

CORRECCIÓN DE ERRORES

Corrección de errores de la Directiva (UE) 2015/996 de la Comisión, de 19 de mayo de 2015, por la que se establecen métodos comunes de evaluación del ruido en virtud de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo

(Diario Oficial de la Unión Europea L 168 de 1 de julio de 2015)

En la página 4, en el anexo, en el punto 2.1.1, en la primera frase del párrafo primero:

donde dice: «la gama de frecuencias comprendidas entre 63 Hz y 8 kHz»,

debe decir: «la gama de frecuencias de las bandas de octava comprendidas entre 63 Hz y 8 kHz».

En la página 8, en el anexo, en el punto 2.2.1, en el párrafo segundo bajo la rúbrica «Flujo de tráfico»:

donde dice: «cada banda de octava i comprendida entre 125 Hz y 4 kHz»,

debe decir: «cada banda de octava i comprendida entre 63 Hz y 8 kHz».

En la página 19, en el anexo, en el punto 2.3.2, en el párrafo segundo bajo la rúbrica «Definición»:

donde dice: « v es la velocidad del tren en km/h»,

debe decir: « v es la velocidad del tren en m/s».

En la página 19, en el anexo, en el punto 2.3.2, en el párrafo quinto bajo la rúbrica «Definición»:

donde dice: « $A_3(\lambda)$ »,

debe decir: « $A_3(\lambda)$ ».

En la página 21, en el anexo, en el punto 2.3.2, en el párrafo tercero bajo la rúbrica «Ruido de impacto (intersecciones, cambios y juntas)»:

donde dice: « y v es la velocidad del vehículo s -th del tipo de vehículo t -th en km/h»,

debe decir: « y v es la velocidad del vehículo s -th del tipo de vehículo t -th en m/s».

En la página 33, en el anexo, en el punto 2.5.6, en el párrafo tercero bajo la rúbrica «Caracterización acústica del suelo»:

donde dice:

$$\llbracket G'_{\text{path}} = \begin{matrix} G_{\text{path}} \frac{d_p}{30(z_s + z_r)} + G_s \left(1 - \frac{d_p}{30(z_s + z_r)} \right) & \text{if } d_p \leq 30(z_s + z_r) \\ G_{\text{path}} & \text{otherwise}, \end{matrix}$$

debe decir:

$$\llbracket G'_{\text{path}} = \begin{matrix} G_{\text{path}} \frac{d_p}{30(z_s + z_r)} + G_s \left(1 - \frac{d_p}{30(z_s + z_r)} \right) & \text{si } d_p \leq 30(z_s + z_r) \\ G_{\text{path}} & \text{en los demás casos}. \end{matrix}$$

En la página 35, en el anexo, en el punto 2.5.6, en el párrafo primero bajo la rúbrica «Cálculos en condiciones favorables», en la letra b):

donde dice:

$$A_{ground,F,min} = \begin{cases} -3(1 - \overline{G_m}) & \text{if } d_p \leq 30(z_s + z_r) \\ -3(1 - \overline{G_m}) \cdot \left(1 + 2 \left(1 - 30(z_s + z_r) / d_p\right)\right) & \text{otherwise,} \end{cases}$$

debe decir:

$$A_{ground,F,min} = \begin{cases} -3(1 - \overline{G_m}) & \text{si } d_p \leq 30(z_s + z_r) \\ -3(1 - \overline{G_m}) \cdot \left(1 + 2 \left(1 - 30(z_s + z_r) / d_p\right)\right) & \text{en los demás casos.} \end{cases}$$

En la página 37, en el anexo, en el punto 2.5.6, en el párrafo primero bajo la rúbrica «Difracción pura»:

donde dice:

$$\Delta_{dif} = \begin{cases} 10C_h \cdot \lg\left(3 + \frac{40}{\lambda} C''\delta\right) & \text{if } \frac{40}{\lambda} C''\delta \geq -2 \\ 0 & \text{otherwise,} \end{cases}$$

debe decir:

$$\Delta_{dif} = \begin{cases} 10C_h \cdot \lg\left(3 + \frac{40}{\lambda} C''\delta\right) & \text{si } \frac{40}{\lambda} C''\delta \geq -2 \\ 0 & \text{en los demás casos.} \end{cases}$$

En la página 39, en el anexo, en el punto 2.5.6, en el párrafo primero bajo la rúbrica «Condiciones favorables»:

donde dice: «SO, OR y SR»,

debe decir: « $\widehat{SO}$, $\widehat{OR}$ y $\widehat{SR}$ ».

En la página 43, en el anexo, en el punto 2.5.6, en el párrafo octavo bajo la rúbrica «Atenuación a través de la retrodifracción»:

donde dice:

$$\Delta_{retrodif} = \begin{cases} 10C_h \cdot \lg\left(3 + \frac{40}{\lambda} \delta'\right) & \text{if } \frac{40}{\lambda} \delta' \geq -2 \\ 0 & \text{otherwise,} \end{cases}$$

debe decir:

$$\Delta_{retrodif} = \begin{cases} 10C_h \cdot \lg\left(3 + \frac{40}{\lambda} \delta'\right) & \text{si } \frac{40}{\lambda} \delta' \geq -2 \\ 0 & \text{en los demás casos.} \end{cases}$$

En la página 89, en el anexo, en el punto 2.7.26, en el número 4 del párrafo segundo:

donde dice:

$$\text{«If } \begin{cases} \Delta L \leq \Delta L_R \\ \Delta L > \Delta L_R \end{cases} \text{ calculate the new value } \begin{cases} \text{by linear interpolation from the adjacent ones.} \\ \text{completely anew from the basic input data.} \end{cases}$$

debe decir:

«Si $\begin{cases} \Delta L \leq \Delta L_R \\ \Delta L > \Delta L_R \end{cases}$ calcule el nuevo valor $\begin{cases} \text{por interpolación lineal a partir de los valores adyacentes,} \\ \text{recurriendo directamente a los datos de base utilizados.} \end{cases}$ ».

En la página 129, el apéndice G del anexo quedará redactado como sigue:

«Apéndice G

Base de datos para fuentes ferroviarias

En este apéndice se presenta la base de datos de la mayoría de las fuentes de ruido ferroviario existentes que se deben utilizar para calcular el ruido del tráfico ferroviario mediante la aplicación del método descrito en la sección 2.3 (Ruido ferroviario).

Cuadro G-1

Coefficientes $L_{r,TR,i}$ y $L_{r,VEH,i}$ de rugosidad de la vía y de las ruedas

Longitud de onda	$L_{r,VEH,i}$		
	Tipo de freno		
	c	k	n
	Freno de rodadura de hierro fundido	Freno de material compuesto	Freno de disco
1 000 mm	2,2	– 4,0	– 5,9
800 mm	2,2	– 4,0	– 5,9
630 mm	2,2	– 4,0	– 5,9
500 mm	2,2	– 4,0	– 5,9
400 mm	2,2	– 4,0	– 5,9
315 mm	2,2	– 4,0	– 5,9
250 mm	2,2	– 4,0	2,3
200 mm	2,2	– 4,0	2,8
160 mm	2,4	– 4,0	2,6
120 mm	0,6	– 4,0	1,2
100 mm	2,6	– 4,0	2,1
80 mm	5,8	– 4,3	0,9
63 mm	8,8	– 4,6	– 0,3
50 mm	11,1	– 4,9	– 1,6
40 mm	11,0	– 5,2	– 2,9
31,5 mm	9,8	– 6,3	– 4,9
25 mm	7,5	– 6,8	– 7,0
20 mm	5,1	– 7,2	– 8,6
16 mm	3,0	– 7,3	– 9,3

$L_{r,VEH,i}$			
Longitud de onda	Tipo de freno		
	c	k	n
	Freno de rodadura de hierro fundido	Freno de material compuesto	Freno de disco
12 mm	1,3	– 7,3	– 9,5
10 mm	0,2	– 7,1	– 10,1
8 mm	– 0,7	– 6,9	– 10,3
6,3 mm	– 1,2	– 6,7	– 10,3
5 mm	– 1,0	– 6,0	– 10,8
4 mm	0,3	– 3,7	– 10,9
3,2 mm	0,2	– 2,4	– 9,5
2,5 mm	1,3	– 2,6	– 9,5
2 mm	3,1	– 2,5	– 9,5
1,6 mm	3,1	– 2,5	– 9,5
1,2 mm	3,1	– 2,5	– 9,5
1 mm	3,1	– 2,5	– 9,5
0,8 mm	3,1	– 2,5	– 9,5

$L_{r,TR,i}$		
Longitud de onda	Rugosidad de la vía	
	E	M
	EN ISO 3095:2013 (bien mantenido y muy liso)	Red media (normalmente mantenido y liso)
1 000 mm	17,1	11,0
800 mm	17,1	11,0
630 mm	17,1	11,0
500 mm	17,1	11,0
400 mm	17,1	11,0
315 mm	15,0	10,0
250 mm	13,0	9,0
200 mm	11,0	8,0
160 mm	9,0	7,0
120 mm	7,0	6,0
100 mm	4,9	5,0
80 mm	2,9	4,0

Longitud de onda	$L_{v,TR,i}$	
	Rugosidad de la vía	
	E	M
	EN ISO 3095:2013 (bien mantenido y muy liso)	Red media (normalmente mantenido y liso)
63 mm	0,9	3,0
50 mm	– 1,1	2,0
40 mm	– 3,2	1,0
31,5 mm	– 5,0	0,0
25 mm	– 5,6	– 1,0
20 mm	– 6,2	– 2,0
16 mm	– 6,8	– 3,0
12 mm	– 7,4	– 4,0
10 mm	– 8,0	– 5,0
8 mm	– 8,6	– 6,0
6,3 mm	– 9,2	– 7,0
5 mm	– 9,8	– 8,0
4 mm	– 10,4	– 9,0
3,2 mm	– 11,0	– 10,0
2,5 mm	– 11,6	– 11,0
2 mm	– 12,2	– 12,0
1,6 mm	– 12,8	– 13,0
1,2 mm	– 13,4	– 14,0
1 mm	– 14,0	– 15,0
0,8 mm	– 14,0	– 15,0

Cuadro G-2

Coeficientes $A_{3,i}$ del filtro de contacto

Longitud de onda	$A_{3,i}$				
	Carga por eje 50 kN-diámetro de rueda 360 mm	Carga por eje 50 kN-diámetro de rueda 680 mm	Carga por eje 25 kN-diámetro de rueda 920 mm	Carga por eje 50 kN-diámetro de rueda 920 mm	Carga por eje 100 kN-diámetro de rueda 920 mm
1 000 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
800 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
630 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
500 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

A _{3,i}					
Longitud de onda	Carga por eje 50 kN-diámetro de rueda 360 mm	Carga por eje 50 kN-diámetro de rueda 680 mm	Carga por eje 25 kN-diámetro de rueda 920 mm	Carga por eje 50 kN-diámetro de rueda 920 mm	Carga por eje 100 kN-diámetro de rueda 920 mm
400 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
315 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
250 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
200 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
160 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
120 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
100 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
80 mm	0,0	0,0	0,0	– 0,2	– 0,2
63 mm	0,0	– 0,2	– 0,2	– 0,5	– 0,6
50 mm	– 0,2	– 0,4	– 0,5	– 0,9	– 1,3
40 mm	– 0,5	– 0,7	– 0,9	– 1,6	– 2,2
31,5 mm	– 1,2	– 1,5	– 1,6	– 2,5	– 3,7
25 mm	– 2,0	– 2,8	– 2,5	– 3,8	– 5,8
20 mm	– 3,0	– 4,5	– 3,8	– 5,8	– 9,0
16 mm	– 4,3	– 7,0	– 5,8	– 8,5	– 11,5
12 mm	– 6,0	– 10,3	– 8,5	– 11,4	– 12,5
10 mm	– 8,4	– 12,0	– 12,0	– 12,0	– 12,0
8 mm	– 12,0	– 12,5	– 12,6	– 13,5	– 14,0
6,3 mm	– 11,5	– 13,5	– 13,5	– 14,5	– 15,0
5 mm	– 12,5	– 16,0	– 14,5	– 16,0	– 17,0
4 mm	– 13,9	– 16,0	– 16,0	– 16,5	– 18,4
3,2 mm	– 14,7	– 16,5	– 16,5	– 17,7	– 19,5
2,5 mm	– 15,6	– 17,0	– 17,7	– 18,6	– 20,5
2 mm	– 16,6	– 18,0	– 18,6	– 19,6	– 21,5
1,6 mm	– 17,6	– 19,0	– 19,6	– 20,6	– 22,4
1,2 mm	– 18,6	– 20,2	– 20,6	– 21,6	– 23,5
1 mm	– 19,6	– 21,2	– 21,6	– 22,6	– 24,5
0,8 mm	– 20,6	– 22,2	– 22,6	– 23,6	– 25,4

Cuadro G-3

Coefficientes $L_{H,TR,i}$, $L_{H,VEH,i}$ y $L_{H,VEH,SUP,i}$ para funciones de transferencia

(los valores se expresan en nivel de potencia acústica por eje)

$L_{H,TR,i}$							
Frecuencia	Tipo de base de la vía/Tipo de almohadilla de carril						
	B/S	B/M	B/H	B/S	B/M	B/H	B/H
	Travesía monobloque sobre almohadilla de carril suave	Travesía monobloque sobre almohadilla de carril de rigidez media	Travesía monobloque sobre almohadilla de carril rígida	Travesía bibloque sobre almohadilla de carril suave	Travesía bibloque sobre almohadilla de carril de rigidez media	Travesía bibloque sobre almohadilla de carril rígida	Travesías de madera
50 Hz	53,3	50,9	50,1	50,9	50,0	49,8	44,0
63 Hz	59,3	57,8	57,2	56,6	56,1	55,9	51,0
80 Hz	67,2	66,5	66,3	64,3	64,1	64,0	59,9
100 Hz	75,9	76,8	77,2	72,3	72,5	72,5	70,8
125 Hz	79,2	80,9	81,6	75,4	75,8	75,9	75,1
160 Hz	81,8	83,3	84,0	78,5	79,1	79,4	76,9
200 Hz	84,2	85,8	86,5	81,8	83,6	84,4	77,2
250 Hz	88,6	90,0	90,7	86,6	88,7	89,7	80,9
316 Hz	91,0	91,6	92,1	89,1	89,6	90,2	85,3
400 Hz	94,5	93,9	94,3	91,9	89,7	90,2	92,5
500 Hz	97,0	95,6	95,8	94,5	90,6	90,8	97,0
630 Hz	99,2	97,4	97,0	97,5	93,8	93,1	98,7
800 Hz	104,0	101,7	100,3	104,0	100,6	97,9	102,8
1 000 Hz	107,1	104,4	102,5	107,9	104,7	101,1	105,4
1 250 Hz	108,3	106,0	104,2	108,9	106,3	103,4	106,5
1 600 Hz	108,5	106,8	105,4	108,8	107,1	105,4	106,4
2 000 Hz	109,7	108,3	107,1	109,8	108,8	107,7	107,5
2 500 Hz	110,0	108,9	107,9	110,2	109,3	108,5	108,1
3 160 Hz	110,0	109,1	108,2	110,1	109,4	108,7	108,4
4 000 Hz	110,0	109,4	108,7	110,1	109,7	109,1	108,7
5 000 Hz	110,3	109,9	109,4	110,3	110,0	109,6	109,1
6 350 Hz	110,0	109,9	109,7	109,9	109,8	109,6	109,1
8 000 Hz	110,1	110,3	110,4	110,0	110,0	109,9	109,5
10 000 Hz	110,6	111,0	111,4	110,4	110,5	110,6	110,2

L _{H,VEH,i}				
Frecuencia	Rueda con diámetro de 920 mm, sin medida	Rueda con diámetro de 840 mm, sin medida	Rueda con diámetro de 680 mm, sin medida	Rueda con diámetro de 1 200 mm, sin medida
50 Hz	75,4	75,4	75,4	75,4
63 Hz	77,3	77,3	77,3	77,3
80 Hz	81,1	81,1	81,1	81,1
100 Hz	84,1	84,1	84,1	84,1
125 Hz	83,3	82,8	82,8	82,8
160 Hz	84,3	83,3	83,3	83,3
200 Hz	86,0	84,1	83,9	84,5
250 Hz	90,1	86,9	86,3	90,4
316 Hz	89,8	87,9	88,0	90,4
400 Hz	89,0	89,9	92,2	89,9
500 Hz	88,8	90,9	93,9	90,1
630 Hz	90,4	91,5	92,5	91,3
800 Hz	92,4	91,5	90,9	91,5
1 000 Hz	94,9	93,0	90,4	93,6
1 250 Hz	100,4	98,7	93,2	100,5
1 600 Hz	104,6	101,6	93,5	104,6
2 000 Hz	109,6	107,6	99,6	115,6
2 500 Hz	114,9	111,9	104,9	115,9
3 160 Hz	115,0	114,5	108,0	116,0
4 000 Hz	115,0	114,5	111,0	116,0
5 000 Hz	115,5	115,0	111,5	116,5
6 350 Hz	115,6	115,1	111,6	116,6
8 000 Hz	116,0	115,5	112,0	117,0
10 000 Hz	116,7	116,2	112,7	117,7

L _{H,VEH,SUP,i}	
Frecuencia	Tipo de vehículo
	a
	Norma de la UE
50 Hz	0,0
63 Hz	0,0
80 Hz	0,0
100 Hz	0,0

$L_{H,VEH,SUP,i}$	
Frecuencia	Tipo de vehículo
	a
	Norma de la UE
125 Hz	0,0
160 Hz	0,0
200 Hz	0,0
250 Hz	0,0
316 Hz	0,0
400 Hz	0,0
500 Hz	0,0
630 Hz	0,0
800 Hz	0,0
1 000 Hz	0,0
1 250 Hz	0,0
1 600 Hz	0,0
2 000 Hz	0,0
2 500 Hz	0,0
3 160 Hz	0,0
4 000 Hz	0,0
5 000 Hz	0,0
6 350 Hz	0,0
8 000 Hz	0,0
10 000 Hz	0,0

Cuadro G-4

Coefficientes $L_{R,IMPACT,i}$ del ruido de impacto

$L_{R,IMPACT,i}$	
Longitud de onda	Cambio de vía único/junta simple/cruce simple/100 m
1 000 mm	22,4
800 mm	22,4
630 mm	22,4
500 mm	23,8
400 mm	24,7

L _{R,IMPACTi}	
Longitud de onda	Cambio de vía único/junta simple/cruce simple/100 m
315 mm	24,7
250 mm	23,4
200 mm	21,7
160 mm	20,2
120 mm	20,4
100 mm	20,8
80 mm	20,9
63 mm	19,8
50 mm	18
40 mm	16
31,5 mm	13
25 mm	10
20 mm	6
16 mm	1
12 mm	– 4
10 mm	– 11
8 mm	– 16,5
6,3 mm	– 18,5
5 mm	– 21
4 mm	– 22,5
3,2 mm	– 24,7
2,5 mm	– 26,6
2 mm	– 28,6
1,6 mm	– 30,6
1,2 mm	– 32,6
1 mm	– 34
0,8 mm	– 34

Cuadro G-5

Coefficientes $L_{w,0,idling}$ del ruido de tracción

(los valores se expresan en nivel de potencia acústica por vehículo)

$L_{w,0,idling}$										
Frecuencia	Tipo de vehículo									
	d		d		d		e		e	
	Locomotora diésel (c. 800 kW)		Locomotora diésel (c. 2 200 kW)		Unidad múltiple diésel		Locomotora eléctrica		Unidad múltiple eléctrica	
	Fuente A	Fuente B	Fuente A	Fuente B	Fuente A	Fuente B	Fuente A	Fuente B	Fuente A	Fuente B
50 Hz	98,9	103,2	99,4	103,7	82,6	86,9	87,9	92,2	80,5	84,8
63 Hz	94,8	100,0	107,3	112,5	82,5	87,7	90,8	96,0	81,4	86,6
80 Hz	92,6	95,5	103,1	106,0	89,3	92,2	91,6	94,5	80,5	83,4
100 Hz	94,6	94,0	102,1	101,5	90,3	89,7	94,6	94,0	82,2	81,6
125 Hz	92,8	93,3	99,3	99,8	93,5	94,0	94,8	95,3	80,0	80,5
160 Hz	92,8	93,6	99,3	100,1	99,5	100,3	96,8	97,6	79,7	80,5
200 Hz	93,0	92,9	99,5	99,4	98,7	98,6	104,0	103,9	79,6	79,5
250 Hz	94,8	92,7	101,3	99,2	95,5	93,4	100,8	98,7	96,4	94,3
316 Hz	94,6	92,4	101,1	98,9	90,3	88,1	99,6	97,4	80,5	78,3
400 Hz	95,7	92,8	102,2	99,3	91,4	88,5	101,7	98,8	81,3	78,4
500 Hz	95,6	92,8	102,1	99,3	91,3	88,5	98,6	95,8	97,2	94,4
630 Hz	98,6	96,8	101,1	99,3	90,3	88,5	95,6	93,8	79,5	77,7
800 Hz	95,2	92,7	101,7	99,2	90,9	88,4	95,2	92,7	79,8	77,3
1 000 Hz	95,1	93,0	101,6	99,5	91,8	89,7	96,1	94,0	86,7	84,6
1 250 Hz	95,1	92,9	99,3	97,1	92,8	90,6	92,1	89,9	81,7	79,5
1 600 Hz	94,1	93,1	96,0	95,0	92,8	91,8	89,1	88,1	82,7	81,7
2 000 Hz	94,1	93,2	93,7	92,8	90,8	89,9	87,1	86,2	80,7	79,8
2 500 Hz	99,4	98,3	101,9	100,8	88,1	87,0	85,4	84,3	78,0	76,9
3 160 Hz	92,5	91,5	89,5	88,5	85,2	84,2	83,5	82,5	75,1	74,1
4 000 Hz	89,5	88,7	87,1	86,3	83,2	82,4	81,5	80,7	72,1	71,3
5 000 Hz	87,0	86,0	90,5	89,5	81,7	80,7	80,0	79,0	69,6	68,6
6 350 Hz	84,1	83,4	81,4	80,7	78,8	78,1	78,1	77,4	66,7	66,0
8 000 Hz	81,5	80,9	81,2	80,6	76,2	75,6	76,5	75,9	64,1	63,5
10 000 Hz	79,2	78,7	79,6	79,1	73,9	73,4	75,2	74,7	61,8	61,3

Cuadro G-6

Coefficientes $L_{w,0,1}$, $L_{w,0,2}$, α_1 , α_2 del ruido aerodinámico

[los valores se expresan en el nivel de potencia acústica por vehículo (para una longitud de vehículo de 20 m)]

	Ruido aerodinámico determinado a 300 km/h	
	α_1	α_2
	50	50
Frecuencia	$L_{w,0,1}$	$L_{w,0,2}$
50 Hz	112,6	36,7
63 Hz	113,2	38,5
80 Hz	115,7	39,0
100 Hz	117,4	37,5
125 Hz	115,3	36,8
160 Hz	115,0	37,1
200 Hz	114,9	36,4
250 Hz	116,4	36,2
316 Hz	115,9	35,9
400 Hz	116,3	36,3
500 Hz	116,2	36,3
630 Hz	115,2	36,3
800 Hz	115,8	36,2
1 000 Hz	115,7	36,5
1 250 Hz	115,7	36,4
1 600 Hz	114,7	105,2
2 000 Hz	114,7	110,3
2 500 Hz	115,0	110,4
3 160 Hz	114,5	105,6
4 000 Hz	113,1	37,2
5 000 Hz	112,1	37,5
6 350 Hz	110,6	37,9
8 000 Hz	109,6	38,4
10 000 Hz	108,8	39,2

Cuadro G-7

Coefficientes C_{bridge} de la radiación estructural

C_{bridge}	
Base de la vía	
N	L
Puentes predominantemente de cemento o calicanto con cualquier forma de vía	Puentes predominantemente de acero con vía de balasto
1	4».

Corrección de errores de la Directiva (UE) 2015/2366 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, sobre servicios de pago en el mercado interior y por la que se modifican las Directivas 2002/65/CE, 2009/110/CE y 2013/36/UE y el Reglamento (UE) n.º 1093/2010 y se deroga la Directiva 2007/64/CE

(Diario Oficial de la Unión Europea L 337 de 23 de diciembre de 2015)

En la página 115, en el artículo 115, apartado 5:

- donde dice:* «5. Los Estados miembros no prohibirán a las personas jurídicas que hayan realizado en sus territorios, con anterioridad al 12 de enero de 2016, actividades de proveedores de servicios de iniciación de pagos y de proveedores de servicios de información sobre cuentas en el sentido de la presente Directiva seguir llevando acabo esas mismas actividades en sus territorios durante el período transitorio a que hacen referencia los apartados 2 y 4, de conformidad con el marco reglamentario aplicable en ese momento.».
- debe decir:* «5. Los Estados miembros no prohibirán a las personas jurídicas que hayan realizado en sus territorios, con anterioridad al 12 de enero de 2016, actividades de proveedores de servicios de iniciación de pagos y de proveedores de servicios de información sobre cuentas en el sentido de la presente Directiva seguir llevando a cabo esas mismas actividades en sus territorios durante el período transitorio a que hacen referencia los apartados 2 y 4, de conformidad con el marco reglamentario aplicable en la actualidad.».