarios para que el contenido de las ETI de la Unión Europea y las UTP del COTIF futuras siga siendo equivalente. El concepto básico de las Reglas uniformes APTU no se ve afectado por las modificaciones propuestas.

Punto 11 del orden del día. Debate general sobre la necesidad de armonizar las condiciones de admisión

Documento(s): LAW-17130-CR26/11.

Competencia: Unión (compartida).

Ejercicio de los derechos de voto: no aplicable.

Posición: ninguna.

Punto 12 del orden del día. Varios

Documento(s): LAW-17130-CR26/12.

Competencia: Unión (compartida).

Ejercicio de los derechos de voto: Estados miembros

Posición: No oponerse a la creación de un grupo de trabajo de expertos jurídicos encargado de asistir y facilitar el funcionamiento de los órganos existentes de la OTIF en el ámbito jurídico y garantizar la gestión efectiva del Convenio.

Punto 13 del orden del día. Revisión parcial de las Reglas uniformes CUV

Documento(s): LAW-17144-CR 26/13 (propuesta presentada por Suiza).

Competencia: Unión (compartida).

Ejercicio de los derechos de voto: Unión.

Posición: Oponerse a la propuesta de modificación del artículo 7 de las Reglas uniformes CUV presentada por Suiza.

El artículo 7, apartado 1, de las Reglas uniformes CUV se refiere a la responsabilidad del poseedor del vehículo y el usuario del vehículo (empresas ferroviarias) en caso de daños causados por el vehículo debido a un defecto del mismo. El proyecto de modificación propuesta añade un nuevo criterio para demostrar la responsabilidad del poseedor por los daños causados por un defecto del vehículo. En virtud del actual artículo 7 de las Reglas uniformes CUV, si lo aplican las Partes contratantes, el titular del vehículo es responsable solo si se demuestra que el daño causado por el vehículo se debe a un defecto del que es responsable. La propuesta de modificación parece añadir un segundo criterio que sería el de la obligación del titular de demostrar que no es responsable del defecto que se encuentra en el origen del daño.

El apartado 2 del actual artículo 7 de las Reglas uniformes CUV especifica que las «partes en el contrato podrán convenir disposiciones que deroguen lo dispuesto en el apartado 1». Sobre esa base, las empresas del sector mantuvieron negociaciones entre 2013 y 2016 que desembocaron en un acuerdo aprobado por 600 empresas ferroviarias y que permite la introducción de las modificaciones necesarias en el Contrato General de Utilización para Vagones (GCU) con objeto de aclarar mejor las responsabilidades de los propietarios de vagones. El acuerdo firmado introdujo un nuevo artículo 27 en el GCU, relativo al principio de responsabilidad en caso de daños causados por un vagón, con objeto de lograr un mayor equilibrio y garantizar una mayor claridad a todo el sector en caso de daños causados por un vagón. Se introduce el concepto de «presunción de culpabilidad», que permite generar la responsabilidad del poseedor por un defecto del vehículo debido a un incumplimiento de su obligación de mantenimiento. Esa modificación se aplica desde el 1 de enero de 2017. Hoy en día, la mayoría de los poseedores y empresas ferroviarias que operan en la Unión aplican el GCU. Por consiguiente, la propuesta de Suiza no es necesaria porque los acuerdos alcanzados por las empresas del sector son suficientes para definir claramente las responsabilidades del poseedor y de las empresas ferroviarias en caso de daños causados por un vehículo sujeto a un contrato de venta. Nada indica que con ese acuerdo no se pueda alcanzar un equilibrio adecuado entre los intereses de las partes. Además, la propuesta no ofrece una justificación sólida y suficiente para las modificaciones propuestas.