

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifican la Directiva 96/48/CE del Consejo y la Directiva 2001/16/CE relativas a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo

(2002/C 126 E/07)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

COM(2002) 22 final — 2002/0023(COD)

(Presentada por la Comisión el 24 de enero de 2002)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA
UNIÓN EUROPEA,

delo adoptado para la Directiva relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario convencional.

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y, en particular, sus artículos 71 y 156,

(4) La Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional⁽³⁾ establece, como también lo hace la Directiva sobre alta velocidad, una serie de procedimientos comunitarios para la preparación y adopción de especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI), así como normas comunes para la evaluación de la conformidad a tales especificaciones. La AEIF, asimismo designada como organismo común representativo, ha recibido un mandato para la elaboración del primer grupo de ETI.

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social,

(5) Las tareas de elaboración de las ETI en el ámbito de la alta velocidad, la aplicación de la Directiva 96/48/CE a proyectos concretos y los trabajos del Comité creado con arreglo a lo dispuesto en dicha Directiva permiten extraer una serie de conclusiones a la luz de las cuales la Comisión propone diversos cambios en las dos directivas sobre la interoperabilidad ferroviaria.

Visto el dictamen del Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado,

(6) La adopción del Reglamento ... por el que se crea una Agencia Europea de Interoperabilidad y Seguridad Ferroviaria y de la Directiva ... relativa a la seguridad ferroviaria requiere la reformulación de algunas disposiciones de las dos directivas sobre la interoperabilidad ferroviaria. En particular, la Agencia tendrá desde su creación la tarea de elaborar para la Comisión todos los proyectos de ETI nueva o revisada.

Considerando lo siguiente:

(1) En virtud de lo dispuesto en los artículos 154 y 155 del Tratado, la Comunidad contribuye al establecimiento y al desarrollo de redes transeuropeas en el sector de los transportes. A fin de alcanzar estos objetivos, la Comunidad debe realizar las acciones que puedan resultar necesarias para garantizar la interoperabilidad de las redes, especialmente en el ámbito de la armonización de las normas técnicas.

(7) La entrada en vigor de la Directiva 2001/12/CE⁽⁴⁾, la Directiva 2001/13/CE⁽⁵⁾ y la Directiva 2001/14/CE⁽⁶⁾ afecta a la realización de la interoperabilidad. En particular, la Directiva 2001/12/CE prevé la apertura completa de la red ferroviaria a los servicios de transporte internacional de mercancías en 2008. La ampliación de los derechos de acceso deberá efectuarse, como en los demás modos de transporte, paralelamente a la aplicación de las medidas conexas de armonización necesarias. Por consiguiente, es preciso alcanzar la interoperabilidad en toda la red ampliando el ámbito geográfico de aplicación de la Directiva 2001/16/CE. Es conveniente asimismo ampliar la base jurídica de la Directiva 2001/16/CE al artículo 71 del Tratado sobre el que se fundamenta la Directiva 2001/12/CE.

(2) Por lo que se refiere al sector ferroviario, una primera medida fue la adopción de la Directiva 96/48/CE del Consejo de 23 de julio de 1996 relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad⁽¹⁾. Con el fin de realizar los objetivos de la Directiva, la Asociación europea para la interoperabilidad ferroviaria (AEIF), designada como organismo común representativo en el marco de dicha Directiva, elabora proyectos de especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI).

(3) El 10 de septiembre de 1999 la Comisión adoptó un informe⁽²⁾ dirigido al Consejo y al Parlamento Europeo, en el que se ofrecía una primera evaluación de los avances efectuados en la realización de la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad. En su Resolución de 17 de mayo de 2000, el Parlamento Europeo pidió a la Comisión que presentase propuestas para la revisión de la Directiva 96/48/CE sobre la base del mo-

⁽¹⁾ DO L 235 de 17.9.1996, p. 6.

⁽²⁾ COM(1999) 414 final.

⁽³⁾ DO L 110 de 20.4.2001, p. 1.

⁽⁴⁾ DO L 75 de 15.3.2001, p. 1.

⁽⁵⁾ DO L 75 de 15.3.2001, p. 26.

⁽⁶⁾ DO L 75 de 15.3.2001, p. 29.

- (8) En el Libro Blanco sobre la política europea de transportes se anuncia la presente Directiva, que constituye uno de los elementos de la estrategia de la Comisión para revitalizar el ferrocarril y reequilibrar, de este modo, la utilización de los modos de transporte, con el propósito de lograr el objetivo final de descongestión de las carreteras europeas.
- (9) Las ETI elaboradas en el marco de la Directiva 96/48/CE no cubren de manera explícita los trabajos de renovación de las infraestructuras y del material rodante, ni las sustituciones efectuadas en el marco de operaciones de mantenimiento preventivo. Dicha aplicación sí está contemplada en el marco de la Directiva 2001/16/CE relativa al ferrocarril convencional y es conveniente armonizar ambas directivas en relación con este aspecto.
- (10) La elaboración de las ETI en el ámbito de la alta velocidad ha puesto de manifiesto la necesidad de aclarar la relación de los requisitos esenciales de la Directiva 96/48/CE y las ETI con las normas europeas y demás documentos de carácter normativo. En particular, es necesario establecer una diferencia inequívoca entre las normas o las partes de las normas que es indispensable hacer obligatorias para lograr el objetivo de la Directiva, por una parte, y, por otra, las normas «armonizadas» que son fruto de la aplicación del nuevo enfoque en materia de armonización técnica ⁽¹⁾.
- (11) Por regla general, las especificaciones europeas se elaborarán con arreglo al nuevo enfoque en materia de armonización técnica y normalización y permitirán obtener una presunción de conformidad en relación con determinados requisitos esenciales de la presente Directiva, en particular en el caso de los componentes de interoperabilidad y las interfaces. Las especificaciones europeas (o las partes aplicables) no serán obligatorias. Las ETI no contendrán referencias explícitas. Las referencias de las especificaciones europeas se publicarán en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* y los Estados miembros publicarán las referencias de las normas nacionales que incorporen las normas europeas.
- (12) En determinados casos, las ETI podrán contener una referencia explícita a normas o especificaciones europeas cuando ello sea estrictamente necesario para cumplir los objetivos de la presente Directiva. Dicha referencia explícita tendrá consecuencias que deberán precisarse; en particular, dichas normas o especificaciones europeas pasarán a ser obligatorias a partir del momento en que la ETI sea aplicable.
- (13) Corresponde a la ETI establecer todas las disposiciones a las que debe ajustarse un componente de interoperabilidad, así como el procedimiento que debe seguirse para evaluar su conformidad. Además, es necesario precisar que todo componente debe ser objeto del procedimiento de evaluación de la conformidad y de idoneidad para el uso indicado en las ETI e ir acompañado del certificado correspondiente.
- (14) Por razones de seguridad, es preciso instar a los Estados miembros a que asignen un código de identificación a todo vehículo que entre en servicio, que quedará posteriormente incluido en un registro de matriculación nacional. Los registros nacionales deberán estar abiertos a consulta por parte de todos los Estados miembros y de determinados agentes económicos comunitarios y habrán de respetar un formato coherente de presentación de datos. Por esa razón, los registros deberán ser objeto de especificaciones comunes, funcionales y técnicas.
- (15) Es necesario precisar el tratamiento que debe reservarse a los casos en los que los requisitos esenciales aplicables a un subsistema aún no hayan sido objeto de especificaciones exhaustivas en el marco de la ETI correspondiente. En tales casos, es de desear que los organismos encargados de los procedimientos de evaluación de la conformidad y de verificación coincidan con los ya notificados en virtud del artículo 20 de la Directiva 96/48/CE y de la Directiva 2001/16/CE.
- (16) Procede adoptar las medidas necesarias para que la aplicación de la presente Directiva se haga de conformidad con la Decisión 1999/468/CE del Consejo de 28 de junio de 1999 por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽²⁾.
- (17) Es necesario precisar la definición de material rodante que figura en el anexo I de la Directiva 96/48/CE. La Directiva en cuestión debe aplicarse asimismo al material rodante concebido para circular exclusivamente en líneas acondicionadas para la alta velocidad, a velocidades del orden de 200 km/h.
- (18) Al aplicar la presente Directiva deberán conservarse en la medida de lo posible los trabajos ya iniciados en el marco de la Directiva 96/48/CE y de la Directiva 2001/16/CE, así como aplicación de dichas Directivas por los Estados miembros en el marco de proyectos que se encuentren en una fase avanzada de desarrollo a la entrada en vigor de la presente Directiva.
- (19) Habida cuenta de que el objetivo de la acción contemplada, a saber, la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo, no puede ser alcanzado de manera satisfactoria por los Estados miembros, sino que puede realizarse mejor a escala comunitaria, debido a su carácter transeuropeo reconocido por el Tratado, la Comunidad podrá adoptar medidas de conformidad con el principio de subsidiariedad a que se refiere el artículo 5 del Tratado. En cumplimiento del principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.

⁽¹⁾ Los principios del nuevo enfoque en materia de armonización técnica y normalización se adoptaron en 1985 (DO C 136 de 4.6.1985). Con arreglo a dicho enfoque, las directivas establecen los requisitos esenciales que deben satisfacer los productos en el momento de su comercialización, pero no especifican los medios técnicos que deben utilizarse para respetar dichos requisitos.

⁽²⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

(20) Deben modificarse la Directiva 96/48/CE y la Directiva 2001/16/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 96/48/CE quedará modificada como sigue:

1) El artículo 1 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 1

1. La presente Directiva tiene por objeto establecer las condiciones que deben cumplirse para realizar, en el territorio comunitario, la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, tal como se describe en el anexo I. Dichas condiciones se refieren al proyecto, construcción, puesta en servicio, rehabilitación, renovación, explotación y mantenimiento de los elementos de dicho sistema que entren en servicio después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, así como a las cualificaciones y a las condiciones de salud y seguridad del personal que contribuye a su explotación.

2. La consecución de este objetivo debe llevar a definir un nivel mínimo de armonización técnica que permita:

- a) facilitar, mejorar y desarrollar los servicios de transporte ferroviario internacional, tanto entre los países de la Unión Europea como con terceros países;
- b) contribuir a la realización progresiva del mercado interior en el ámbito de los equipos y los servicios de construcción, renovación, rehabilitación y funcionamiento del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad;
- c) contribuir a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.»

2) Se añadirán al artículo 2 las letras siguientes:

- «j) “parámetro fundamental”: toda condición reglamentaria, técnica u operativa importante desde el punto de vista de la interoperabilidad y que debe ser objeto de una decisión o de una recomendación con arreglo al procedimiento del apartado 2 del artículo 21 antes de proceder a la elaboración de los proyectos completos de ETI;
- k) “caso específico”: toda parte del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad que requiera disposiciones particulares en las ETI, temporales o definitivas, por exigencias geográficas, topográficas, de entorno urbano o de coherencia con el sistema existente. Puede incluir en especial los casos de las líneas y redes ferroviarias aisladas del resto de la red comunitaria, el gálibo, el ancho de vía o el espacio entre las vías;

l) “rehabilitación”: trabajos importantes de modificación de un subsistema o de una parte de subsistema que afecten al rendimiento de este;

m) “sustitución en el marco de una operación de mantenimiento”: la sustitución de componentes por otros de función y prestaciones idénticas, en el marco de una operación de mantenimiento preventivo o correctivo;

n) “renovación”: trabajos importantes de sustitución de un subsistema o de una parte de un subsistema que no afecten al rendimiento de este;

o) “sistema ferroviario existente”: el conjunto constituido por las infraestructuras ferroviarias que comprende las líneas e instalaciones fijas de la red ferroviaria existente y los materiales rodantes existentes de todas las categorías y orígenes que recorran dichas infraestructuras;

p) “puesta en servicio”: el conjunto de operaciones por las que un subsistema pasa a estar en estado de funcionamiento nominal.»

3) El artículo 5 quedará modificado como sigue:

a) El apartado 1 se sustituirá por el texto siguiente:

«1. Cada uno de los subsistemas será objeto de una o varias ETI. Cuando se trate de subsistemas relativos al medio ambiente o los usuarios, sólo se procederá a la elaboración de ETI en la medida en que resulte necesario. Puede resultar necesaria una ETI complementaria, en particular para favorecer la utilización del sistema ferroviario de alta velocidad para el transporte de mercancías de alto valor añadido o para las aplicaciones que requiera la interconexión del sistema ferroviario de alta velocidad con los aeropuertos.»

b) El apartado 3 quedará modificado como sigue:

— La letra f) del apartado 3 se sustituirá por el texto siguiente:

«f) indicará, en cada uno de los casos previstos, los procedimientos que deberán utilizarse para evaluar o bien la conformidad, o bien la idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad, así como la verificación “CE” de los subsistemas. Dichos procedimientos se basarán en los módulos definidos en la Decisión 93/465/CEE;».

— Se añadirán las letras g) y h) siguientes:

«g) indicará la estrategia de aplicación de la ETI y, en particular, las etapas que deben franquearse para pasar de forma gradual de la situación existente a la final, en que se habrá generalizado el cumplimiento de la ETI;

h) indicará, para el personal afectado, las condiciones de cualificación profesional y de higiene y seguridad en el trabajo requeridas para la explotación y el mantenimiento del subsistema de que se trate, así como para la puesta en práctica de la ETI.»

c) Se añadirá el apartado 6 siguiente:

«6. Las ETI podrán contener una referencia explícita a normas o especificaciones europeas cuando ello sea estrictamente necesario para cumplir los objetivos de la presente Directiva. En tales casos, dichas normas o especificaciones europeas (o las partes de que se trate) deberán considerarse como anexas a la ETI en cuestión y pasarán a ser obligatorias a partir del momento en que la ETI sea aplicable. Si no existiesen especificaciones europeas, y en espera de su elaboración, podrá hacerse referencia a otros documentos normativos; cuando así se haga, deberá tratarse de documentos fácilmente accesibles y de dominio público.»

4) El artículo 6 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 6

1. Los proyectos de ETI serán elaborados por mandato de la Comisión, determinado con arreglo al procedimiento definido en el apartado 2 del artículo 21, por la Agencia ferroviaria europea, denominada en lo sucesivo "la Agencia".

Las ETI se adoptarán y revisarán con arreglo al mismo procedimiento. Serán publicadas por la Comisión en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

2. La Agencia se encargará de preparar la revisión, la actualización de las ETI y de formular cualquier recomendación oportuna al Comité mencionado en el artículo 21, con objeto de tener en cuenta la evolución de las técnicas o de las exigencias sociales.

3. En la elaboración, adopción y revisión de las ETI se tendrá en cuenta el coste previsible de las soluciones técnicas que permitan su cumplimiento, con miras a definir y aplicar las soluciones más rentables. A tal fin, la Agencia adjuntará a cada proyecto de ETI una evaluación de los costes y ventajas previsibles de dichas soluciones técnicas para todos los operadores y agentes económicos interesados.

4. La Agencia informará con regularidad al Comité mencionado en el artículo 21 sobre los trabajos de elaboración de las ETI. El Comité podrá formular respecto de aquél cualquier mandato o recomendación oportuna acerca de la concepción de las ETI, sobre la base de los requisitos esenciales, así como acerca de la evaluación de los costes.

5. Cuando se proceda a la adopción de una ETI, la fecha de entrada en vigor de dicha ETI será fijada según el procedimiento del apartado 2 del artículo 21.

6. En la adopción y revisión de las ETI se tendrá en cuenta la opinión de los usuarios con respecto a las características que tengan un efecto directo sobre las condiciones de utilización de los subsistemas por dichos usuarios. Con esta finalidad, la Agencia consultará durante los trabajos de elaboración y revisión de las ETI a las asociaciones y organizaciones representativas de usuarios y adjuntará al proyecto de ETI un informe sobre los resultados de dicha consulta.

Antes de la aprobación del mandato de revisión de las ETI, el Comité contemplado en el artículo 21 ultimaré la lista de las asociaciones y organizaciones que deberán consultarse, la cual podrá ser objeto de revisión o actualización cuando lo solicite un Estado miembro o la Comisión.

7. En la elaboración y revisión de las ETI se tendrá en cuenta la opinión de los interlocutores sociales con respecto a las condiciones mencionadas en la letra g) del apartado 3 del artículo 5. Con esta finalidad, se consultará a los interlocutores sociales antes de someter el proyecto de ETI al Comité previsto en el artículo 21, para su adopción o revisión. Se consultará a los interlocutores sociales en el marco del Comité de diálogo sectorial creado de conformidad con la Decisión 98/500/CE de la Comisión (*). Los interlocutores sociales dispondrán de un plazo de tres meses para manifestar su parecer.

(*) DO L 255 de 12.8.1998, p. 27.»

5) En el artículo 9 se añadirá el párrafo siguiente:

«En particular, no podrán exigir verificaciones que ya se hayan efectuado en el marco del procedimiento que dé lugar a la declaración "CE" de conformidad o de idoneidad para el uso.»

6) El artículo 10 quedará modificado como sigue:

a) El apartado 2 se sustituirá por el texto siguiente:

«2. Todo componente deberá ser objeto del procedimiento de evaluación de la conformidad y la idoneidad para el uso indicado en la ETI de que se trate e ir acompañado del certificado correspondiente.»

b) Se suprimirán los apartados 3 a 5.

7) El artículo 11 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 11

Cuando un Estado miembro o la Comisión consideren que unas especificaciones europeas utilizadas directa o indirectamente para lograr los objetivos de la presente Directiva no se ajustan a los requisitos esenciales, podrá decidirse retirar parcial o totalmente dichas especificaciones de las publicaciones donde se encuentren inscritas, o enmendarlas, con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 21 y previa consulta al Comité creado por la Directiva 83/189/CEE del Consejo (*).

(*) DO L 217 de 5.8.1998, p. 18.»

8) El artículo 14 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 14

1. Corresponde a cada Estado miembro autorizar la puesta en servicio de los subsistemas de carácter estructural integrantes del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad que se implanten o exploten en su territorio.

A tal fin, los Estados miembros adoptarán todas las medidas apropiadas para que dichos subsistemas sólo puedan entrar en servicio si son concebidos, construidos e instalados de modo que no pongan en compromiso el cumplimiento de los requisitos esenciales pertinentes cuando se integren en el sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.

En concreto, comprobarán la coherencia de estos subsistemas con el sistema en que se integren.

2. Corresponde a cada Estado miembro comprobar, en el momento de la puesta en servicio, y después con regularidad, que dichos subsistemas se explotan y mantienen de conformidad con los requisitos esenciales pertinentes. A tal efecto, se utilizarán los procedimientos de evaluación y comprobación previstos en las ETI estructurales y funcionales de que se trate.

3. En caso de renovación o rehabilitación, el administrador de la infraestructura o la empresa ferroviaria presentarán al Estado miembro afectado un expediente con la descripción del proyecto. El Estado miembro estudiará dicho expediente y, teniendo en cuenta la estrategia de puesta en práctica indicada en la ETI que le sea aplicable, decidirá si la envergadura de las obras hace necesaria una nueva autorización de puesta en servicio con arreglo a la presente Directiva.

La nueva autorización de puesta en servicio será necesaria cada vez que el nivel de seguridad pueda verse afectado por las obras previstas.

4. Cuando los Estados miembros autoricen la puesta en servicio de material rodante, asignarán a cada vehículo un código alfanumérico de identificación. Dicho código deberá figurar sobre cada vehículo y habrá de constar en un registro de matriculación nacional que responda a los siguientes criterios:

- a) el registro de matriculación nacional deberá respetar las especificaciones comunes contempladas en el apartado 5;
- b) la actualización del registro de matriculación nacional estará confiada a un organismo independiente del administrador de la infraestructura y de cualquier empresa ferroviaria;
- c) Las autoridades designadas en el marco de los artículos 12 y 18 de la Directiva . . . del Parlamento Europeo y del Consejo (*) deberán tener acceso al registro de ma-

triculación nacional por lo que respecta a los datos relativos a la seguridad ferroviaria; asimismo, deberán tener acceso, en respuesta a una solicitud fundada, las autoridades designadas con arreglo al artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE (**), la Agencia, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras.

5. Las especificaciones comunes del registro de matriculación se adoptarán con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 21, sobre la base de un proyecto elaborado por la Agencia. Dicho registro contendrá, como mínimo, los siguientes datos:

- a) referencias de la declaración "CE" de verificación y de la entidad que la haya expedido;
- b) referencias del registro del material rodante mencionado en el artículo 22 bis;
- c) identificación del propietario del vehículo y de la empresa ferroviaria que lo utiliza;
- d) posibles restricciones que afecten al modo de explotación del vehículo;
- e) datos relativos al estado de mantenimiento del vehículo.

(*) DO . . .

(**) DO L 75 de 15.3.2001, p. 29».

9) En el artículo 15 se añadirá el texto siguiente:

«En particular, no podrán exigir verificaciones que ya se hayan efectuado en el marco del procedimiento de expedición de la declaración "CE" de verificación.»

10) En el apartado 3 del Artículo 16 se añadirá el párrafo siguiente:

«Cuando así lo hagan, también designarán los organismos encargados de efectuar, en el caso de dichas normas técnicas, los procedimientos de evaluación de la conformidad o de la idoneidad para el uso previstos en el artículo 13 y el procedimiento de verificación contemplado en el artículo 18.»

11) En el artículo 17 se añadirá el párrafo siguiente:

«En tales casos, las ETI serán objeto de revisión con arreglo al apartado 2 del artículo 6. Si determinados aspectos técnicos correspondientes a los requisitos esenciales no pueden ser tratados de manera inmediata y explícita en una ETI, deberán señalarse claramente en un anexo a la misma. Será aplicable a dichos aspectos el apartado 3 del artículo 16.»

12) En el apartado 2 del artículo 18 se añadirá el párrafo siguiente:

«Englobará, asimismo, la verificación de las interfaces del subsistema en cuestión con respecto al sistema en que se integre, basándose en los datos disponibles en la ETI de que se trate y en los registros previstos en el artículo 22 bis.»

- 13) El apartado 5 del artículo 20 se sustituirá por el texto siguiente:

«5. La Comisión creará un grupo de coordinación de los organismos notificados (denominado en lo sucesivo "el grupo de coordinación") que tratará cualquier cuestión relacionada con la aplicación de los procedimientos de evaluación de la conformidad o de la idoneidad para el uso previstos en el artículo 13 y el procedimiento de verificación contemplado en el artículo 18 o con la aplicación de las ETI en la materia.

La Comisión informará al Comité mencionado en el apartado 1 del artículo 21 de las actividades llevadas a cabo en el marco del grupo de coordinación. Los representantes de los Estados miembros podrán participar, en calidad de observadores, en las actividades de dicho grupo.»

- 14) El artículo 21 se sustituirá por el texto siguiente ⁽¹⁾:

«Artículo 21

1. La Comisión estará asistida por un comité formado por los representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión (denominado en lo sucesivo "Comité").

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en sus artículos 7 y 8.

El plazo contemplado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. El Comité aprobará su reglamento interno.»

- 15) Se introducirán los artículos 21 bis, 21 ter y 21 quater siguientes:

«Artículo 21 bis

1. El Comité podrá tratar cualquier cuestión relacionada con la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo, incluidas las cuestiones vinculadas a la interoperabilidad entre el sistema ferroviario transeuropeo y el de terceros países.

2. El Comité podrá tratar cualquier cuestión relacionada con la aplicación de la presente Directiva. En caso necesario, la Comisión adoptará una recomendación de aplicación con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 21.

Artículo 21 ter

1. Por propia iniciativa o a instancia de un Estado miembro, la Comisión podrá decidir, con arreglo al procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 21,

la elaboración de una ETI para un tema adicional, siempre que esta se refiera a un subsistema incluido en el anexo II.

2. El Comité se dotará, con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 21, de un programa de trabajo acorde con los objetivos de la presente Directiva 96/48/CE y de la Directiva 2001/16/CE.

Artículo 21 quater

Los anexos podrán modificarse por el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 21.»

- 16) Se añadirá un nuevo artículo 22 bis:

«Artículo 22 bis

1. Los Estados miembros velarán por que se publique y actualice anualmente un registro de las infraestructuras o, en su caso, un libro del material rodante. Dichos registros contendrán, para cada subsistema o parte del subsistema de que se trate, las características principales, como son los parámetros fundamentales, y su conformidad con las características prescritas por las ETI aplicables. Para ello, cada ETI indicará en detalle qué datos deben figurar en los registros de la infraestructura y del material rodante.

2. Se transmitirá a los Estados miembros interesados y a la Agencia una copia de estos registros, que también se pondrá a disposición del público.»

- 17) El anexo I se sustituirá por el texto que figura en el anexo I de la presente Directiva.

- 18) El anexo II se sustituirá por el texto que figura en el anexo II de la presente Directiva.

- 19) Se añadirá el párrafo siguiente en el apartado 2 del anexo VII:

«En particular, el organismo y el personal encargado de las verificaciones deberán gozar de independencia contractual, jerárquica y funcional tanto de las autoridades designadas para expedir las autorizaciones de puesta en servicio, en el marco de la presente Directiva, las licencias, en el marco de la Directiva 2001/13/CE, y los certificados de seguridad, en el marco de la Directiva ... relativa a la seguridad ferroviaria, como de las entidades a cargo de las inspecciones en caso de accidente.»

Artículo 2

La Directiva 2001/16/CE quedará modificada como sigue:

- 1) El título se sustituirá por el título siguiente: «Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de marzo de 2001 relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario convencional».

⁽¹⁾ Si la propuesta de la SG relativa a la adecuación a la norma de todos los comités resultara adoptada con anterioridad a la presente propuesta, se suprimirían los apartados 1 a 3 de este artículo.

2) En el artículo 1, se añadirá el siguiente apartado 3:

«3. A partir del 1 de enero de 2008, el ámbito de aplicación de la presente Directiva se ampliará a la totalidad del sistema ferroviario, a excepción de las infraestructuras y el material rodante reservados a un uso estrictamente local, histórico o turístico que permanezcan aislados del resto del sistema ferroviario.».

3) El artículo 2 quedará modificado como sigue:

a) Las letras l) y m) se sustituirán por el texto siguiente:

«l) "rehabilitación": trabajos importantes de modificación de un subsistema o de una parte de subsistema que afecten al rendimiento de este;

m) "renovación": trabajos importantes de sustitución de un subsistema o de una parte de un subsistema que no afecten al rendimiento de este.».

b) Se añadirán las siguientes letras o) y p):

«o) "sustitución en el marco de una operación de mantenimiento": la sustitución de componentes por otros de función y prestaciones idénticas, en el marco de una operación de mantenimiento preventivo o correctivo;

p) "puesta en servicio": el conjunto de operaciones por las que un subsistema pasa a estar en estado de funcionamiento nominal.».

4) El artículo 5 quedará modificado como sigue:

a) La letra e) del apartado 3 se sustituirá por el texto siguiente:

«e) indicará, en cada uno de los casos previstos, los procedimientos que deberán utilizarse para evaluar o bien la conformidad, o bien la idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad, así como la verificación "CE" de los subsistemas. Dichos procedimientos se basarán en los módulos definidos en la Decisión 93/465/CEE;».

b) Se añadirá el siguiente apartado 7:

«7. Las ETI podrán contener una referencia explícita a normas o especificaciones europeas cuando ello sea estrictamente necesario para cumplir los objetivos de la presente Directiva. En tales casos, dichas normas o especificaciones europeas (o las partes de que se trate) deberán considerarse como anexas a la ETI en cuestión y pasarán a ser obligatorias a partir del momento en que la ETI sea aplicable. Si no existiesen especificaciones europeas, y exclusivamente en espera de su elaboración, podrá hacerse referencia a otros documentos normativos; cuando así se haga, deberá tratarse de documentos fácilmente accesibles y de dominio público.».

5) El artículo 6 de la Directiva se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 6

1. Los proyectos de ETI serán elaborados por mandato de la Comisión, determinado con arreglo al procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 21, por la Agencia. Las ETI se adoptarán y revisarán con arreglo al mismo procedimiento. Serán publicadas por la Comisión en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

2. La Agencia se encargará de preparar la revisión y la actualización de las ETI y de formular cualquier recomendación oportuna al Comité contemplado en el artículo 21, con objeto de tener en cuenta la evolución tecnológica o las exigencias sociales.

3. Cada proyecto de ETI se elaborará en dos fases.

4. En primer lugar, la Agencia determinará los parámetros fundamentales para la ETI de que se trate, así como las interfaces con los demás subsistemas y cualquier otro caso específico necesario. Con respecto a cada parámetro e interfaz, se presentarán las soluciones alternativas más ventajosas acompañadas de las justificaciones técnicas y económicas. Se tomará una decisión de acuerdo con el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 21; en caso necesario, deberán preverse casos específicos.

A continuación, la Agencia elaborará el proyecto de ETI tomando como base dichos parámetros fundamentales. En su caso, la Agencia tendrá en cuenta el progreso técnico, los trabajos de normalización ya efectuados, los grupos de trabajo ya establecidos y los trabajos de investigación reconocidos. A cada proyecto de ETI se adjuntará una evaluación global de los costes y ventajas previsibles de su puesta en práctica; en dicha evaluación se indicará la repercusión prevista sobre todos los operadores y agentes económicos afectados.

5. En la elaboración, adopción y revisión de cada ETI (incluidos los parámetros fundamentales) se tendrán en cuenta los costes y las ventajas previsibles de todas las soluciones técnicas consideradas, así como las interfaces entre ellas, con miras a definir y aplicar las soluciones más ventajosas. Los Estados miembros participarán en dicha evaluación facilitando los datos necesarios.

6. El Comité contemplado en el artículo 21 será informado regularmente de los trabajos de elaboración de las ETI. Durante dichos trabajos, el Comité podrá imponer cualquier mandato o formular cualquier recomendación oportuna acerca de la concepción de las ETI, así como acerca de la evaluación de los costes y las ventajas. Concretamente, el Comité podrá solicitar, a petición de un Estado miembro, que se estudien soluciones alternativas y que la evaluación de sus costes y ventajas figure en el informe anejo al proyecto de la ETI.

7. Cuando se proceda a la adopción de una ETI, la fecha de entrada en vigor de dicha ETI se fijará de acuerdo con el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 21. Cuando, por motivos de compatibilidad técnica, deban ponerse en servicio simultáneamente distintos subsistemas, deberán coincidir las fechas de entrada en vigor de sus correspondientes ETI.

8. En la elaboración y revisión de las ETI se tendrá en cuenta la opinión de los usuarios con respecto a las características que tengan un efecto directo sobre las condiciones de utilización de los subsistemas por dichos usuarios. Con esta finalidad, la Agencia consultará durante los trabajos de elaboración y revisión de las ETI a las asociaciones y organizaciones representativas de usuarios. La Agencia adjuntará al proyecto de ETI un informe sobre los resultados de dicha consulta.

Antes de la adopción del mandato de la primera ETI, el Comité indicado en el artículo 21 ultimarà la lista de las asociaciones y organizaciones que deberán ser consultadas, y la revisará y actualizará cuando lo solicite un Estado miembro o la Comisión.

9. En la elaboración y revisión de las ETI se tendrá en cuenta la opinión de los interlocutores sociales con respecto a las condiciones mencionadas en la letra g) del apartado 3 del artículo 5.

Con esta finalidad, se consultará a los interlocutores sociales antes de someter el proyecto de ETI al Comité previsto en el artículo 21, para su adopción o revisión.

Se consultará a los interlocutores sociales en el marco del Comité de diálogo sectorial creado de conformidad con la Decisión 98/500/CE de la Comisión ⁽¹⁾. Los interlocutores sociales dispondrán de un plazo de tres meses para manifestar su parecer.»

6) El artículo 10 quedará modificado como sigue:

a) El apartado 2 se sustituirá por el texto siguiente:

«2. Todo componente deberá ser objeto del procedimiento de evaluación de conformidad e idoneidad para el uso indicado en la ETI de que se trate e ir acompañado del certificado correspondiente.»

b) Se suprimirán los apartados 4 a 6.

7) El artículo 11 se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 11

Cuando un Estado miembro o la Comisión consideren que unas especificaciones europeas utilizadas directa o indirectamente para lograr los objetivos de la presente Directiva no se ajustan a los requisitos esenciales, podrá decidirse retirar total o parcialmente dichas especificaciones de las publicaciones donde estén inscritas, o modificarlas, con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 21 y previa consulta al Comité creado por la Directiva 98/34/CE (*), cuando se trate de normas europeas.

(*) DO L 204 de 21.7.1998, p. 37.»

⁽¹⁾ Decisión 98/500/CE de la Comisión, de 20 de mayo de 1998, relativa a la creación de Comités de diálogo sectorial para promover el diálogo entre los interlocutores sociales a escala europea (DO L 255 de 12.8.1998, p. 27).

8) El artículo 14 quedará modificado como sigue:

a) En el apartado 2 se añadirá el texto siguiente:

«A tal efecto, se utilizarán los procedimientos de evaluación y comprobación previstos en las ETI estructurales y funcionales de que se trate.»

b) Se añadirán los siguientes apartados 4 y 5:

«4. Cuando los Estados miembros autoricen la puesta en servicio de material rodante, asignarán a cada vehículo un código alfanumérico de identificación. Dicho código deberá figurar sobre cada vehículo y habrá de constar en un registro de matriculación nacional que responda a los siguientes criterios:

a) El registro de matriculación nacional deberá respetar las especificaciones comunes contempladas en el apartado 5.

b) La actualización del registro de matriculación nacional estará confiada a un organismo independiente del administrador de la infraestructura y de cualquier empresa ferroviaria.

c) Las autoridades designadas en el marco de los artículos 12 y 18 de la Directiva ... [¿del Parlamento Europeo y del Consejo?] (*) deberán tener acceso al registro de matriculación nacional por lo que respecta a los datos relativos a la seguridad ferroviaria. Asimismo, deberán tener acceso, en respuesta a una solicitud fundada, las autoridades designadas con arreglo al artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE (**), la Agencia, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras.

5. Las especificaciones comunes del registro de matriculación se adoptarán con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 21, sobre la base de un proyecto elaborado por la Agencia. Dicho registro contendrá, como mínimo, los siguientes datos:

a) referencias de la declaración "CE" de verificación y de la entidad que la haya expedido;

b) referencias del registro del material rodante mencionado en el artículo 24;

c) identificación del propietario del vehículo y de la empresa ferroviaria que lo utiliza;

d) posibles restricciones que afecten al modo de explotación del vehículo;

e) datos relativos al estado de mantenimiento del vehículo.

(*) DO ...

(**) DO L 75 de 15.3.2001, p. 29.»

- 9) En el apartado 3 del Artículo 16 se añadirá el párrafo siguiente:

«Cuando así lo hagan, también designarán los organismos encargados de efectuar, en el caso de dichas normas técnicas, los procedimientos de evaluación de la conformidad o de la idoneidad para el uso previstos en el artículo 13 y el procedimiento de verificación contemplado en el artículo 18.».

- 10) En el artículo 17 se añadirá el párrafo siguiente:

«En tales casos, las ETI serán objeto de revisión con arreglo al apartado 2 del artículo 6. Si determinados aspectos técnicos correspondientes a los requisitos esenciales no pueden ser tratados de manera explícita en una ETI, deberán señalarse claramente en un anexo a la misma.

Será aplicable a dichos aspectos el apartado 3 del artículo 16.».

- 11) El apartado 5 del artículo 20 se sustituirá por el texto siguiente:

«5. La Comisión creará un grupo de coordinación de los organismos notificados que tratará cualquier cuestión relacionada con la aplicación de los procedimientos de evaluación de la conformidad o de la idoneidad para el uso previstos en el artículo 13 y el procedimiento de verificación contemplado en el artículo 18 o con la aplicación de las ETI en la materia. La Comisión informará al Comité mencionado en el apartado 1 del artículo 21 de las actividades llevadas a cabo en el marco del grupo de coordinación. Los representantes de los Estados miembros podrán participar, en calidad de observadores, en las actividades de dicho grupo.».

- 12) Se introducirán los artículos 21 bis y 21 ter:

«Artículo 21 bis

La Comisión podrá someter al Comité cualquier cuestión relacionada con la aplicación de la presente Directiva. En caso necesario, la Comisión adoptará una recomendación de aplicación con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 21.

Artículo 21 ter

Los anexos podrán modificarse por el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 21.».

- 13) En el apartado 2 del anexo VII, se añadirá el párrafo siguiente

«En particular, el organismo y el personal encargado de las verificaciones deberán gozar de independencia contractual, jerárquica y funcional tanto de las autoridades designadas para expedir las autorizaciones de puesta en servicio, en el marco de la presente Directiva, las licencias, en el marco de la Directiva 2001/13/CE, y los certificados de seguridad, en el marco de la Directiva . . . CE relativa a la seguridad ferroviaria, como de las entidades a cargo de las inspecciones en caso de accidente.».

- 14) Se suprimirá el anexo VIII.

Artículo 3

La Comisión adoptará todas las medidas necesarias para que al aplicar las disposiciones de la presente Directiva se conserven en la medida de lo posible los trabajos de elaboración de ETI ya encomendados en el marco de la Directiva 96/48/CE y de la Directiva 2001/16/CE, así como la aplicación de dichas directivas por los Estados miembros en el marco de proyectos que se encuentren en una fase avanzada de desarrollo a la entrada en vigor de la presente Directiva.

Artículo 4

Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva a más tardar el [. . .] ⁽¹⁾. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

Artículo 5

La presente Directiva entrará en vigor el [. . .] día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Artículo 6

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

⁽¹⁾ 24 meses tras la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

ANEXO I

EL SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO DE ALTA VELOCIDAD**1. Infraestructuras**

Las infraestructuras del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad serán las de las líneas de la red transeuropea de transporte señaladas en la Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte ⁽¹⁾, o las recogidas en las actualizaciones de dicha decisión a raíz de la revisión prevista en su artículo 21.

las líneas de alta velocidad incluirán:

- las líneas especialmente construidas para la alta velocidad, equipadas para velocidades por lo general iguales o superiores a 250 km/h;
- las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad equipadas para velocidades del orden de 200 km/h;
- las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad, de carácter específico debido a dificultades topográficas, de relieve o de entorno urbano, cuya velocidad deberá ajustarse caso por caso.

Estas infraestructuras incluirán los sistemas de gestión del tráfico, de posicionamiento y de navegación: instalaciones técnicas de tratamiento de datos y de telecomunicaciones previstas para el transporte de viajeros en dichas líneas con el fin de garantizar un aprovechamiento seguro y armonioso de la red y la gestión eficaz del tráfico.

2. Material rodante

El material rodante cubierto por la presente Directiva englobará los trenes concebidos para circular:

- en las líneas especialmente construidas para la alta velocidad, a una velocidad de 250 km/h como mínimo, pudiéndose al mismo tiempo, en las circunstancias adecuadas, alcanzar velocidades superiores a los 300 km/h, o bien
- en las líneas existentes especialmente acondicionadas para la alta velocidad, a una velocidad del orden de 200 km/h.

3. Coherencia del sistema ferroviario europeo de alta velocidad

La calidad del transporte ferroviario europeo requiere, entre otras cosas, una absoluta coherencia entre las características de la infraestructura (en el sentido amplio del término, es decir, incluidas las partes fijas de todos los subsistemas afectados) y las del material rodante (incluidas las partes embarcadas de todos los subsistemas afectados). De esta coherencia dependen los niveles de prestaciones, seguridad y calidad de servicio, y su coste.

⁽¹⁾ DO L 228 de 9.9.1996, p. 1.

ANEXO II

SUBSISTEMAS**1. Lista de subsistemas**

A efectos de la presente Directiva, el sistema constitutivo del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad se dividirá según los subsistemas siguientes, correspondientes:

a) bien a ámbitos de naturaleza estructural:

- infraestructuras,
- energía,
- control-mando y señalización,
- explotación y gestión del tráfico,
- material rodante;

b) bien a ámbitos de naturaleza funcional:

- mantenimiento,
- aplicaciones telemáticas al servicio de los pasajeros y del transporte de mercancías.

2. Ámbitos que deben cubrirse

Para cada uno de los subsistemas se fijará la lista de los aspectos vinculados con la interoperabilidad en los mandatos confiados a la Agencia para la elaboración de los proyectos de ETI.

A tenor de las disposiciones del apartado 1 del artículo 6, dichos mandatos se determinarán de conformidad con el procedimiento definido en el apartado 2 del artículo 21.

Llegado el caso, y de conformidad con las disposiciones de la letra c) del apartado 3 del artículo 5, la Agencia precisará la lista de los aspectos vinculados con la interoperabilidad fijados en los mandatos.

3. Parámetros fundamentales

A tenor de la letra b) del apartado 3 del artículo 5, se considerarán en particular parámetros fundamentales para realizar la interoperabilidad los elementos siguientes ⁽¹⁾:

- Gálibo mínimo de las infraestructuras
- Radios de curva mínimos
- Ancho de vía
- Esfuerzos máximos sobre la vía
- Longitud mínima de los andenes
- Altura de los andenes
- Tensión de alimentación
- Geometría de las catenarias
- Características del ERTMS ⁽²⁾
- Carga por eje
- Longitud máxima de los trenes
- Gálibo del material rodante
- Características mínimas de frenado
- Características eléctricas límite del material rodante
- Características mecánicas límite del material rodante
- Características de la explotación vinculadas con la seguridad de los trenes
- Características límite relacionadas con los ruidos exteriores
- Características límite relacionadas con las vibraciones exteriores
- Características límite relacionadas con las perturbaciones electromagnéticas externas
- Características límite relacionadas con los ruidos interiores
- Características límite relacionadas con el aire acondicionado
- Características relacionadas con el transporte de personas minusválidas.

⁽¹⁾ Cf. Recomendación de la Comisión 2001/290/CE.

⁽²⁾ European Rail Traffic Management System: cf. Decisiones de la Comisión 1999/569/CE y 2001/260/CE.