

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/6 DE LA COMISIÓN**de 5 de enero de 2017****sobre el plan de despliegue europeo del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE ⁽¹⁾, y en particular su artículo 47, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) El objetivo del plan de despliegue europeo del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) es garantizar que los vehículos mencionados en el punto 1.1 del anexo del Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión ⁽²⁾ equipados con el ERTMS puedan acceder gradualmente a un número mayor de líneas, puertos, terminales y estaciones de clasificación sin necesitar sistemas de clase B, además del ERTMS. Procede adaptar el plan de despliegue europeo del ERTMS establecido en la Decisión 2012/88/UE de la Comisión ⁽³⁾ atendiendo a la situación del despliegue del ERTMS en los Estados miembros y adecuarlo a los requisitos del artículo 39, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 y a la definición de corredores de la red básica que figura en el artículo 2, punto 14, del Reglamento (UE) n.º 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾. Dicho plan, en combinación con el plan de implementación nacional mencionado en el punto 7.4.4 del anexo del Reglamento (UE) 2016/919, ha de dar a los propietarios de vehículos suficiente visibilidad para hacer posible una planificación empresarial adecuada.
- (2) Un plan de despliegue de los corredores de la red básica debe incluir las estaciones, las intersecciones, el acceso a los principales puertos marítimos e interiores, aeropuertos, terminales ferroviarias/viales y componentes de infraestructura mencionados en el artículo 11 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, que resultan esenciales para garantizar la interoperabilidad de la red ferroviaria europea.
- (3) El pleno cumplimiento del Reglamento (UE) 2016/919 es un requisito previo fundamental para el despliegue del ERTMS. Los Estados miembros aún no han alcanzado este objetivo, en particular porque han recurrido a soluciones nacionales o específicas para proyectos concretos.
- (4) En el despliegue de nuevas actividades en tierra del ERTMS, los Estados miembros deben utilizar el conjunto más reciente de especificaciones a que se refiere el anexo A del Reglamento (UE) 2016/919, que corrige los errores e interpretaciones erróneas del referencial precedente, simplifica las soluciones técnicas y garantiza la compatibilidad con las unidades a bordo del referencial 3.
- (5) Las reglas de implementación en tierra complementan las reglas de implementación a bordo establecidas en el Reglamento (UE) 2016/919; es por tanto necesario adaptar el plan de despliegue europeo del ERTMS a las especificaciones técnicas de interoperabilidad relativas a los subsistemas de control-mando y señalización establecidas en dicho Reglamento.
- (6) El despliegue del ERTMS en los tramos transfronterizos puede resultar difícil desde el punto de vista técnico, por lo que debe ser objeto de una intervención prioritaria de la Unión, los Estados miembros y los administradores de infraestructuras en cuestión. Los corredores ferroviarios de mercancías en la acepción del Reglamento (UE) n.º 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, ⁽⁵⁾ también pueden desempeñar un papel fundamental en el despliegue del ERTMS en los tramos transfronterizos, en particular mediante la aplicación de soluciones coordinadas.

⁽¹⁾ DO L 348 de 20.12.2013, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea (DO L 158 de 15.6.2016, p. 1).

⁽³⁾ Decisión 2012/88/UE de la Comisión, de 25 de enero de 2012, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de control-mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo (DO L 51 de 23.2.2012, p. 1).

⁽⁴⁾ Reglamento (UE) n.º 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa», por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 680/2007 y (CE) n.º 67/2010 (DO L 348 de 20.12.2013, p. 129).

⁽⁵⁾ Reglamento (UE) n.º 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo (DO L 276 de 20.10.2010, p. 22).

- (7) Al ser la sincronización del despliegue transfronterizo un aspecto comercial importante para las empresas ferroviarias, es conveniente que los administradores de infraestructuras en cuestión firmen un acuerdo que garantice la coordinación de las fechas de despliegue y las soluciones técnicas. En caso de desacuerdo, la Comisión puede prestar ayuda en la búsqueda de soluciones.
- (8) Con el fin de seguir los avances del despliegue del ERTMS en los corredores de la red básica, los Estados miembros deben notificar a la Comisión la ejecución puntual de sus tramos mediante el sistema TENtec y el registro europeo de infraestructuras. A petición del Estado miembro interesado y solamente en circunstancias excepcionales, pueden aplazarse las fechas correspondientes.
- (9) La revisión del Reglamento (UE) n.º 1316/2013 puede tener consecuencias en la adecuación de los corredores de la red básica. El presente Reglamento debe revisarse en consecuencia. El presente Reglamento establece fechas de ejecución de los tramos de corredor en que puede ponerse en servicio el ERTMS en 2023, a más tardar. Todas las fechas posteriores a 2023 serán objeto de revisión a más tardar el 31 de diciembre de 2023 con respecto al horizonte temporal determinado en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 a fin de disponer de un calendario de ejecución realista y determinar si es posible adelantar las fechas de ejecución.
- (10) A partir de la fecha de aplicación del presente Reglamento, que constituye un acto de ejecución en el sentido del artículo 13 del Reglamento (UE) 2016/919, dejarán de aplicarse los puntos 7.3.1, 7.3.2, 7.3.2.1, 7.3.2.2, 7.3.2.4, 7.3.2.5, 7.3.2.6, 7.3.4 y 7.3.5 del anexo III de la Decisión 2012/88/UE. No obstante, el punto 7.3.2.3 no ha de estar cubierto por el presente Reglamento, ya que queda fuera del ámbito de aplicación de su base jurídica. Por consiguiente, el punto 7.3.2.3 del anexo III de la Decisión 2012/88/UE debe seguir aplicándose hasta la adopción de otro acto de ejecución.
- (11) En lo que respecta a las líneas de alta velocidad situadas en los corredores de la red básica regulados por el presente Reglamento, si una de las condiciones establecidas en el punto 7.3.2.3 del anexo III de la Decisión 2012/88/UE se cumple antes de la fecha indicada para el mismo tramo en el anexo I, los administradores de infraestructuras ferroviarias deben instalar en tierra el ERTMS en ese tramo de conformidad con esa disposición.
- (12) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité mencionado en el artículo 52 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece el calendario de despliegue del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario («ERTMS») en los corredores de la red básica recogidos en el anexo I.
2. El presente Reglamento no es aplicable a la implementación a bordo del ERTMS prevista en el punto 7.3.3 del anexo III de la Decisión 2012/88/UE.

Artículo 2

Reglas de implementación específicas del ETCS para las instalaciones en tierra

1. Los administradores de infraestructuras ferroviarias deberán equipar los corredores de la red básica con el ERTMS y ponerlo en servicio en dichos corredores a más tardar en las fechas indicadas en el anexo I del presente Reglamento, incluidas las estaciones e intersecciones ferroviarias. El enlace ferroviario a los elementos enumerados en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 y a los componentes de infraestructura mencionados en el artículo 11 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 que estén situados en el corredor de la red básica deberá estar equipado y en servicio en la fecha indicada para el tramo de corredor de la red básica respectivo.

El despliegue se ajustará a lo dispuesto en el artículo 1, apartado 4, el artículo 7, apartado 2, letra c), y el artículo 39, apartado 3, del Reglamento (UE) n.º 1315/2013.

2. Se considerará que un corredor de la red básica está equipado con el ERTMS cuando la puesta en servicio del sistema esté autorizada de conformidad con el artículo 15 de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ o con el artículo 18 de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾, de modo que sea posible el tráfico de pasajeros y mercancías en ambos sentidos, en particular en caso de obras o perturbaciones, y, en la medida necesaria para la explotación de vehículos equipados únicamente con el ERTMS, en las vías secundarias.
3. Los administradores de infraestructuras ferroviarias actuarán en cooperación y se esforzarán por equipar y poner en servicio el ERTMS en los tramos transfronterizos simultáneamente y de forma coherente desde el punto de vista técnico. Los administradores de infraestructuras ferroviarias, tras consultar a las empresas ferroviarias que corresponda, firmarán un acuerdo sobre los aspectos técnicos y operativos del despliegue en cada uno de esos tramos transfronterizos. Los administradores de infraestructuras ferroviarias podrán suscribir dicho acuerdo a más tardar un año antes de la primera de las fechas de despliegue correspondientes al tramo transfronterizo de que se trate. En dicho acuerdo se establecerán disposiciones transitorias a fin de tomar en consideración las necesidades de las empresas ferroviarias en relación con sus operaciones transfronterizas. En caso de desacuerdo, los Estados miembros afectados iniciarán un diálogo activo para encontrar soluciones comunes convergentes. Podrán solicitar la asistencia de la Comisión. Los Estados miembros notificarán tales acuerdos a la Comisión en un plazo de un mes tras su conclusión.
4. Las fechas de finalización establecidas en los acuerdos relativos a proyectos cofinanciados por la Unión que sean anteriores a las fechas previstas en el anexo I prevalecerán sobre esas fechas.
5. Los Estados miembros podrán decidir mantener los sistemas de clase B existentes, tal como se definen en el punto 2.2 del anexo del Reglamento (UE) 2016/919. No obstante, a más tardar en las fechas establecidas en el anexo I, los vehículos contemplados en el punto 1.1 del anexo del Reglamento (UE) 2016/919 que estén equipados con una versión del ERTMS que sea compatible con el equipo en tierra podrán tener acceso a las líneas y componentes de infraestructura mencionados en el artículo 11 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, sin que tengan que estar provistos de un sistema de clase B.

Artículo 3

Notificaciones

1. Una vez que se ponga en servicio el ERTMS en un tramo del corredor de la red básica, el Estado miembro interesado lo notificará a la Comisión en un plazo de un mes a través de los sistemas establecidos de conformidad con el artículo 49, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 y con el artículo 5, apartado 1, de la Decisión de Ejecución 2014/880/UE de la Comisión ⁽³⁾.
2. Los Estados miembros notificarán a la Comisión cualquier retraso en la puesta en servicio del ERTMS en un tramo determinado de un corredor de la red básica que deba equiparse. Los administradores de infraestructuras ferroviarias informarán en consecuencia de esos retrasos a los Estados miembros.
3. Cuando notifique los retrasos mencionados en el apartado 2, el Estado miembro interesado remitirá a la Comisión un expediente con una descripción técnica del proyecto en el que se indique una nueva fecha para la puesta en servicio del ERTMS. En el expediente se especificarán los motivos del retraso y se indicarán las medidas correctoras adoptadas por el administrador de la infraestructura ferroviaria.
4. Si el retraso obedece a una circunstancia excepcional, la Comisión podrá aceptar que se prorrogue la fecha pertinente por un máximo de tres años. Cuando se conceda una prórroga, el Estado miembro introducirá las modificaciones necesarias en su plan de implementación nacional elaborado conforme al punto 7.4.4 del anexo del Reglamento (UE) 2016/919 en un plazo de un mes tras la concesión de dicha prórroga.

Se considerará circunstancia excepcional con arreglo al párrafo primero una circunstancia resultante de la fase de planificación que esté relacionada con conclusiones geológicas específicas, la protección del medio ambiente o de las especies, hallazgos arqueológicos, procedimientos de concesión de permisos, la realización de una evaluación de impacto ambiental de conformidad con la Directiva 2014/52/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾; o una circunstancia resultante de las fases de autorización y construcción que escape al control del promotor del proyecto y no pertenezca a la categoría de los riesgos habituales que deben abordarse en el marco de la gestión de este tipo de proyectos.

⁽¹⁾ 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⁾ Directiva (UE) 2016/797/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44).

⁽³⁾ Decisión de Ejecución 2014/880/UE de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria y por la que se deroga la Decisión de Ejecución 2011/633/UE (DO L 356 de 12.12.2014, p. 489).

⁽⁴⁾ Directiva 2014/52/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, por la que se modifica la Directiva 2011/92/UE, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente (DO L 124 de 25.4.2014, p. 1).

5. En caso de que un acto legislativo modifique de manera incompatible las especificaciones del ERTMS establecidas en el Reglamento (UE) 2016/919, los Estados miembros presentarán a la Comisión un análisis de los efectos de la aplicación de la referencia jurídica modificada en su red y en la planificación del ERTMS sin demora injustificada y, a más tardar, en el momento en que el Comité contemplado en el artículo 51 de la Directiva (UE) 2016/797 formule su dictamen. Si puede demostrarse que las modificaciones han tenido efectos directos en el coste o el calendario de determinadas implementaciones específicas, se adaptará el anexo I en consecuencia.

Artículo 4

Revisión

A más tardar el 31 de diciembre de 2023, la Comisión, previa consulta con los Estados miembros y con la asistencia del coordinador europeo para el ERTMS a que se refiere el artículo 45 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, realizará una revisión de las fechas posteriores al 1 de enero de 2024 que se establecen en el anexo I del presente Reglamento.

Artículo 5

Referencias

Las referencias al anexo III de la Decisión 2012/88/UE se entenderán hechas al presente Reglamento y se leerán con arreglo al cuadro de correspondencias que figura en el anexo II.

Artículo 6

Entrada en vigor

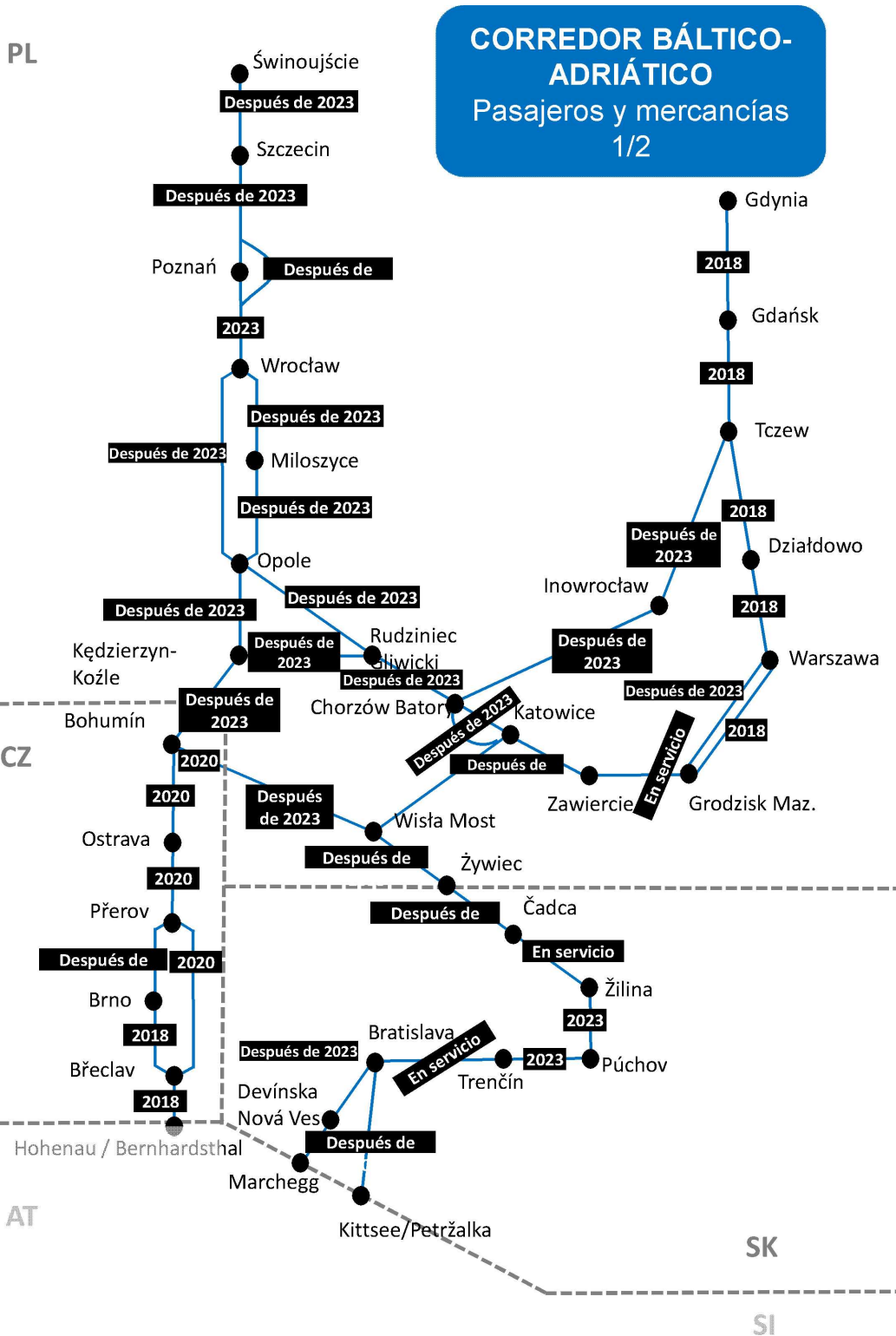
El presente Reglamento entrará en vigor el 26 de enero de 2017.

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

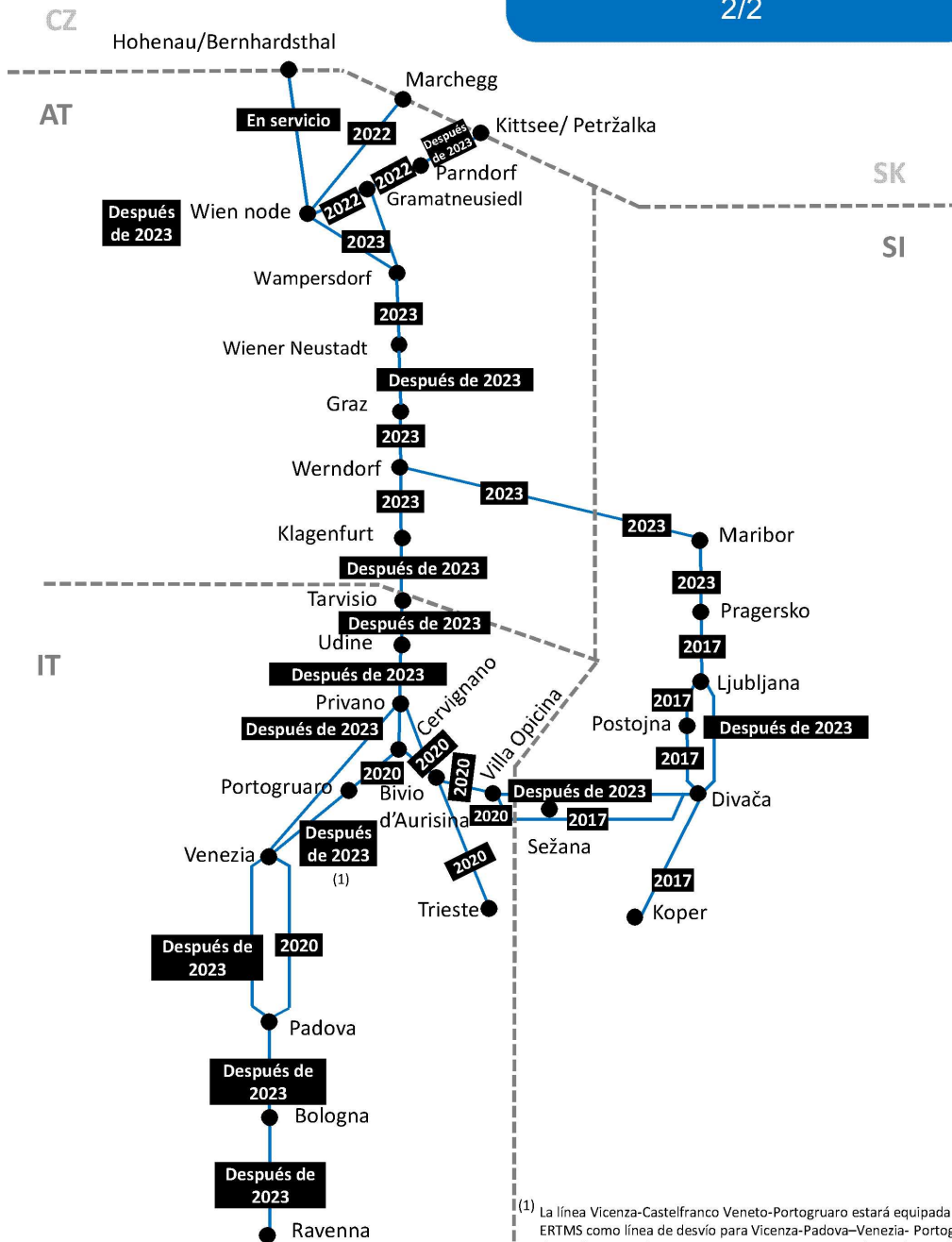
Hecho en Bruselas, el 5 de enero de 2017.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER

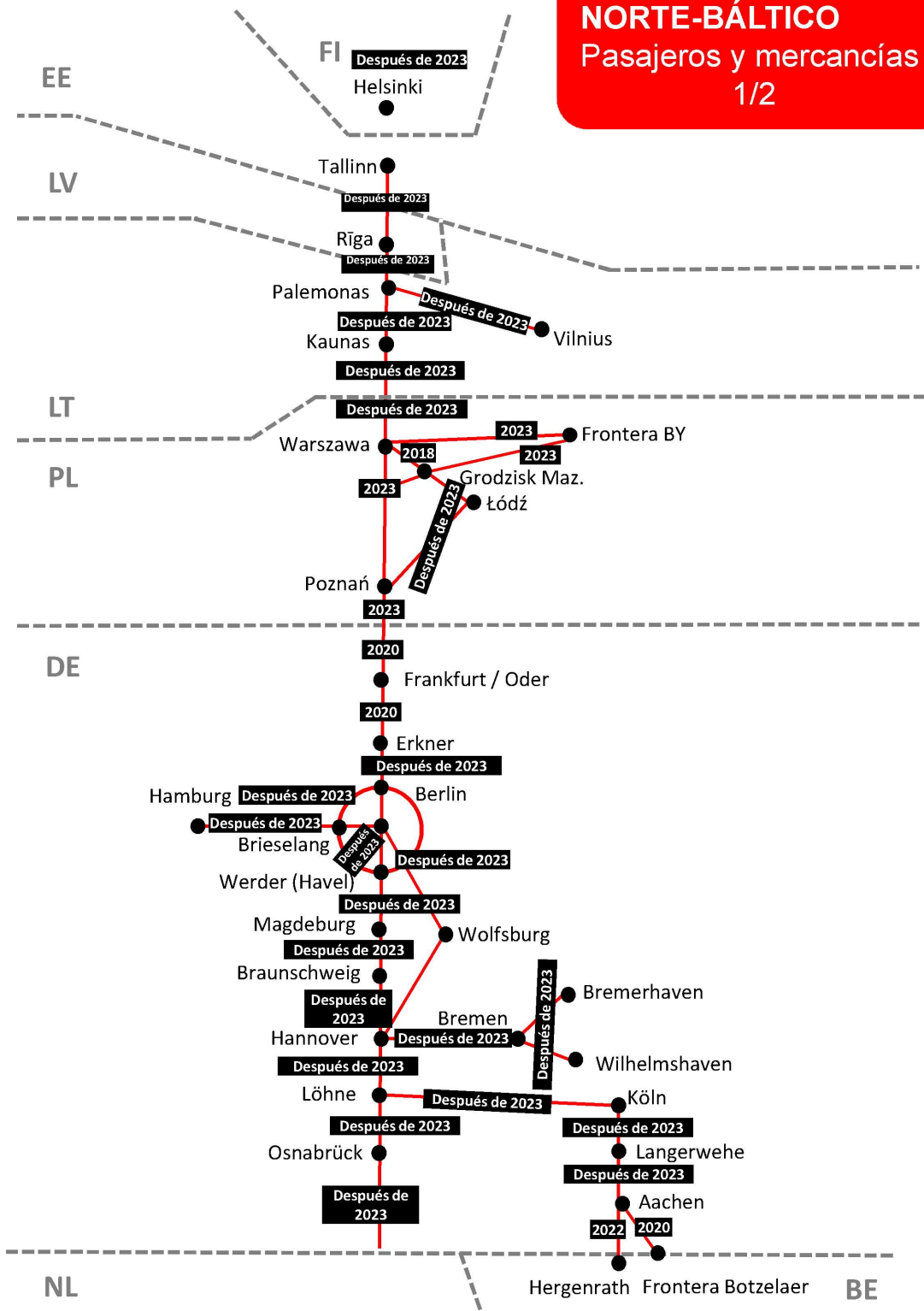
ANEXO I



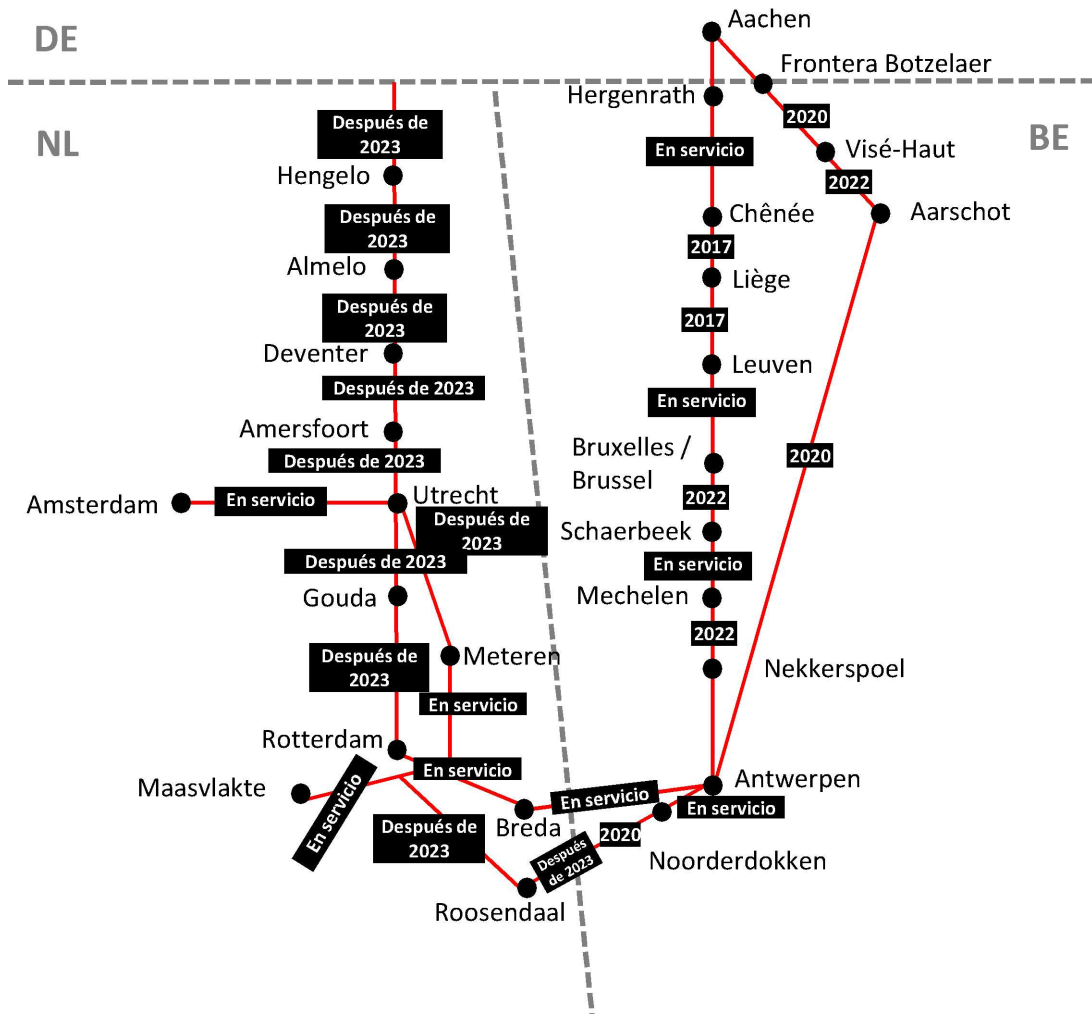
CORREDOR BÁLTICO-ADRIÁTICO
Pasajeros y mercancías
2/2

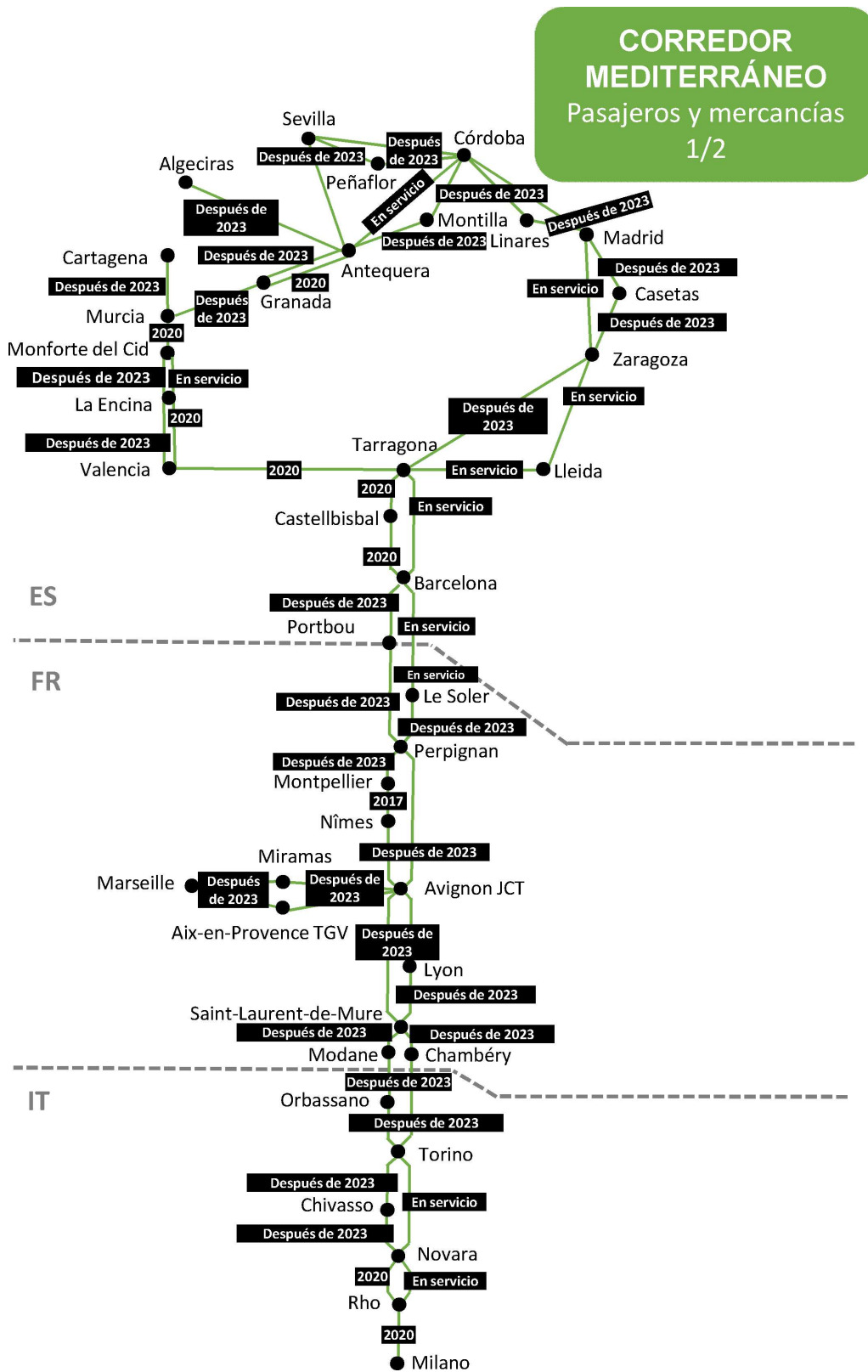


CORREDOR MAR DEL NORTE-BÁLTICO
Pasajeros y mercancías
1/2

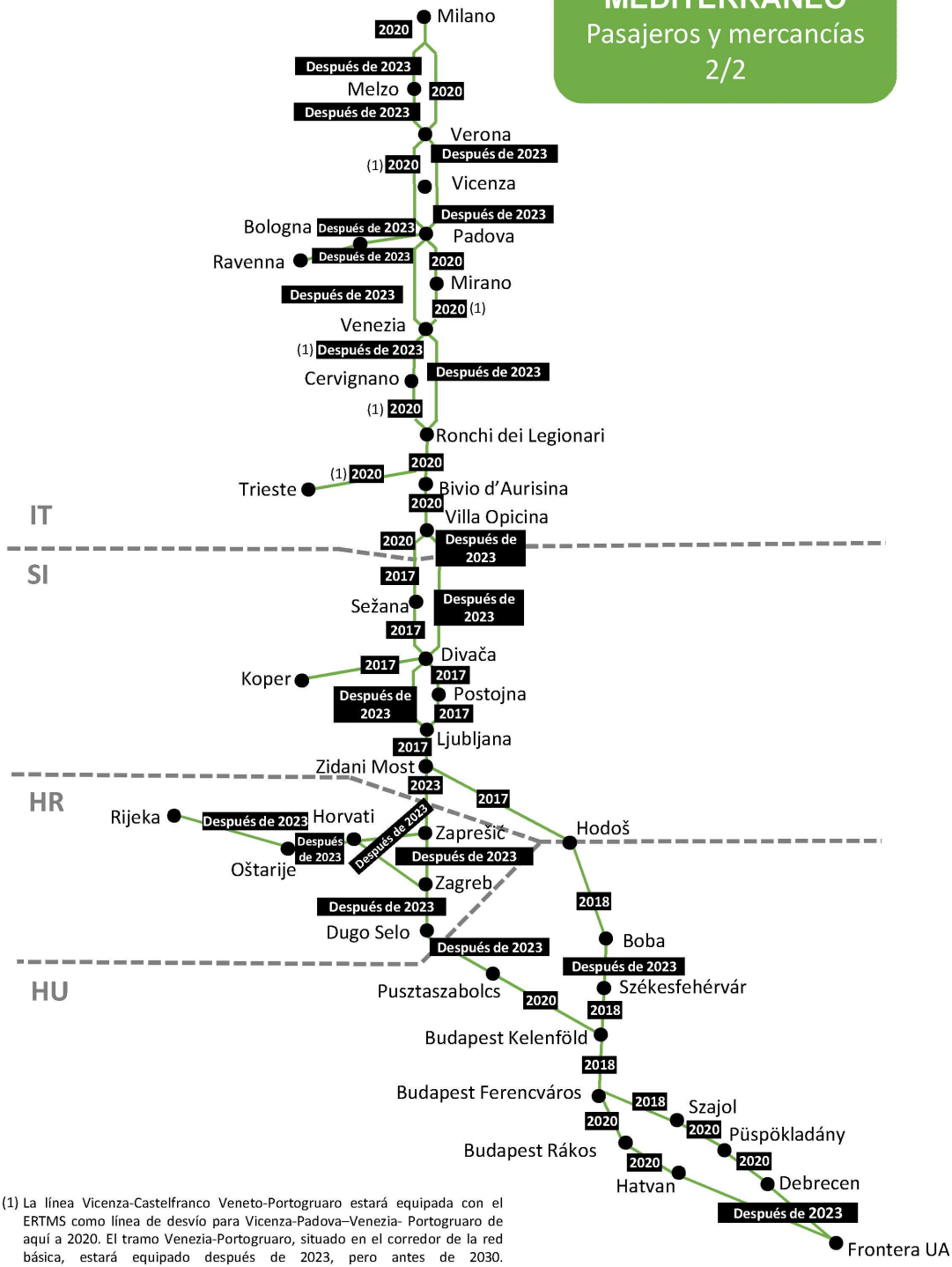


CORREDOR MAR DEL NORTE-BÁLTICO
 Pasajeros y mercancías
 2/2



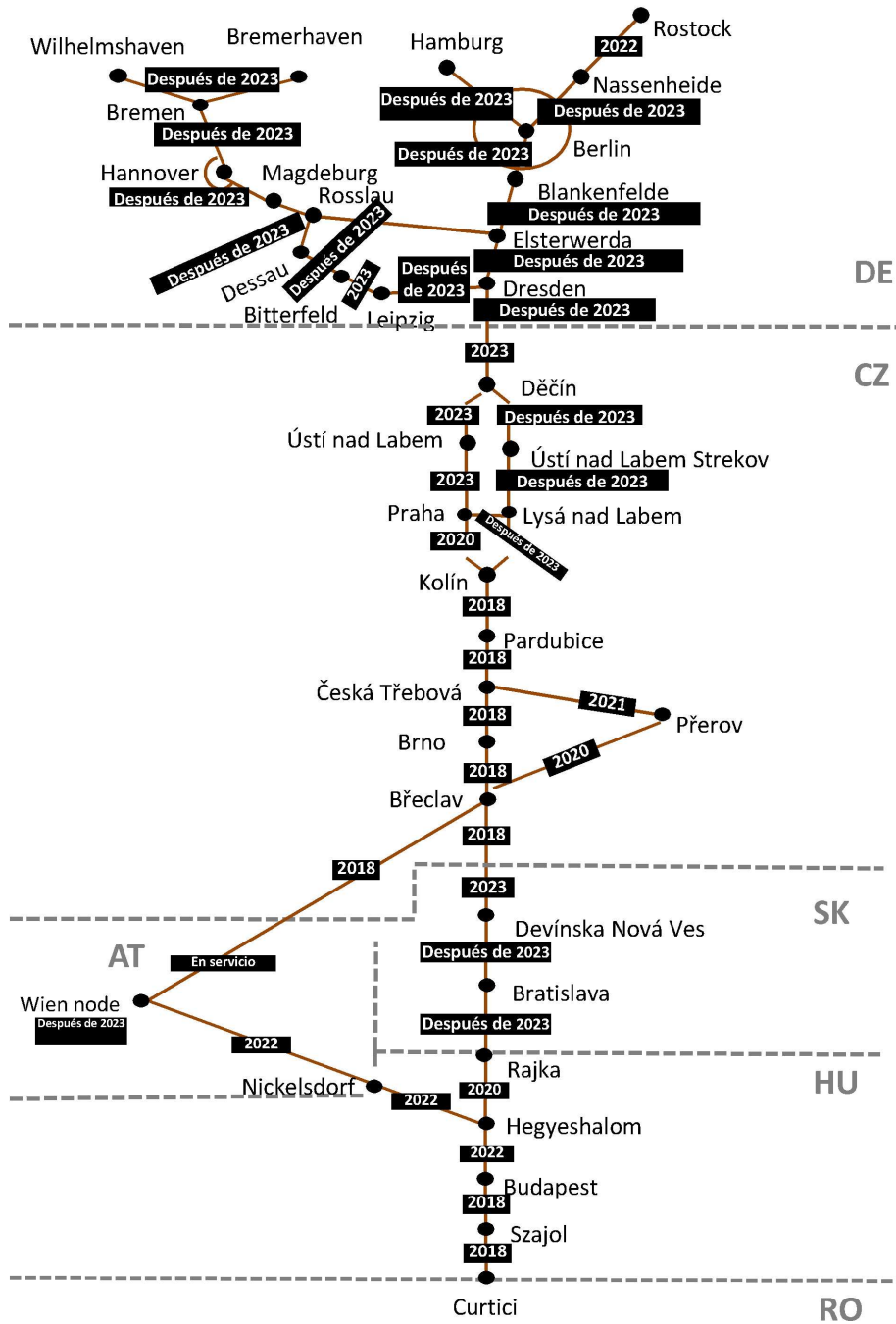


CORREDOR MEDITERRÁNEO
Pasajeros y mercancías
2/2

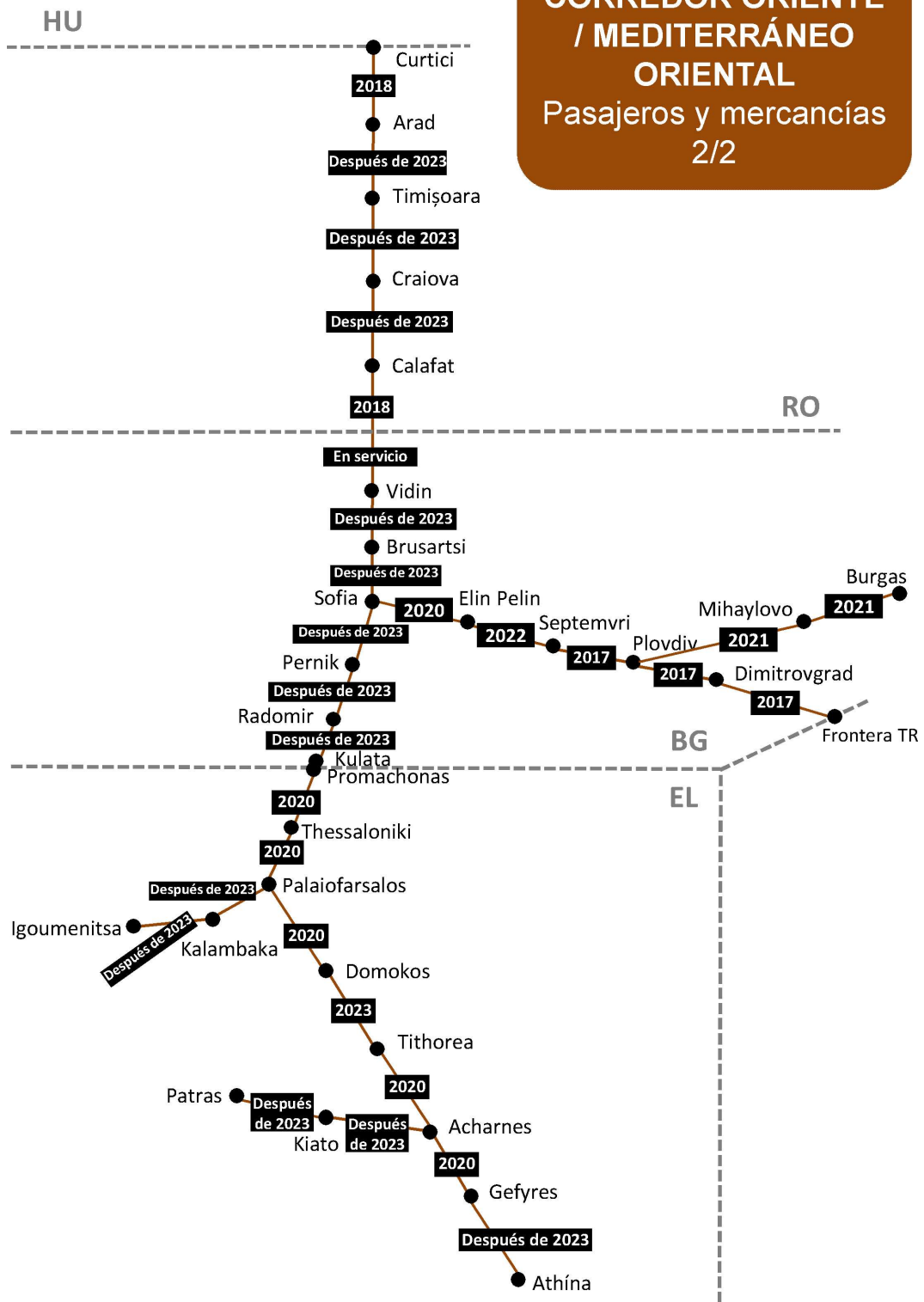


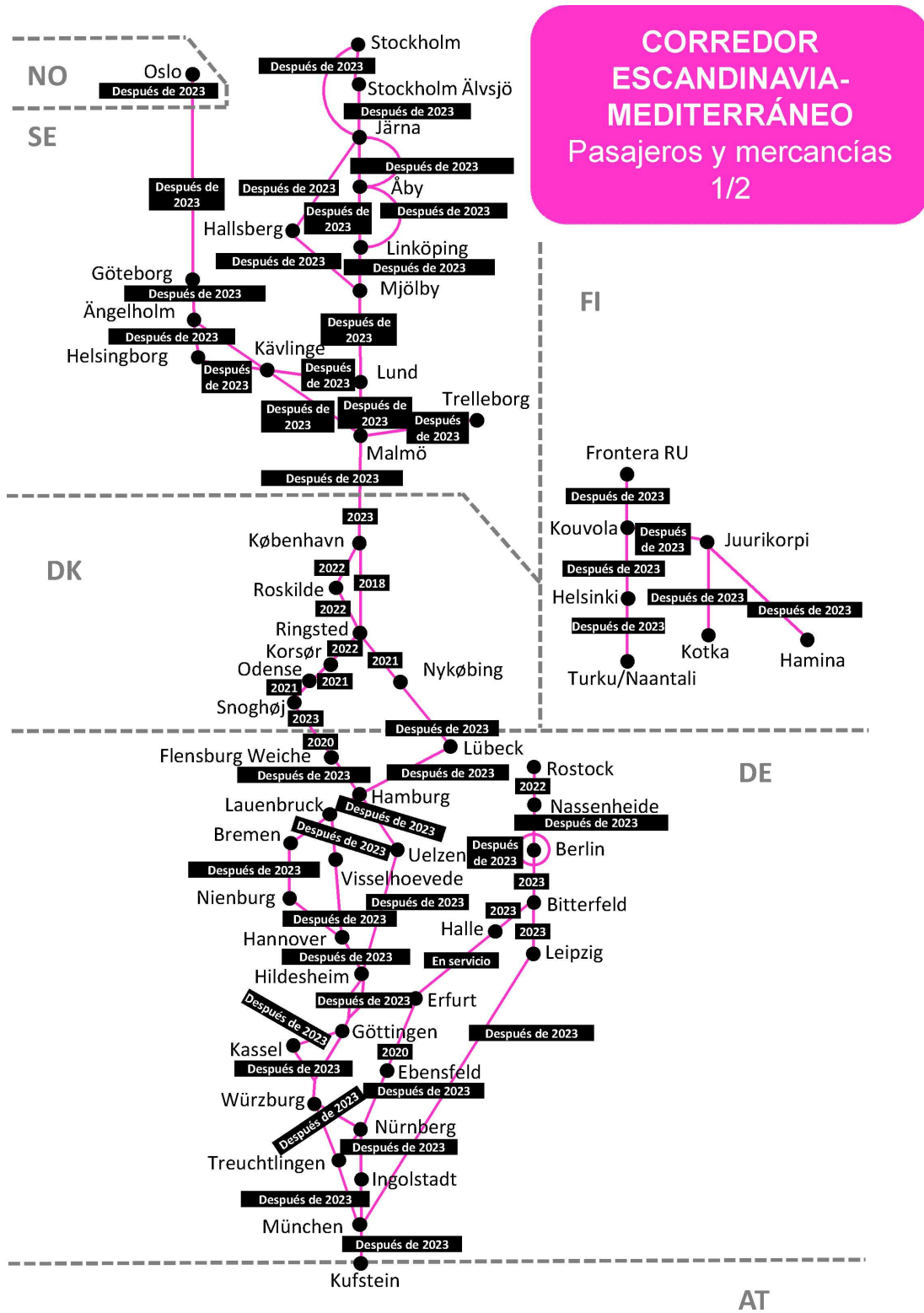
(1) La línea Vicenza-Castelfranco Veneto-Portogruaro estará equipada con el ERTMS como línea de desvío para Vicenza-Padova-Venezia-Portogruaro de aquí a 2020. El tramo Venezia-Portogruaro, situado en el corredor de la red básica, estará equipado después de 2023, pero antes de 2030.

**CORREDOR ORIENTE /
MEDITERRÁNEO ORIENTAL**
Pasajeros y mercancías
1/2

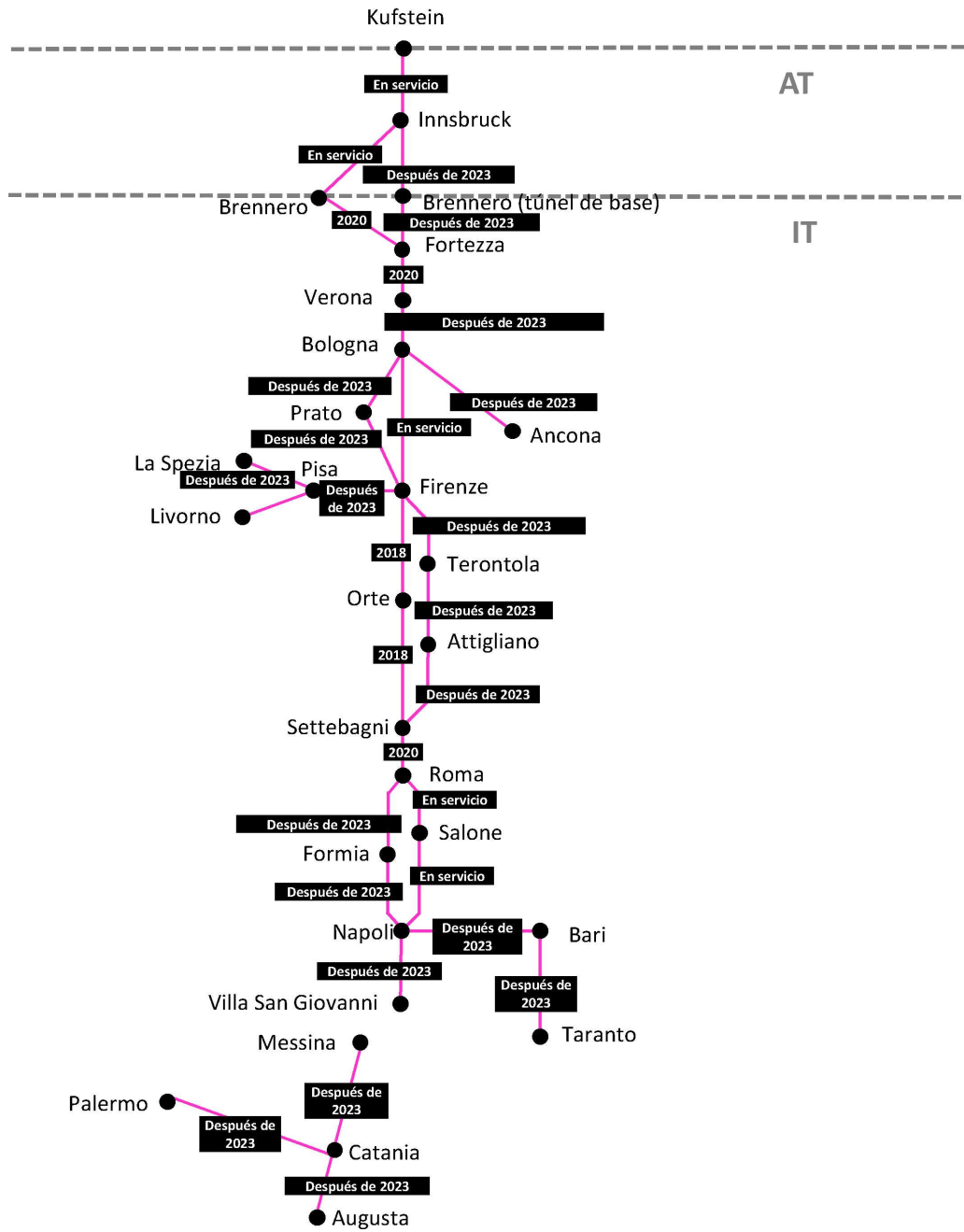


CORREDOR ORIENTE / MEDITERRÁNEO ORIENTAL
Pasajeros y mercancías
2/2





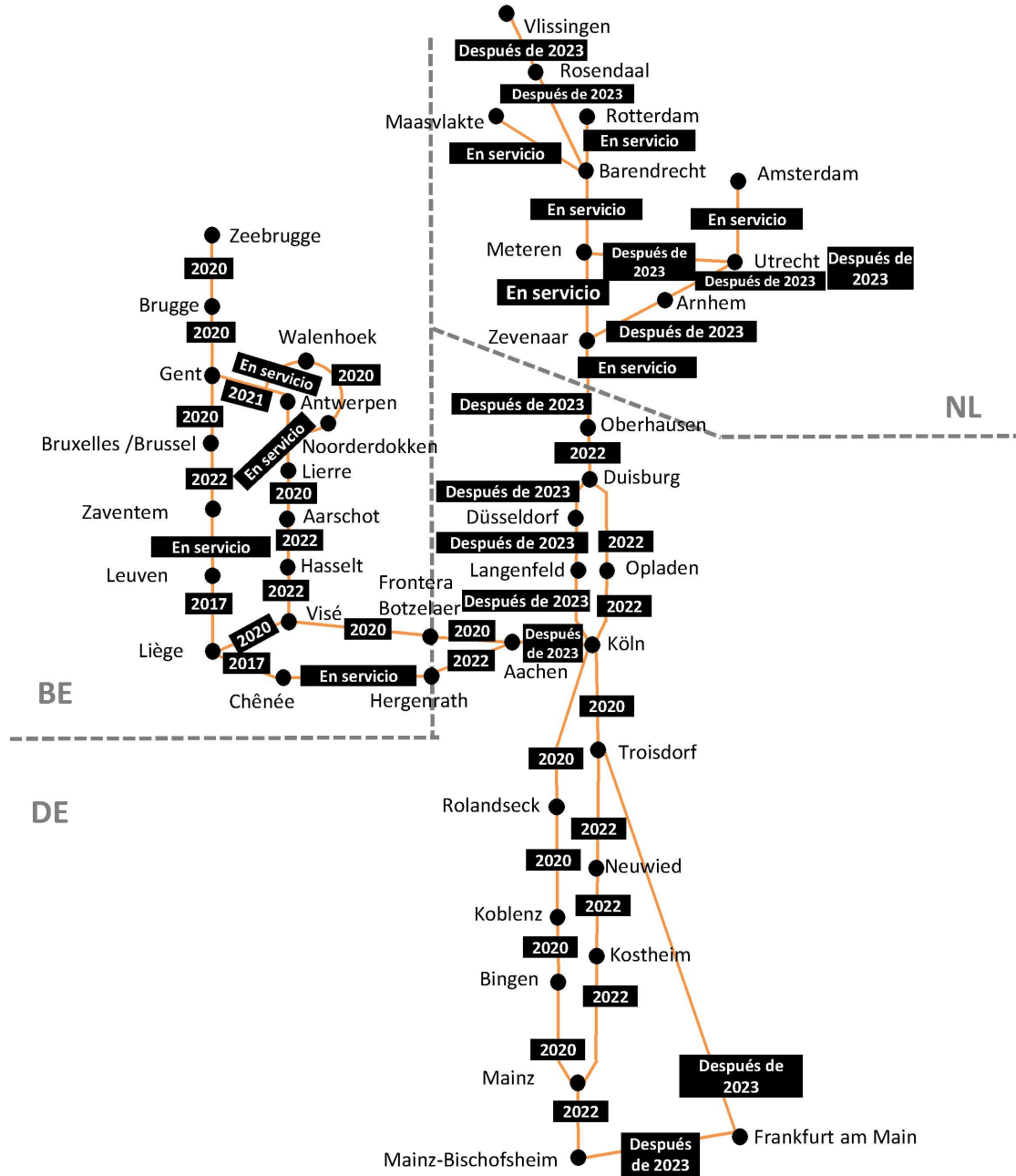
CORREDOR ESCANDINAVIA-MEDITERRÁNEO
 Pasajeros y mercancías
 2/2



CORREDOR RIN – ALPES

Pasajeros y mercancías

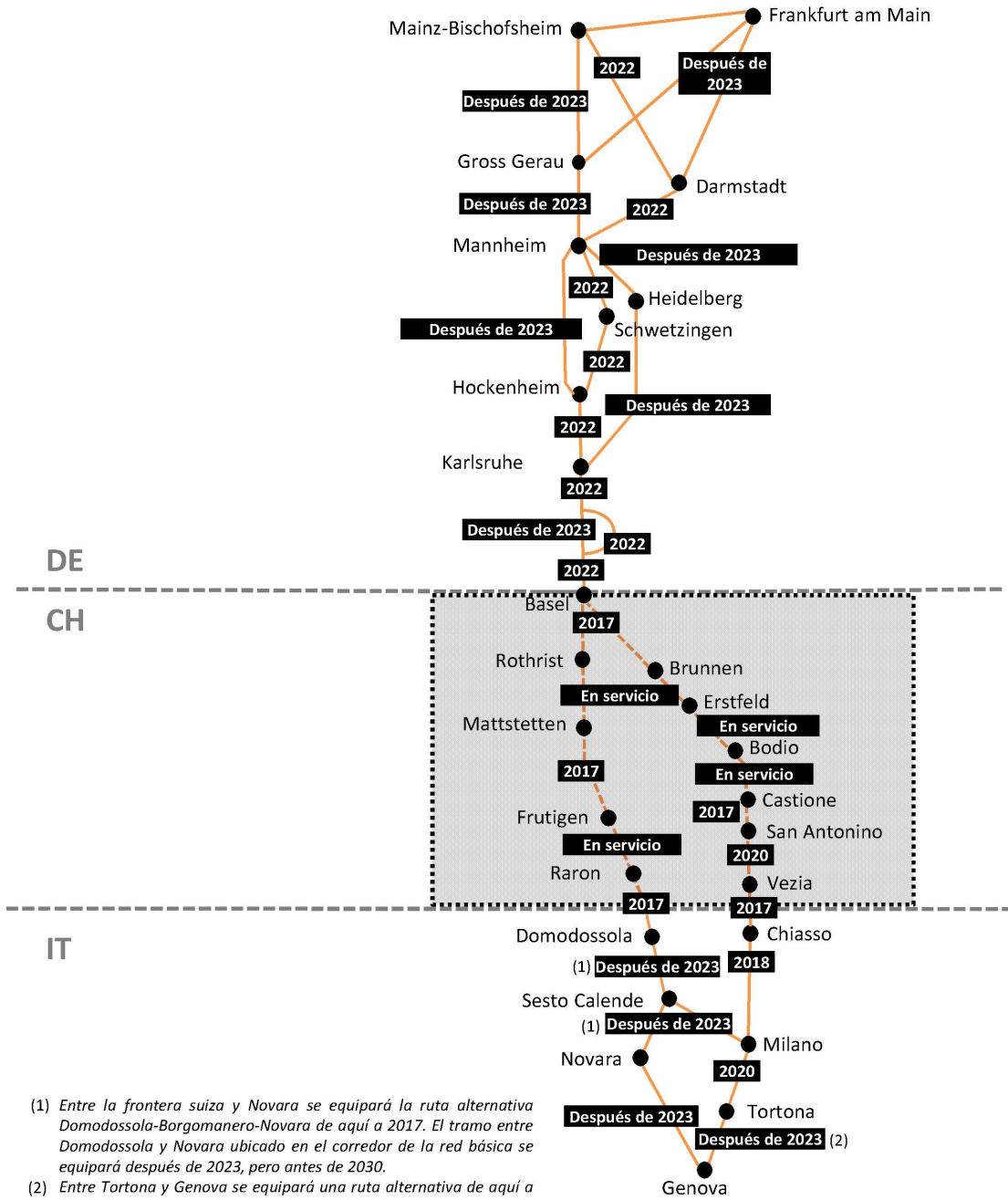
1/2



CORREDOR RIN – ALPES

Pasajeros y mercancías

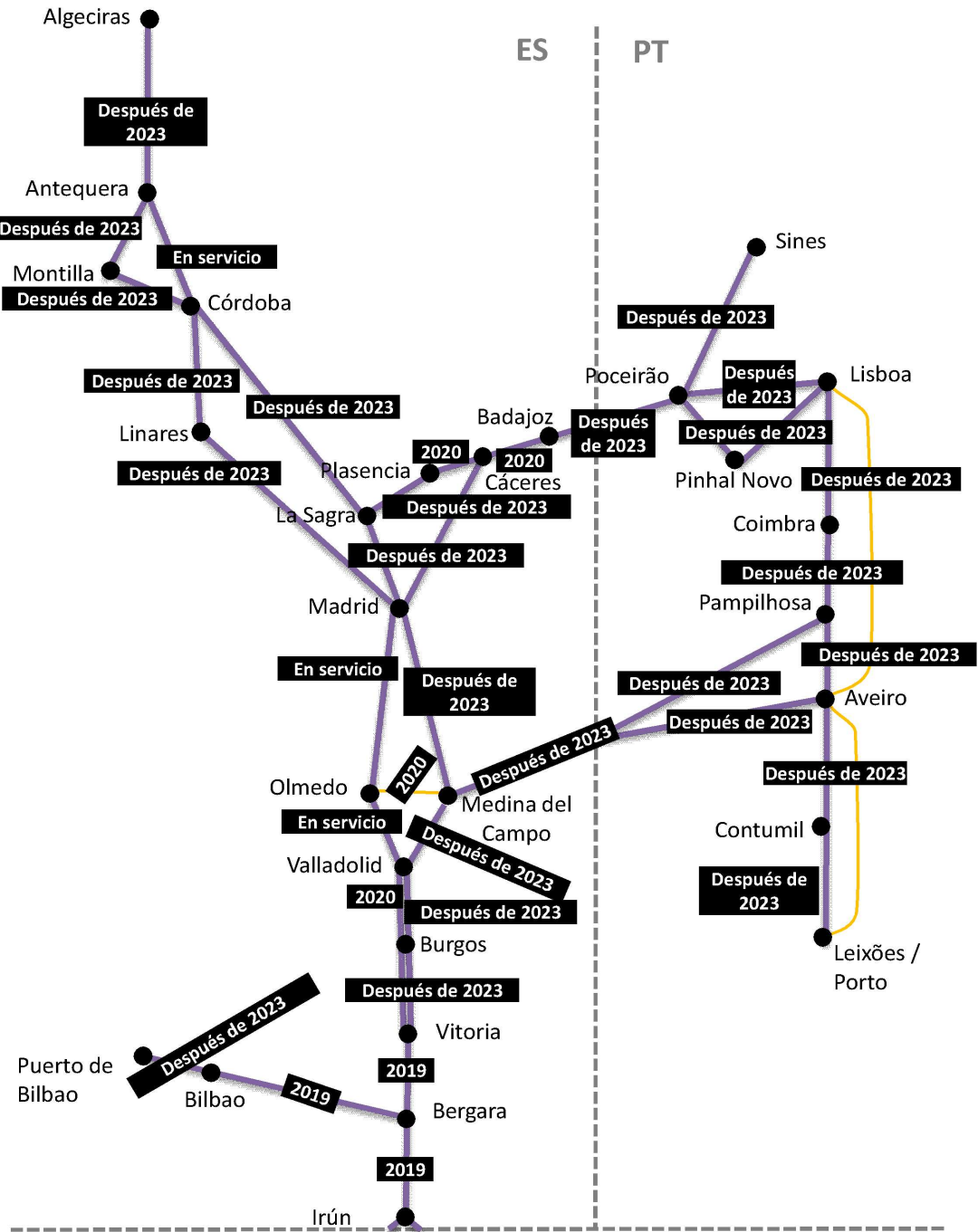
2/2



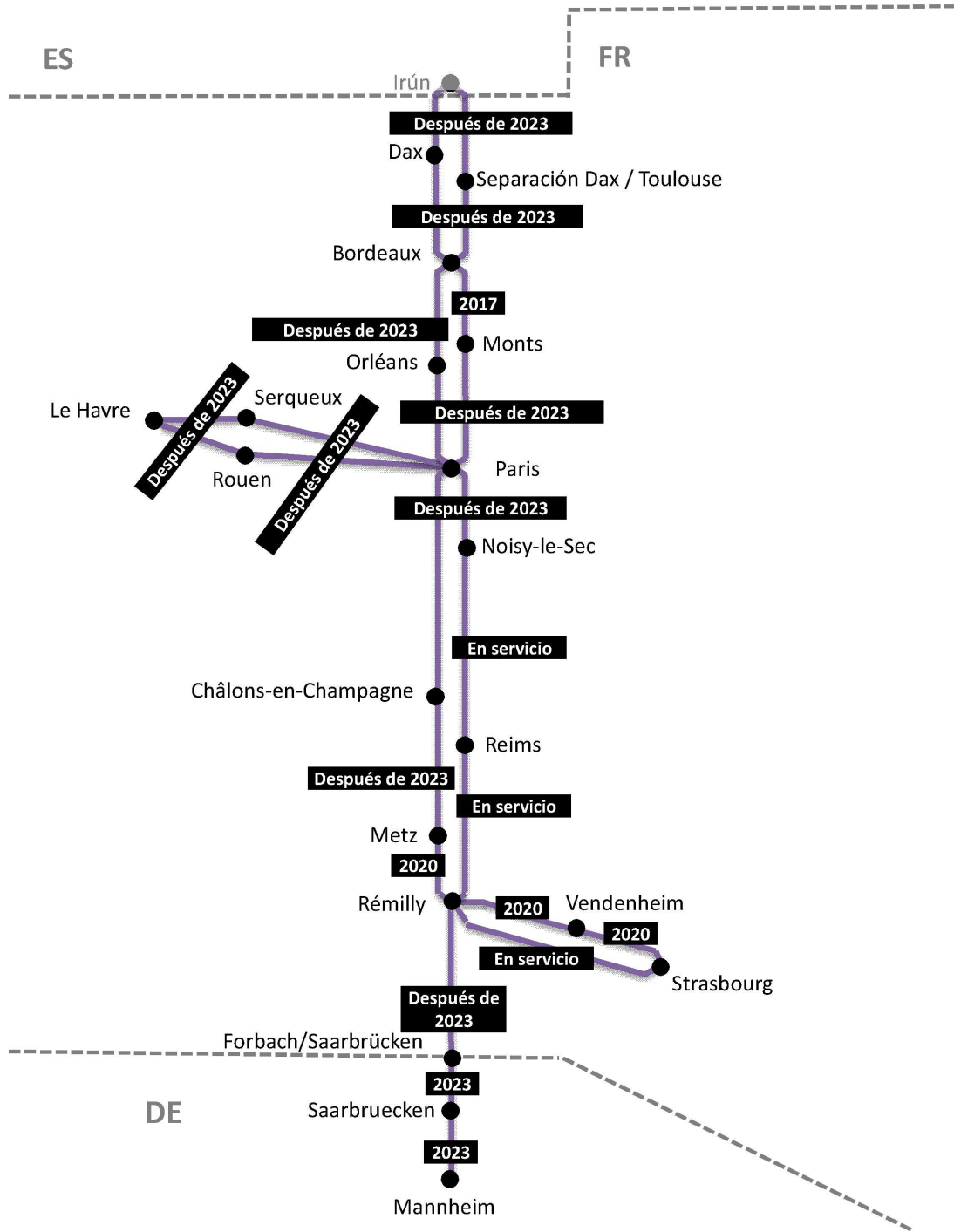
(1) Entre la frontera suiza y Novara se equipará la ruta alternativa Domodossola-Borgomanero-Novara de aquí a 2017. El tramo entre Domodossola y Novara ubicado en el corredor de la red básica se equipará después de 2023, pero antes de 2030.

(2) Entre Tortona y Genova se equipará una ruta alternativa de aquí a 2020. El tramo entre Tortona y Genova ubicado en el corredor de la red básica se equipará después de 2023, pero antes de 2030.

CORREDOR ATLÁNTICO Pasajeros y mercancías 1/2

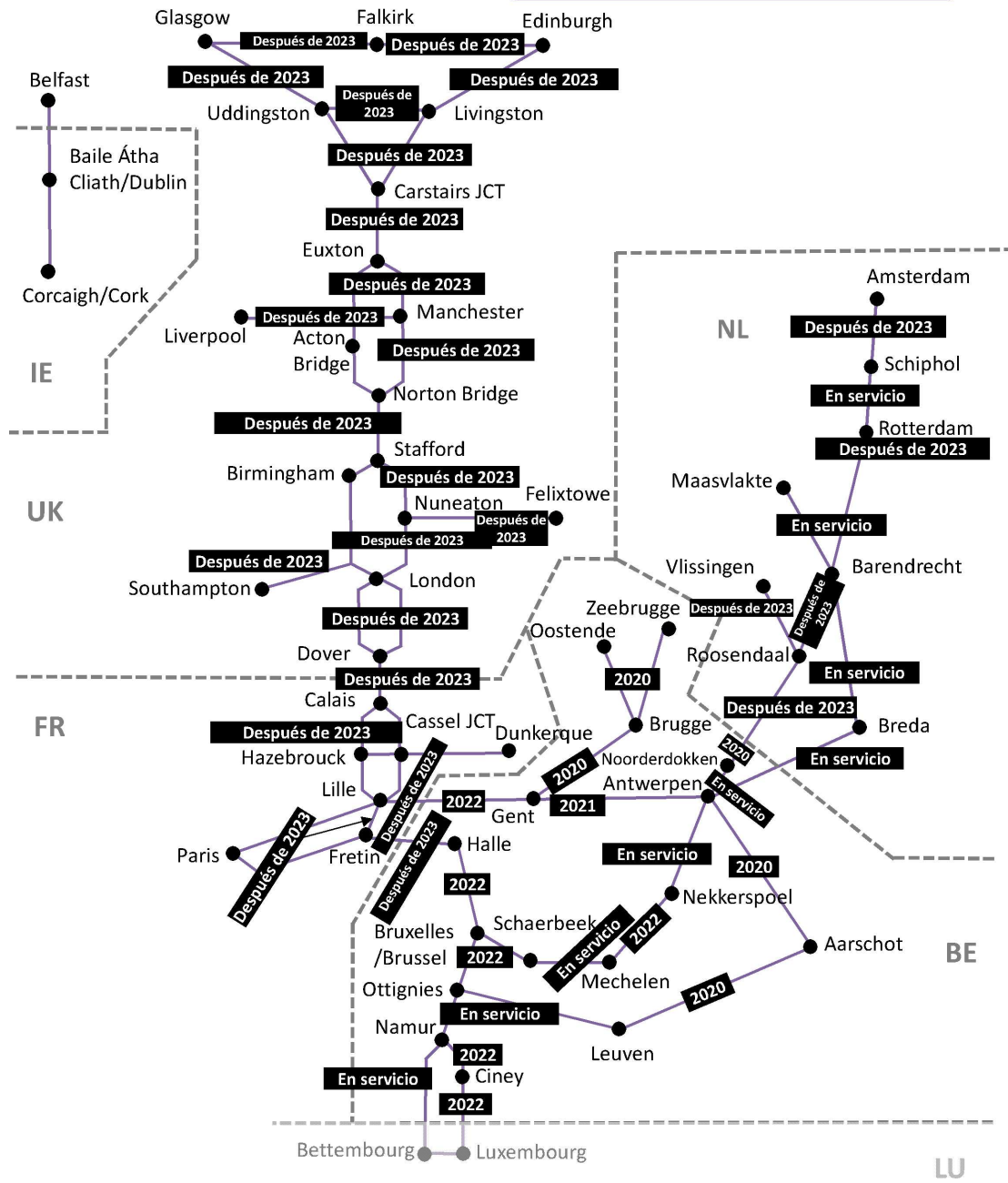


CORREDOR ATLÁNTICO Pasajeros y mercancías 2/2



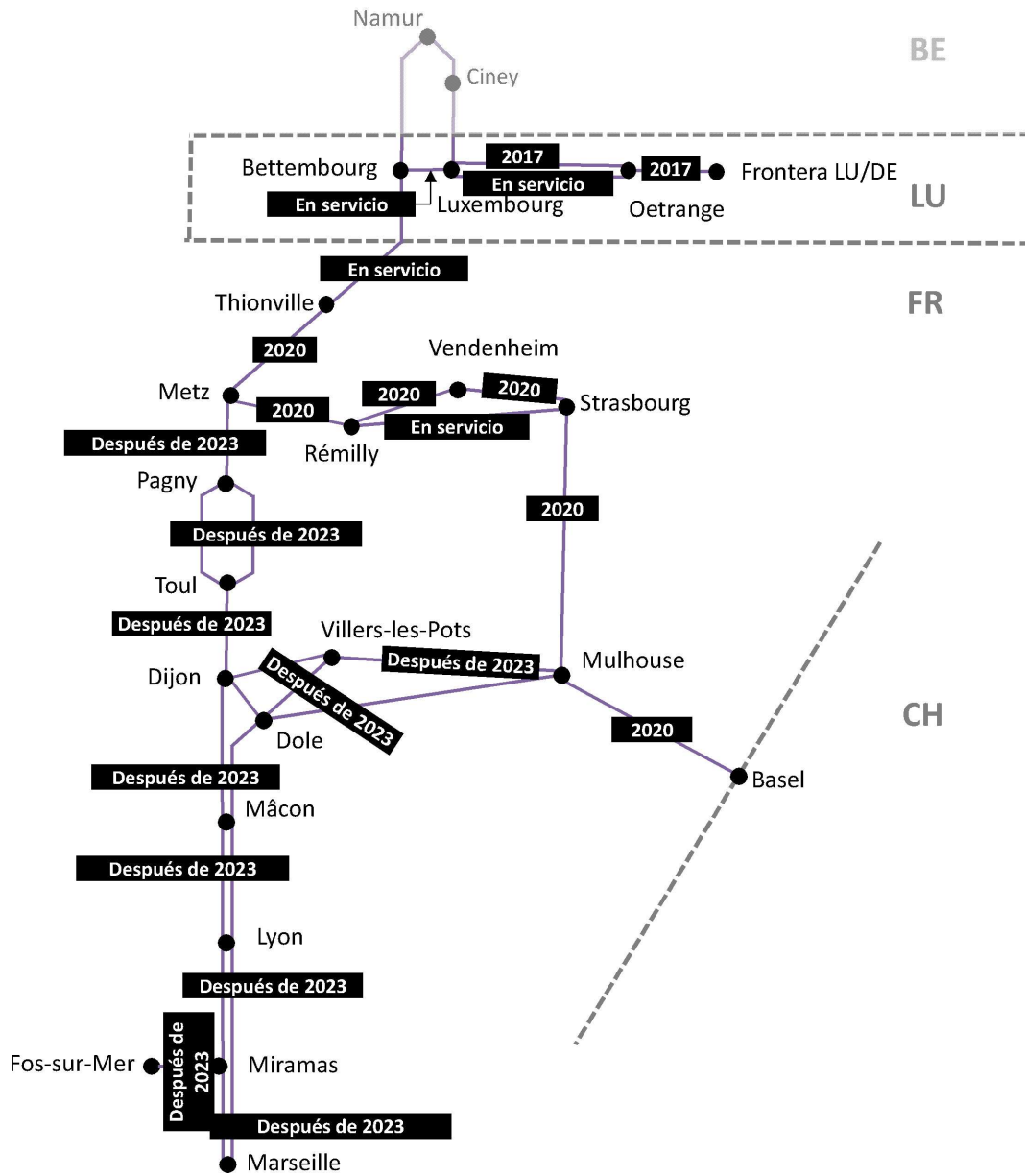
CORREDOR MAR DEL NORTE – MEDITERRÁNEO

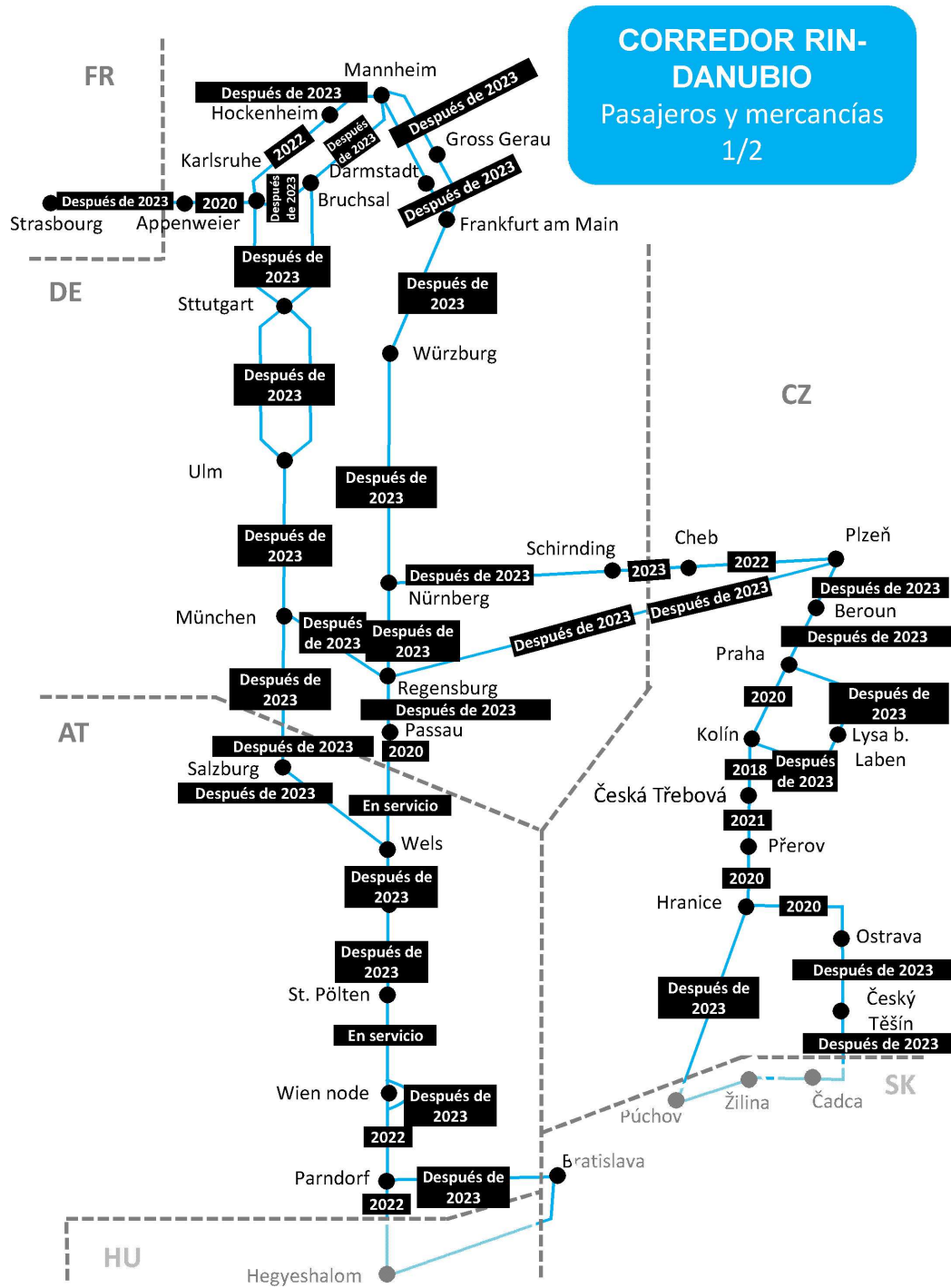
Pasajeros y mercancías
1/2



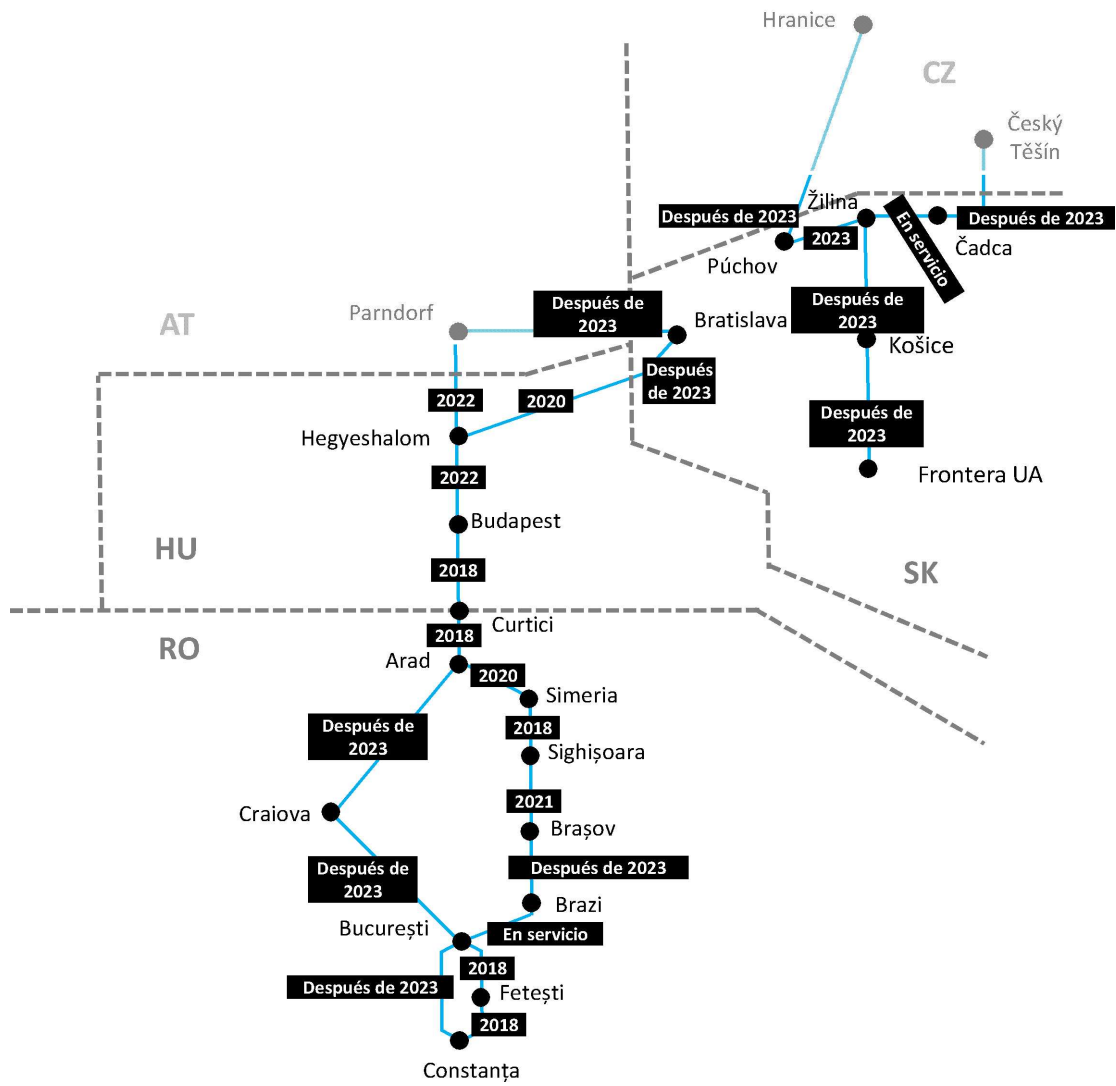
CORREDOR MAR DEL NORTE – MEDITERRÁNEO

Pasajeros y mercancías
2/2





CORREDOR RIN-DANUBIO
Pasajeros y mercancías
2/2



ANEXO II

Cuadro de correspondencias

Decisión 2012/88/UE	El presente Reglamento
Punto 7.3.1 del anexo III	Artículo 1
Punto 7.3.2 del anexo III	Artículos 1 y 2
Punto 7.3.2.1 del anexo III	Artículo 2, apartado 1
Punto 7.3.2.2 del anexo III	Artículo 2, apartado 1
Punto 7.3.2.4 del anexo III	—
Punto 7.3.2.5 del anexo III	Artículo 3, apartado 1
Punto 7.3.2.6 del anexo III	Artículo 3, apartados 2, 3 y 4
Punto 7.3.4 del anexo III	Anexo I
Punto 7.3.5 del anexo III	Artículo 2, apartado 1