

ES

ES

ES



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 8.9.2009
COM(2009) 464 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO
EUROPEO**

**acerca de un informe de situación sobre la aplicación de la Directiva de seguridad
ferroviaria y las Directivas de interoperabilidad ferroviaria**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2009) 1157}

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO

acerca de un informe de situación sobre la aplicación de la Directiva de seguridad ferroviaria y las Directivas de interoperabilidad ferroviaria

(Texto pertinente a efectos del EEE)

1. INTRODUCCIÓN

El presente informe describe la situación actual en cuanto a la aplicación de la Directiva de seguridad ferroviaria y la consecución de la interoperabilidad del sistema ferroviario europeo desde el primer informe aprobado por la Comisión en noviembre de 2006¹. El informe se presenta para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 31 de la Directiva de seguridad ferroviaria², el artículo 24 de la Directiva sobre la interoperabilidad del sistema de alta velocidad³ y el artículo 28 de la Directiva sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario convencional⁴.

Con el fin de preparar este informe, la Comisión Europea encargó un estudio destinado a analizar el grado de implantación de la interoperabilidad ferroviaria y de la legislación en materia de seguridad, así como los progresos realizados en este ámbito⁵, y realizó una consulta pública al respecto, cuyos resultados se resumen en el anexo de este informe⁶.

Por lo que se refiere a la seguridad ferroviaria, el informe se inspira también en las conclusiones del primer informe bianual sobre el desarrollo de la seguridad ferroviaria en la Comunidad Europea publicado por la Agencia Ferroviaria Europea en 2008⁷.

Este informe no tiene en cuenta las recientes modificaciones del marco legal de la seguridad y la interoperabilidad ferroviarias⁸ dado que se están todavía incorporando a los ordenamientos jurídicos nacionales.

¹ Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo: Informe de situación (2000-2005) sobre la aplicación de las Directivas de la interoperabilidad (96/48/CE para los ferrocarriles de alta velocidad y 2001/16/CE para los ferrocarriles convencionales) COM(2006) 660 final.

² Directiva 2004/49/ce del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios. DO L 220 de 21.6.2004, p. 16.

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 17 de junio de 2008, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional. DO L 110 de 20.4.2001, p.1.

⁵ http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2007_interoperability_safety.pdf.

⁶ Documento de trabajo de la Comisión que acompaña la Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo titulada: Informe de situación sobre la aplicación de la Directiva de seguridad ferroviaria y las Directivas de interoperabilidad ferroviaria. SEC(2009) XXX.

⁷ http://www.era.europa.eu/core/Safety/Documents/our%20products/ERA%20biennial%20reports/Web-ERA_Rapport_final_2008-09-01.pdf.

⁸ 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. DO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

2. APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA DE SEGURIDAD FERROVIARIA

2.1. Transposición por los Estados miembros

Todos los Estados miembros notificaron a la Comisión las medidas nacionales adoptadas para aplicar la Directiva de seguridad ferroviaria, a excepción de Luxemburgo, contra el cual se mantiene abierto un procedimiento de infracción. Sin embargo, en varios casos, se ha retrasado la transposición y no se ha cumplido el plazo legal especificado en la Directiva, que termina el 30 de abril de 2006.

La próxima etapa consiste en comprobar que se han aplicado correctamente todas las disposiciones de la Directiva, lo cual incluye controles de conformidad y análisis detallados con el fin de verificar, por ejemplo, la capacidad de los organismos nacionales para realizar las tareas requeridas por la Directiva. Estos análisis están todavía en curso, por lo que es prematuro sacar conclusiones definitivas al respecto. No obstante, están disponibles ya algunos primeros resultados sobre la notificación de las normas de seguridad nacionales y la creación de organismos nacionales.

2.2. Normas nacionales de seguridad y notificación

El artículo 8 de la Directiva de seguridad ferroviaria prevé que los Estados miembros adopten normas de seguridad nacionales y las notifiquen a la Comisión Europea. Estas normas se refieren a requisitos de seguridad impuestos en los Estados miembros y aplicables a más de una empresa ferroviaria.

Se han notificado casi 5 000 normas de seguridad nacionales. A petición de la Comisión, la Agencia ha examinado estas notificaciones y recomendado que se pidan aclaraciones a la mayoría de los Estados miembros o se notifiquen estas normas de nuevo.

En cuanto a la publicación de las normas de seguridad nacionales, se prevé que, en 2009, la Agencia proponga maneras de mejorar el acceso.

2.3. Creación de autoridades y organismos nacionales

El papel de las autoridades nacionales de seguridad (ANS) es crucial tanto para mantener la seguridad como para garantizar que ésta no constituya un obstáculo a la apertura del mercado a la hora de desarrollar la interoperabilidad. La mayoría de las ANS se creó entre 2006 y 2007. A finales de 2008, sólo un Estado miembro no había establecido aún su ANS. Generalmente, la mayoría de estas autoridades depende del Ministerio de Transportes.

Los Estados miembros tienen que crear también organismos de investigación independientes que tengan por misión investigar accidentes ferroviarios graves. Al mes de abril de 2009, sólo un Estado miembro no había creado aún su organismo de investigación nacional (OIN).

La Agencia ha establecido redes con el fin de facilitar la cooperación y el intercambio de ideas y experiencias entre estos organismos nacionales.

Directiva 2008/110/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios. DO L 345 de 23.12.2008, p. 62.

2.4. Desarrollo y aplicación de la legislación derivada a nivel europeo

La Directiva de seguridad ferroviaria prevé la adopción por la Comisión de una gran cantidad de legislación derivada, redactada por la Agencia a partir de mandatos de la Comisión (véase el anexo 6).

El primer instrumento, que se aprobó en 2007, fue el Reglamento (CE) nº 653/2007 de la Comisión, de 13 de junio de 2007, sobre el uso de un formato europeo común para los certificados de seguridad y los documentos de solicitud, de conformidad con el artículo 10 de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, y sobre la validez de los certificados de seguridad expedidos en virtud de la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁹.

El 24 de abril de 2009¹⁰ y el 5 de junio de 2009¹¹ se aprobaron, respectivamente, métodos para evaluar riesgos y también para evaluar la consecución de los objetivos de seguridad, mientras se sigue trabajando en nuevos textos legislativos.

2.5. Certificación de la seguridad

La Directiva de seguridad ferroviaria obliga a las empresas ferroviarias y a los administradores de infraestructuras a obtener un certificado o una autorización de seguridad. Los certificados de seguridad y las autorizaciones están compuestos de dos partes. La parte A confirma la aceptación del sistema de gestión de la seguridad de una empresa ferroviaria o de un gestor de infraestructura, mientras que la parte B es específica de la red.

A 31 de marzo de 2009, la base de datos pública de certificados de seguridad gestionada por la Agencia contenía 277 certificados de tipo A válidos. La mayoría de ellos se había expedido entre 2007 y 2008.

En 2010 la Agencia publicará más información acerca de la situación de la certificación de la seguridad, así como una propuesta de estrategia para la migración a un certificado de seguridad comunitario único, basándose en una evaluación de los procedimientos de certificación de la seguridad en los Estados miembros.

2.6. Informes sobre seguridad

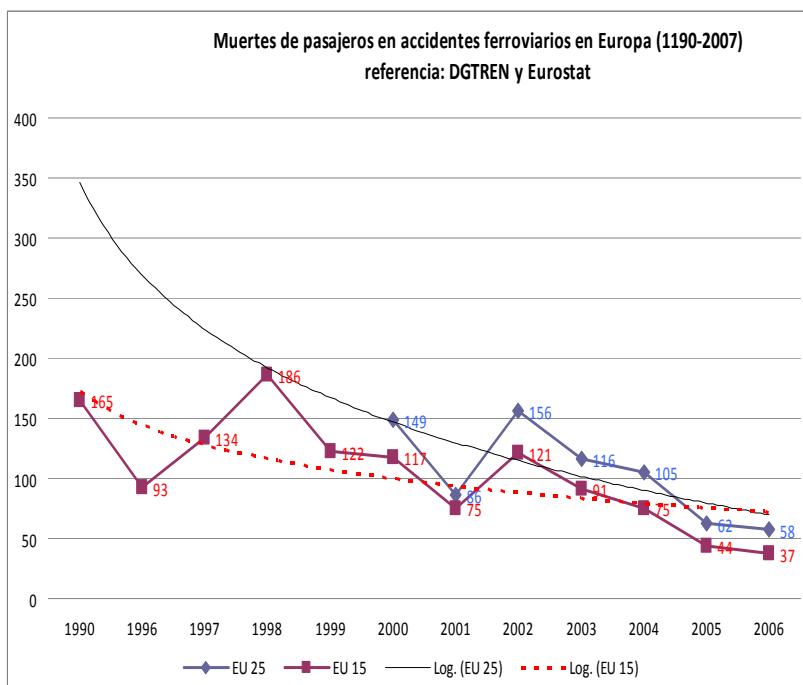
De conformidad con lo dispuesto en el artículo 18 de la Directiva de seguridad ferroviaria, las ANS han de publicar informes anuales en los que se dé información sobre el estado de la seguridad ferroviaria. La Agencia se basa en estos informes para controlar continuamente la evolución de la seguridad ferroviaria en la UE (véase el informe bianual de la AFE⁷).

En general, las cifras iniciales confirman que los ferrocarriles son muy seguros para los usuarios del transporte ferroviario: al año se registran menos de 100 muertes frente a las 40 000 de las carreteras de la UE. Además, la evolución de la seguridad ferroviaria en los Estados miembros puede considerarse muy positiva dado que el número de muertes de pasajeros descendió de unas 400 en 1970 a sólo 58 en 2006.

⁹ DO L 153 de 14.6. 2007, p. 9.

¹⁰ DO L 108 de 29.4. 2009, p. 4-19.

¹¹ DO L 150 de 13.6. 2009, p. 11-19.



Estas cifras y análisis suplementarios por país demuestran también que la apertura del mercado y la separación de funciones pueden realizarse sin efectos negativos en la seguridad.

Sin embargo, las cifras ponen de manifiesto que en los accidentes ferroviarios mortales intervienen, de manera elevada, tercera personas. Se trata principalmente de personas no autorizadas (intrusos) y de usuarios de pasos a nivel (cerca de 1 500 muertes al año sumando los dos casos). Los suicidios son otro aspecto particular de los accidentes ferroviarios: estas muertes no se declaran como accidentes y raramente son objeto de artículos de prensa. En 2006 fueron la causa de unas 2 300 muertes, lo que representa más del 60% del total.

3. PROGRESOS HACIA LA INTEROPERABILIDAD

3.1. Aplicación de las Directivas sobre interoperabilidad

Todos los Estados miembros han notificado las medidas nacionales por las que se aplicaban las Directivas sobre la interoperabilidad siguientes: Directiva 96/48/CE (sistema ferroviario de alta velocidad), Directiva 2001/16/CE (sistema ferroviario convencional) y Directiva 2004/50 (alineación de las Directivas sobre el sistema ferroviario de alta velocidad y sobre el sistema ferroviario convencional y ampliación de su ámbito de aplicación).

Las Directivas sobre la interoperabilidad ferroviaria prevén la aprobación de numerosa legislación derivada. Además de las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI, véase el punto 3.2), la Comisión adoptó la Decisión 2007/756/CE, por la que se aprobaba una especificación común para el registro nacional de vehículos¹². Las Directivas especifican también otros registros (por ejemplo, el registro de infraestructuras y el registro de material rodante) en los que está trabajando la Agencia.

¹²

DO L 305 de 23.11.2007, p. 30.

3.2. ETI: situación actual

Las ETI son especificaciones técnicas que responden a los requisitos esenciales definidos en las Directivas sobre la interoperabilidad a nivel de subsistemas y componentes de interoperabilidad.

Por lo que se refiere al sistema ferroviario de alta velocidad, desde 2002 se ha aprobado una serie de ETI que cubre todos los subsistemas pertinentes, seguida de una revisión de varias ETI en 2008. En el anexo 6 figura una lista de todas las ETI y las Decisiones por las que se modifican las ETI.

La Comisión adoptó también varias ETI para el sistema ferroviario convencional que cubren las aplicaciones telemáticas para los servicios de carga (ATF), las emisiones sonoras, el mando y la señalización (CCS), los vagones de mercancías, y la explotación y gestión del tráfico (OPE). Además, se cuenta con dos ETI horizontales aplicables a los sistemas ferroviarios de alta velocidad y convencionales que tratan de la seguridad en los túneles ferroviarios y de las personas con movilidad reducida. Todas estas ETI han sido redactadas por la Asociación Europea para la Interoperabilidad Ferroviaria (AEIF), designada para actuar como órgano común representativo establecido al amparo de la Directiva 96/48/CE.

Desde 2006, la Agencia Ferroviaria Europea está preparando el último grupo de ETI del sistema ferroviario convencional, que cubre la infraestructura, la energía, el material rodante (locomotoras, unidades múltiples, vagones de pasajeros), y las aplicaciones telemáticas al servicio de los pasajeros (TAP). La aprobación de estas ETI está prevista para 2010.

No obstante, conviene seguir desarrollando este marco jurídico, por ejemplo, para corregir errores y precisar las denominadas «cuestiones pendientes» de las ETI y ampliar su alcance geográfico (véase el punto 3.5).

Por ello, la Agencia trabaja actualmente en la revisión de las ETI del sistema ferroviario convencional sobre vagones de mercancías, explotación y gestión del tráfico (OPE) y CCS. La aprobación de estas ETI revisadas está prevista para 2010. En cuanto a las otras ETI, existe un procedimiento de gestión del cambio.

3.3. Análisis de las excepciones

Las excepciones dispensan de la aplicación de las ETI en ciertas condiciones fijadas por las Directivas sobre la interoperabilidad. Entre la adopción de las primeras ETI en 2002 y la entrada en vigor de la Directiva 2008/57/CE, el 19 de julio de 2008, la Comisión recibió 43 excepciones de 9 Estados miembros. En el anexo figura una lista completa de las excepciones.

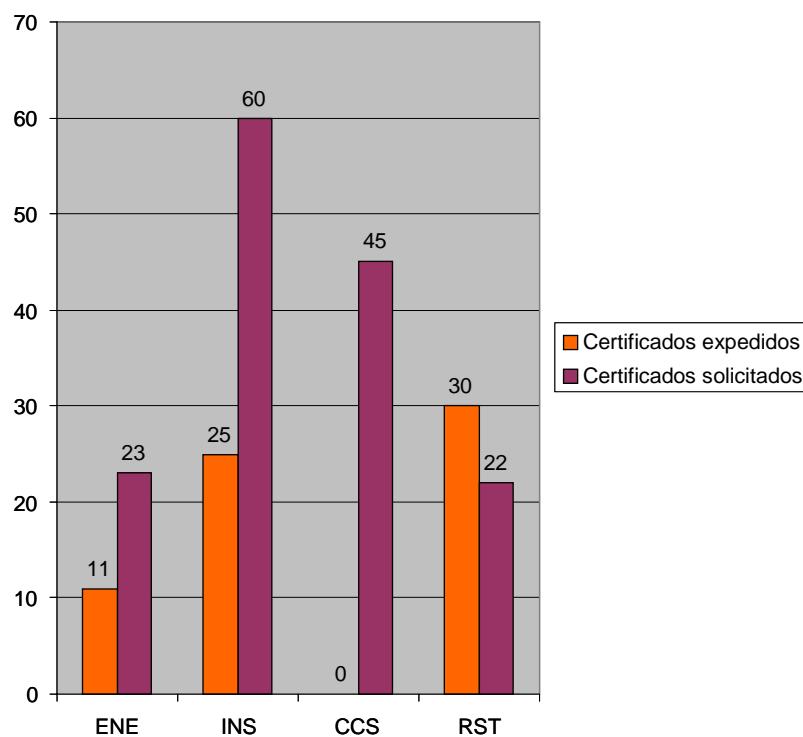
Estas excepciones se refieren a casi todas las ETI en vigor. El número más elevado de excepciones corresponde a las ETI sobre ruido (18 excepciones), vagones de mercancías (11), energía (alta velocidad, 6), el CCS (alta velocidad, 5) e infraestructura (alta velocidad, 5).

La mayoría de las excepciones (34) se basan en el artículo 7, letra a), de las dos Directivas, que dispensa de la aplicación de las ETI a los subsistemas nuevos, renovados o modernizados que se encuentren en una fase de desarrollo avanzada en el momento de la publicación de una ETI. Debido al carácter especial de este tipo de excepciones, éstas sólo pueden concederse poco tiempo después de la publicación de las ETI; es de esperar, pues, una fuerte disminución del número de nuevas excepciones estos próximos años, una vez adoptadas todas las ETI.

En general, el número limitado y los tipos de excepciones indican que la aplicación de las ETI puede considerarse un éxito.

3.4. Interoperabilidad sobre el terreno

Para el análisis de los progresos logrados en la interoperabilidad de los ferrocarriles europeos, el número de certificados de conformidad expedidos para los subsistemas por los organismos notificados puede proporcionar una indicación de la manera en que se aplican las ETI. Dado que las ETI para el sistema ferroviario convencional no están completas, se dan las cifras correspondientes a los ferrocarriles de alta velocidad. El gráfico siguiente muestra el número de certificados expedidos y solicitados a julio de 2007 (fuente: NB Rail)



Estas cifras indican una actividad significativa en la certificación de los subsistemas, cada uno de los cuales contribuye a la interoperabilidad de los ferrocarriles europeos.

La introducción del ERTMS en la red interoperable europea es otro indicador importante de los avances hacia la interoperabilidad. A finales de 2008, aproximadamente 2 000 kilómetros de líneas equipadas con el ERTMS prestaban servicios comerciales en diferentes países europeos, especialmente en líneas de alta velocidad.

Las dificultades respecto a la definición de una norma técnica común única y compatible se superaron en 2008 gracias a la firma de un memorando de acuerdo entre la Comisión Europea y el sector ferroviario.

Los contratos firmados recientemente y los planes de despliegue nacionales presentados por los Estados miembros indican que nos encontraremos ante un aumento exponencial estos próximos años: 11 500 kilómetros se pondrán en servicio de aquí a finales de 2012 y 23 000 kilómetros para 2015.

El 22 de julio de 2009¹³ se aprobó un plan de despliegue europeo de carácter vinculante, que tiene por objeto un despliegue rápido y coordinado del sistema. Concretamente, se trata de equipar un primer proyecto de red de aquí a 2015 (incluidos líneas clave como Rotterdam – Génova, Munich –Verona, Amberes –Basilea, Valencia –Lyon –Budapest, Dresde –Budapest –Constanza o Berlín –Terespol). Para 2020, los principales nudos de transporte de mercancías europeos estarán conectados mediante el ERTMS proporcionando así nuevas oportunidades comerciales a las empresas de transporte de mercancías por ferrocarril.

Ambos análisis ponen de manifiesto que la interoperabilidad del sistema ferroviario europeo está en constante aumento.

3.5. Obstáculos a la interoperabilidad

Durante más de un siglo, el desarrollo de los ferrocarriles se ha gestionado a escala nacional basándose en requisitos nacionales más que en un enfoque europeo común. El resultado es que el transporte ferroviario internacional en Europa es todavía complejo y su explotación, onerosa. Esta segmentación constituye aún un obstáculo a la creación de una zona ferroviaria europea aunque se han invertido recursos financieros, políticos y humanos considerables en la integración de los sistemas ferroviarios.

La vida útil de los activos ferroviarios es larga, situándose entre 30 y 40 años para el material rodante y un siglo para la infraestructura. Así pues, para que la armonización técnica sea viable, la migración a un sistema ferroviario interoperable consiste principalmente en aplicar los requisitos de interoperabilidad a los subsistemas nuevos, renovados y modernizados; cosa que requiere tiempo, por lo cual se prevé que los avances se den sólo a medio o largo plazo. En algunos casos, como el del ERTMS, sólo se puede sacar partido a la interoperabilidad cuando el sistema se despliega de manera coordinada a lo largo de todo un corredor. En estos casos, hay que modernizar los tramos de las líneas existentes antes del final de la vida útil del subsistema.

Otro obstáculo a la interoperabilidad es el mantenimiento de distintas prácticas nacionales donde ya se ha iniciado la armonización europea. Este problema puede deberse a un marco jurídico europeo incompleto o a lagunas que permiten diferentes interpretaciones. Si bien el marco jurídico del sistema ferroviario de alta velocidad está ya completo, el del sistema ferroviario convencional está todavía en fase de desarrollo, dado que todavía no se han ultimado y aprobado las ETI sobre infraestructuras y subsistemas de energía, y las relativas a las unidades de tracción y los vagones de pasajeros. Este obstáculo se superará para 2010.

En este contexto, la existencia de las denominadas «cuestiones pendientes» de las ETI puede dar lugar a lagunas en la interoperabilidad, dado que se aplican requisitos nacionales con distintas soluciones de interfaz. A finales de 2008, existían más de 100 cuestiones pendientes diferentes en las ETI en vigor. Una posible solución a este problema consistiría en cerrar las cuestiones pendientes en la revisión de las ETI.

Además, las ETI actuales sólo cubren algunas partes del sistema ferroviario, dado que el alcance de las dos Directivas sobre la interoperabilidad se limita a las redes ferroviarias transeuropeas definidas en la Decisión n° 1692/96/CE¹⁴. La Directiva 2004/50/CE preveía ampliar gradualmente el alcance al conjunto de la red y a todos los vehículos cuando se

¹³ DO L 194 de 25.7 2009

¹⁴ DO L 228 de 9.9.1996, p. 1.

adoptasen nuevas ETI o se revisasen algunas en vigor. Con el fin de aplicar esta disposición de manera proporcional, en 2007 la Comisión encargó a la Agencia que estudiase la viabilidad de extender el alcance geográfico de las ETI recientemente revisadas. Este análisis está previsto que se termine en 2009.

Otro obstáculo potencial es la integración de un subsistema en el sistema ferroviario en el momento del procedimiento de puesta en servicio especificado en las Directivas sobre la interoperabilidad. Antes de que una ANS pueda autorizar la puesta en servicio, debe demostrarse la compatibilidad del subsistema con el conjunto del sistema ferroviario. Las ETI no pueden proporcionar todos los requisitos necesarios para esta evaluación. Se corre así el riesgo de introducir procedimientos operativos concretos que lleven a una disminución de la interoperabilidad. Este aspecto de la «integración» fue mejorado en la nueva Directiva sobre la interoperabilidad y será tratado también por el Reglamento de la Comisión relativo a los métodos de seguridad comunes (CSM) sobre el análisis de riesgos, que está previsto aprobar en la primera mitad de 2009.

4. CONCLUSIONES

Los progresos obtenidos gracias al marco reglamentario comunitario en materia de seguridad e interoperabilidad ferroviarias deberían fomentar un ulterior desarrollo del mercado interior ferroviario, facilitando la creación de empresas, la disminución de los costes de entrada en el mercado y, en definitiva, la competitividad del transporte ferroviario respecto a otros modos de transporte.

Los análisis efectuados en este informe muestran resultados contradictorios por el momento.

En lo que se refiere a la seguridad ferroviaria, las estadísticas ponen de manifiesto que el sistema ferroviario de la Comunidad es seguro y que los cambios organizativos derivados del marco comunitario no sólo no han tenido una incidencia negativa en la seguridad sino que, según las previsiones, elevarán los niveles de seguridad a corto y medio plazo.

Desde el punto de vista del mercado, los requisitos de seguridad todavía imponen barreras a la entrada considerables. Estas barreras se refieren principalmente al coste y la duración de los procedimientos a escala nacional, a su disparidad a través de Europa y a la falta de transparencia/previsibilidad. En este ámbito se prevén avances sustanciales, en parte gracias a la armonización de los certificados de seguridad para las empresas ferroviarias y a la introducción de métodos de seguridad comunes, y en parte gracias a la aceptación mutua de las normas nacionales en el momento de la autorización de la puesta en servicio de vehículos ferroviarios.

El éxito de estas actividades dependerá de dos condiciones:

- la instauración completa de organismos recientemente creados, sobre todo las ANS, de manera que funcionen a niveles similares de competencias y de eficiencia; esta condición es necesaria para la creación de una confianza mutua entre las ANS; por ello, la Comisión seguirá controlando que la legislación comunitaria se transponga correctamente en lo que se refiere a los nuevos instrumentos y estructuras;
- el papel dirigente de la Agencia Ferroviaria Europea en la armonización gradual de las normas y procedimientos de seguridad y en su sustitución progresiva por métodos

comunes; este papel puede evolucionar, aún más, en el futuro para complementar o suplementar las actividades de las ANS en los procedimientos de certificación y autorización.

Está previsto que la legislación derivada sobre la interoperabilidad esté terminada en 2010 en lo que se refiere a la red RTE-T. Sin duda alguna, ésta es una prioridad para la Comisión, puesto que no puede lograrse una interoperabilidad real sin ETI para todos los subsistemas. Otra prioridad de la Comisión consiste en gestionar la transición del antiguo régimen (basado en los Reglamentos Internacionales de vehículos (RIV), principal acuerdo del sector sobre las normas en materia de tráfico internacional y nacional, al nuevo régimen establecido por las ETI y los registros de las infraestructuras y el material rodante.

El número creciente de certificados de conformidad expedidos para los subsistemas y el número limitado de excepciones indican que, en general, las ETI existentes se aplican con éxito. Ello pone de manifiesto también la importancia de los organismos notificados y de su papel en la mejora de las competencias y la creación de una confianza mutua. No obstante, las cuestiones pendientes que subsisten en las ETI y su limitado alcance geográfico pueden obstaculizar la integración futura del sistema ferroviario europeo dado que constituyen obstáculos a la interoperabilidad. Será, pues, fundamental cerrar las cuestiones pendientes y ampliar el alcance de las ETI en un plazo razonablemente corto.

El avance hacia la interoperabilidad es un proceso lento. Debido a la prolongada vida útil de la infraestructura ferroviaria y el material rodante y a la necesidad de mantener los costes de inversión para el sector a un nivel aceptable, es imposible proceder a cambios radicales hacia soluciones armonizadas. Por esta razón la Comisión se propone concentrar sus esfuerzos en aplicar las especificaciones técnicas que aporten beneficios importantes a corto y medio plazo, es decir, las ETI CCS, TAF, TAP y OPE.

También será necesario que las revisiones futuras de las ETI concedan más importancia a los principios desarrollados dentro de la estrategia destinada a simplificar el marco regulador y, asimismo, que aseguren la pertinencia, eficacia y proporcionalidad de la legislación ferroviaria. Por ejemplo, será necesario plantearse un mayor recurso a normas europeas voluntarias. Este informe ha dado a la Comisión una oportunidad de destacar estas cuestiones. La Comisión seguirá controlando cómo se aplica en la práctica el marco jurídico para la seguridad y la interoperabilidad ferroviaria, asegurando la introducción de toda la legislación derivada (principalmente las ETI del sistema ferroviario convencional y los métodos de seguridad comunes) y la transposición de las nuevas Directivas. A continuación la Comisión se propone preparar una Comunicación en la cual revisará sus políticas en materia de interoperabilidad y seguridad del sistema ferroviario comunitario.