

## I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

**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**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y  
EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 156,

Vista la propuesta de la Comisión<sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social<sup>(2)</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>(3)</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado<sup>(4)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) Para permitir a los ciudadanos de la Unión, a los agentes económicos y a las entidades regionales y locales beneficiarse plenamente de las ventajas derivadas de la creación de un espacio sin fronteras interiores, conviene, en particular, favorecer la interconexión y la interoperabilidad de las redes ferroviarias nacionales, así como el acceso a dichas redes, realizando las acciones que puedan resultar necesarias en el ámbito de la armonización de las normas técnicas, como se establece en el artículo 155 del Tratado.
- (2) Mediante la firma del Protocolo adoptado en Kioto el 12 de diciembre de 1997 la Unión Europea se ha comprometido a reducir sus emisiones de gases. Este objetivo requiere una corrección del equilibrio de los modos de transporte y, por lo tanto, un aumento de la competitividad del transporte ferroviario.

(3) La estrategia del Consejo con respecto a la integración de las cuestiones medioambientales y de desarrollo sostenible en la política de transportes comunitaria recuerda la necesidad de actuar en favor de la reducción del efecto de los transportes sobre el medio ambiente.

(4) La explotación de trenes en servicio comercial a lo largo de la red ferroviaria transeuropea requiere, en particular, una coherencia absoluta entre las características de la infraestructura y del material rodante, pero también una interconexión eficaz de los sistemas de información y comunicación de los distintos administradores de infraestructura y explotadores. De esta coherencia e interconexión dependen el nivel de prestaciones, la seguridad, la calidad de los servicios y su coste, sin olvidar que la interoperabilidad del sistema ferroviario convencional transeuropeo se basa especialmente en dicha coherencia e interconexión.

(5) Para lograr estos objetivos, el Consejo tomó una primera medida el 23 de julio de 1996 al adoptar la Directiva 96/48/CE relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad<sup>(5)</sup>.

(6) La Comisión, en su Libro Blanco sobre «una estrategia para la revitalización de los ferrocarriles comunitarios» de 1996, anunció una segunda medida en el ámbito del ferrocarril convencional y seguidamente encargó un estudio sobre la integración de los sistemas ferroviarios nacionales, cuyos resultados fueron publicados en mayo de 1998, en el cual se recomienda la adopción de una directiva que siga el mismo enfoque adoptado en el ámbito de la alta velocidad. Dicho estudio aconseja también no abordar todos los obstáculos a la interoperabilidad simultáneamente, sino resolver los problemas de forma progresiva siguiendo un orden de prioridad determinado en función de la relación coste-beneficio de cada proyecto de medida. Según dicho estudio, la armonización de los procedimientos y de las normas en uso, así como la interconexión de los sistemas de información y comunicación, resultan más ventajosas que las medidas relativas, por ejemplo, a las infraestructuras.

<sup>(1)</sup> DO C 89 E de 28.3.2000, p. 11.

<sup>(2)</sup> DO C 204 de 18.7.2000, p. 13.

<sup>(3)</sup> DO C 317 de 6.11.2000, p. 22.

<sup>(4)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 17 de mayo de 2000 (DO C 59 de 23.2.2001, p. 106), Posición Común del Consejo de 10 de noviembre de 2000 (DO C 23 de 24.1.2001, p. 15) y Decisión del Parlamento Europeo de 13 de febrero de 2001.

<sup>(5)</sup> DO L 235 de 17.9.1996, p. 6.

- (7) La Comunicación de la Comisión sobre «la integración de los sistemas ferroviarios convencionales» recomienda la adopción de la presente Directiva y justifica las principales similitudes y diferencias que presenta con respecto a la Directiva 96/48/CE. Las diferencias más notables residen en la adecuación del ámbito geográfico de aplicación, la extensión del ámbito técnico de aplicación para tener en cuenta en particular los resultados del estudio antes citado, así como la adopción de un enfoque progresivo para la supresión de los obstáculos a la interoperabilidad del sistema ferroviario, que incluye la definición de un orden de prioridades y el establecimiento de un calendario para su realización.
- (8) Teniendo en cuenta este enfoque progresivo y el plazo necesario para adoptar todas las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI), conviene evitar que los Estados miembros adopten nuevas normas nacionales o se comprometan en proyectos que incrementen la heterogeneidad del sistema existente.
- (9) La adopción de un enfoque progresivo responde a las necesidades específicas del objetivo de interoperabilidad del sistema ferroviario convencional, sistema caracterizado por un patrimonio antiguo de infraestructuras y material nacionales cuya adaptación o renovación requieren importantes inversiones, y tiene en cuenta la conveniencia de velar con especial atención por que no se penalice económicamente al ferrocarril con respecto a los demás modos de transporte.
- (10) En su Resolución de 10 de marzo de 1999 sobre el conjunto de medidas para el transporte ferroviario, el Parlamento solicitó que la apertura gradual del sector ferroviario se realizara a la par que la adopción de medidas de armonización técnica lo más rápidas y eficaces posible.
- (11) El Consejo de 6 de octubre de 1999 instó a la Comisión a que propusiera una estrategia para mejorar la interoperabilidad del transporte ferroviario y reducir los cuellos de botella, con el fin de facilitar la rápida eliminación de los obstáculos técnicos, administrativos y económicos a la interoperabilidad de las redes, garantizando al mismo tiempo un elevado nivel de seguridad y la formación y cualificación del personal.
- (12) La Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios<sup>(1)</sup>, señala que las empresas ferroviarias deben tener un mayor acceso a las redes ferroviarias de los Estados miembros, para lo cual es necesaria la interoperabilidad de las infraestructuras, de los equipos, del material rodante y de los sistemas de gestión y de explotación, incluida la cualificación profesional y las condiciones de higiene y seguridad en el trabajo del personal necesarias para explotar y mantener los subsistemas de que se trata y para aplicar cada una de las ETI. No obstante, la presente Directiva no incluye entre sus objetivos, directa o indirectamente, la armonización de las condiciones de trabajo en el sector ferroviario.
- (13) Compete a los Estados miembros garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad, salud y protección de los consumidores que se aplican a las redes ferroviarias en general durante las fases de proyecto, construcción, puesta en servicio y explotación.
- (14) Las normativas nacionales, así como los reglamentos internos y las especificaciones técnicas que aplican los ferrocarriles, presentan diferencias importantes debido a que integran técnicas particulares de las industrias nacionales y que prescriben dimensiones y dispositivos particulares, así como características especiales. Esta situación dificulta, en especial, la circulación de los trenes en buenas condiciones por todo el territorio comunitario.
- (15) Con el transcurso de los años, esta situación ha creado vínculos muy estrechos entre las industrias ferroviarias nacionales y los ferrocarriles nacionales, en detrimento de una apertura efectiva de los mercados. Para desarrollar su competitividad a escala mundial, estas industrias deben disponer de un mercado europeo abierto y regido por la competencia.
- (16) Conviene definir, en consecuencia, para toda la Comunidad unos requisitos esenciales que se apliquen al sistema ferroviario transeuropeo convencional.
- (17) Habida cuenta de la extensión y de la complejidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, es necesario descomponerlo en subsistemas por razones prácticas. Para cada uno de dichos subsistemas hay que precisar, con respecto a toda la Comunidad, los requisitos esenciales y determinar las especificaciones técnicas necesarias, en especial en materia de componentes e interfaces, a fin de que se cumplan dichos requisitos.
- (18) La aplicación de las disposiciones relativas a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional no debe crear obstáculos injustificados, desde el punto de vista de la relación coste-beneficio, al mantenimiento de la coherencia de la red ferroviaria existente en cada Estado miembro, procurándose preservar, al mismo tiempo, el objetivo de la interoperabilidad.
- (19) Las especificaciones técnicas de interoperabilidad tienen asimismo repercusiones en las condiciones en que los usuarios utilizan el modo ferroviario y, por consiguiente, es preciso consultar a estos últimos acerca de los aspectos que les afectan.
- (20) Debe permitirse al Estado miembro interesado dejar sin aplicación determinadas especificaciones técnicas de interoperabilidad en casos particulares, y deben establecerse procedimientos para comprobar que dichas excepciones se justifican. El artículo 155 del Tratado exige que la acción de la Comunidad en el ámbito de la interoperabilidad tenga en cuenta la viabilidad económica potencial de los proyectos.

<sup>(1)</sup> DO L 237 de 24.8.1991, p. 25.

- (21) La elaboración de las ETI y su aplicación al sistema ferroviario convencional no debe obstaculizar la innovación tecnológica, y ésta a su vez debe ir dirigida a un mayor rendimiento desde el punto de vista económico.
- (22) Conviene aprovechar la interoperabilidad del sistema ferroviario convencional, sobre todo en lo que se refiere al transporte de mercancías, para poner en práctica las condiciones de una mejor interoperabilidad intermodal.
- (23) Para dar cumplimiento a las disposiciones pertinentes relativas a los procedimientos de adjudicación de contratos en el sector ferroviario, y en particular a la Directiva 93/38/CEE<sup>(1)</sup>, las entidades contratantes deben incluir las especificaciones técnicas en la documentación general o en los pliegos de condiciones de cada contrato. Es necesario crear un conjunto de especificaciones europeas que sirva de referencia a dichas especificaciones técnicas.
- (24) La Comunidad tiene interés en que haya un sistema internacional de normalización con el que puedan crearse normas que se utilicen realmente en el comercio internacional y que cumplan los requisitos de la política comunitaria. Por consiguiente, los organismos europeos de normalización deben seguir cooperando con los organismos internacionales de normalización.
- (25) Las entidades contratantes definen las especificaciones adicionales necesarias para completar las especificaciones europeas o las demás normas. Estas especificaciones deben cumplir los requisitos esenciales, armonizados en el ámbito comunitario y a los que debe responder el sistema ferroviario transeuropeo convencional.
- (26) Los procedimientos de evaluación de la conformidad o de la idoneidad para el uso de los componentes deben basarse en la utilización de los módulos objeto de la Decisión 93/465/CEE<sup>(2)</sup>. Para fomentar el desarrollo de las industrias afectadas conviene elaborar, en la medida de lo posible, los procedimientos relacionados con el sistema de aseguramiento de la calidad.
- (27) La conformidad de los componentes no sólo está vinculada a su libre circulación por el mercado comunitario, sino principalmente a su ámbito de utilización, de modo que se garantice la interoperabilidad del sistema. La evaluación de la idoneidad para el uso se aplica a los componentes más decisivos para la seguridad, la disponibilidad o la economía del sistema. En consecuencia, no es necesario que el fabricante coloque la marca «CE» en los componentes sujetos a lo dispuesto en la presente Directiva, sino que, a partir de la evaluación de la conformidad y/o de la idoneidad para el uso, debe bastar la declaración de conformidad del fabricante.
- (28) Esto no prejuzga la obligación que el fabricante tiene de colocar, en ciertos componentes, la marca «CE» que certifique su conformidad con otras disposiciones comunitarias pertinentes.
- (29) Los subsistemas que constituyen el sistema ferroviario transeuropeo convencional han de someterse a un procedimiento de verificación, la cual debe permitir a las autoridades competentes que autorizan la puesta en servicio asegurarse de que, en las fases de proyecto, construcción y puesta en servicio, el resultado sea acorde con las disposiciones reglamentarias, técnicas y operativas aplicables. Ello debe permitir también a los constructores estar seguros de que gozan de igualdad de trato en todos los países. En consecuencia, se debe establecer un módulo que defina los principios y las condiciones de la verificación «CE» de los subsistemas.
- (30) El procedimiento de verificación «CE» debe basarse en las ETI. Estas ETI están sometidas a lo dispuesto en el artículo 18 de la Directiva 93/38/CEE. Los organismos notificados que se encargan de tramitar los procedimientos de evaluación de la conformidad o la idoneidad para el uso de los componentes, así como el procedimiento de verificación de los subsistemas, deben coordinar sus decisiones lo más estrechamente posible, especialmente si no existe especificación europea.
- (31) Estas ETI las elabora, por mandato de la Comisión, el organismo común representativo de los administradores de infraestructuras, las empresas ferroviarias y la industria. Se podrá autorizar desde un primer momento a representantes de terceros países, y en especial a los países candidatos a la adhesión, a participar en las reuniones del organismo común representativo en calidad de observadores.
- (32) La Directiva 91/440/CEE del Consejo impone, en lo que se refiere a la contabilidad, una separación de las actividades de explotación de los servicios de transporte y las de gestión de la infraestructura ferroviaria. En ese mismo sentido, conviene que los servicios especializados de los administradores de las infraestructuras ferroviarias que sean designados organismos notificados estén estructurados de modo que cumplan los criterios preceptivos para este tipo de organismos. Pueden ser notificados otros organismos especializados que cumplan los mismos criterios.
- (33) Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva deben ser aprobadas 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<sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Directiva 93/38/CEE del Consejo, de 14 de junio de 1993, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de las telecomunicaciones (DO L 199 de 9.8.1993, p. 84). Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 98/4/CE (DO L 101 de 1.4.1998, p. 1).

<sup>(2)</sup> Decisión 93/465/CEE del Consejo, de 22 de julio de 1993, relativa a los módulos correspondientes a las diversas fases de los procedimientos de evaluación de la conformidad y a las disposiciones referentes al sistema de colocación y utilización del marcado «CE» de conformidad, que van a utilizarse en las directivas de armonización técnica (DO L 220 de 30.8.1993, p. 23).

<sup>(3)</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

- (34) La interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional tiene dimensión comunitaria. Los Estados miembros no están en condiciones de adoptar individualmente las medidas necesarias para lograr dicha interoperabilidad. De conformidad con el principio de subsidiariedad, los objetivos de la acción prevista no pueden, por lo tanto, ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y pueden, por consiguiente, debido a las dimensiones o los efectos de la acción prevista, lograrse mejor a nivel comunitario,

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

## CAPÍTULO I

### Disposiciones generales

#### Artículo 1

1. La presente Directiva tiene por objeto fijar las condiciones que deben cumplirse para lograr, en el territorio comunitario, la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, 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 profesionales 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 convencional;
- c) contribuir a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

#### Artículo 2

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- a) «sistema ferroviario transeuropeo convencional»: el conjunto descrito en el anexo I y compuesto por las infraes-

tructuras ferroviarias, incluidas las líneas e instalaciones fijas, de la red transeuropea de transporte, construidas o acondicionadas para el transporte ferroviario convencional y el transporte ferroviario combinado, y por el material rodante concebido para recorrer dichas infraestructuras;

- b) «interoperabilidad»: la capacidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional para permitir la circulación segura e ininterrumpida de trenes que cumplen las prestaciones requeridas para estas líneas. Dicha capacidad se basará en el conjunto de condiciones reglamentarias, técnicas y operativas que deberán cumplirse para satisfacer los requisitos esenciales;
- c) «subsistemas»: el resultado de la división del sistema ferroviario transeuropeo convencional, tal como se indica en el anexo II. Estos subsistemas para los cuales deberán definirse requisitos esenciales son de carácter estructural o funcional;
- d) «componentes de interoperabilidad»: todo componente elemental, grupo de componentes, subconjunto o conjunto completo de materiales incorporados o destinados a ser incorporados en un subsistema, de los que dependa directa o indirectamente la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional. El concepto de «componente» engloba no sólo objetos materiales, sino también inmateriales, como los programas informáticos;
- e) «requisitos esenciales»: el conjunto de condiciones descritas en el anexo III que deben satisfacer el sistema ferroviario transeuropeo convencional, los subsistemas y los componentes de interoperabilidad, incluidas las interfaces;
- f) «especificación europea»: una especificación técnica común, una homologación técnica europea o una norma nacional que incorpore una norma europea, tal como se definen en los puntos 8 a 12 del artículo 1 de la Directiva 93/38/CEE;
- g) «especificaciones técnicas de interoperabilidad», en lo sucesivo denominadas «ETI»: las especificaciones de las que es objeto cada subsistema o parte de subsistema, con vistas a satisfacer los requisitos esenciales y garantizar la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional;
- h) «organismo común representativo»: el organismo que reúne a representantes de los administradores de la infraestructura, de las empresas ferroviarias y de la industria, encargado de elaborar las ETI. Por «administradores de la infraestructura» se entenderá a los previstos en los artículos 3 y 7 de la Directiva 91/440/CEE;
- i) «organismos notificados»: los organismos encargados de evaluar la conformidad o la idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad o de tramitar el procedimiento de verificación «CE» de los subsistemas;

- j) «parámetros fundamentales»: toda condición reglamentaria, técnica u operativa importante desde el punto de vista de la interoperabilidad y que debe ser objeto de una decisión con arreglo al procedimiento del apartado 2 del artículo 21 antes de que el organismo común representativo proceda a la elaboración de los proyectos de ETI;
- k) «caso específico»: toda parte del sistema ferroviario transeuropeo convencional 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, así como del material rodante destinado a un uso estrictamente local, regional o histórico y del material rodante procedente de terceros países o con destino a los mismos, siempre que dicho material no cruce la frontera entre dos Estados miembros;
- l) «rehabilitación»: trabajos importantes de modificación de un subsistema o de una parte de subsistema que requiera una nueva autorización de puesta en servicio con arreglo al apartado 1 del artículo 14;
- m) «renovación»: trabajos importantes de sustitución de un subsistema o de una parte de un subsistema que requiera una nueva autorización de puesta en servicio con arreglo al apartado 1 del artículo 14;
- n) «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 de todas las categorías y orígenes que recorran dichas infraestructuras.

#### Artículo 3

1. La presente Directiva contempla, para cada subsistema, las disposiciones relativas a los componentes de interoperabilidad, a las interfaces y a los procedimientos, así como a las condiciones de coherencia global del sistema ferroviario transeuropeo convencional requeridas para conseguir su interoperabilidad.

2. Las disposiciones de la presente Directiva se aplicarán sin perjuicio de otras disposiciones comunitarias pertinentes. Sin embargo, en el caso de los componentes de interoperabilidad, incluidas las interfaces, el cumplimiento de los requisitos esenciales de la presente Directiva puede requerir que se recurra a especificaciones europeas especiales establecidas a tal efecto.

#### Artículo 4

1. El sistema ferroviario transeuropeo convencional, los subsistemas y los componentes de interoperabilidad, incluidas las interfaces, deberán cumplir los requisitos esenciales que les correspondan.

2. Las especificaciones técnicas adicionales, consideradas en el apartado 4 del artículo 18 de la Directiva 93/38/CEE y que sean necesarias para completar las especificaciones europeas o las demás normas vigentes en la Comunidad, no deberán ser contradictorias con los requisitos esenciales.

## CAPÍTULO II

### Especificaciones técnicas de interoperabilidad

#### Artículo 5

1. Cada uno de los subsistemas será objeto de una ETI. Si fuera necesario, en particular para tratar por separado las distintas categorías de líneas, nudos o material rodante, o para resolver de forma prioritaria determinados problemas de interoperabilidad, un subsistema podrá ser objeto de varias ETI. En tal caso, las disposiciones del presente artículo se aplicarán asimismo a la parte de subsistema afectada.

2. Los subsistemas serán conformes con las ETI; esta conformidad deberá mantenerse de forma permanente durante el uso de cada subsistema.

3. En la medida de lo necesario y con el fin de lograr los objetivos contemplados en el artículo 1, cada ETI:

- a) indicará el ámbito de aplicación que cubre (parte de la red o del material rodante contemplados en el anexo I; subsistema o parte de subsistema contemplados en el anexo II);
- b) precisará los requisitos esenciales para el subsistema de que se trate y sus interfaces con otros subsistemas;
- c) definirá las especificaciones funcionales y técnicas que deben respetar el subsistema y sus interfaces respecto de otros subsistemas. En caso necesario, dichas especificaciones podrán diferir según el uso del subsistema, por ejemplo según las categorías de las líneas, nudos y/o material rodante previstos en el anexo I;
- d) determinará los componentes de interoperabilidad y las interfaces que deberán ser objeto de especificaciones europeas, incluidas las normas europeas, que son necesarias para lograr la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional;
- e) indicará, en cada uno de los casos previstos, los procedimientos de evaluación de la conformidad o de la idoneidad para su uso. Esto implica en particular los módulos definidos en la Decisión 93/465/CEE o, en su caso, los procedimientos específicos 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;

- f) indicará la estrategia de aplicación de la ETI; en concreto, precisará 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;
- g) 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.
4. Cada ETI se desarrollará a partir del examen del subsistema existente, fijándose un subsistema objetivo alcanzable de forma progresiva y en un plazo razonable. De este modo, la adopción gradual de las ETI y la observancia de las mismas permitirán el logro de forma progresiva de la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional.
5. Las ETI preservarán de manera apropiada la coherencia del sistema ferroviario existente en cada Estado miembro. Con este objetivo, cada ETI podrá prever casos específicos, tanto en materia de infraestructura como de material rodante; se concederá especial atención al gálibo, al ancho de vía o a la distancia entre vías y a los vagones procedentes de terceros países o con destino a los mismos. Para cada caso específico, la ETI definirá las normas de desarrollo de los elementos de la misma indicados en las letras c) a g) del apartado 3.
6. Las ETI no serán obstáculo para que los Estados miembros adopten decisiones con respecto al uso de las infraestructuras para la circulación de material rodante que ellas mismas no prevean.

#### 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 el organismo común representativo. 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. El organismo común representativo se designará de acuerdo con el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 21 y deberá respetar las normas indicadas en el anexo VIII. Si el organismo común representativo no cumpliera dichas normas o no dispusiera de las competencias necesarias para la elaboración de una ETI en concreto, se nombrará a otro mandatario siguiendo el mismo procedimiento. En este último caso, el organismo común representativo deberá participar en los trabajos del otro mandatario.
3. El organismo común representativo o, en su caso, el mandatario correspondiente 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.

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

En primer lugar, el organismo común representativo 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, el organismo común representativo elaborará el proyecto de ETI tomando como base dichos parámetros fundamentales. En su caso, el organismo común representativo 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, el organismo común representativo o, en su caso, el mandatario correspondiente, consultará durante los trabajos de elaboración y revisión de las ETI a las asociaciones y organizaciones representativas de usuarios.

El organismo común representativo o, en su caso, el mandatario correspondiente, 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 ultimaré 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<sup>(1)</sup>.

Los interlocutores sociales dispondrán de un plazo de tres meses para manifestar su parecer.

#### Artículo 7

Un Estado miembro podrá no aplicar una o varias ETI, incluso las relativas al material rodante, en los casos y condiciones siguientes:

- a) con respecto a un proyecto de nueva línea, de rehabilitación de una línea existente o con respecto a todo elemento contemplado en el apartado 1 del artículo 1 que se encuentre en fase avanzada de desarrollo o que sea objeto de un contrato en curso de ejecución en el momento de la publicación de dichas ETI;
- b) con respecto a un proyecto de renovación o rehabilitación de una línea existente, cuando el gálibo, el ancho de vía o la distancia entre ejes de vías o la tensión eléctrica de dichas ETI sean incompatibles con los de la línea existente;
- c) con respecto a un proyecto de nueva línea o a un proyecto de renovación o rehabilitación de una línea existente en un Estado miembro que se realice en su mismo territorio, cuando su propia red ferroviaria se halle en un enclave o esté aislada por el mar de la red ferroviaria del resto de la Comunidad;
- d) con respecto a todo proyecto relativo a la renovación, ampliación o rehabilitación de una línea existente, cuando la aplicación de dichas ETI comprometa la viabilidad económica del proyecto y/o la coherencia del sistema ferroviario del Estado miembro;

<sup>(1)</sup> 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).

e) cuando, como consecuencia de un accidente o de una catástrofe natural, las condiciones para el restablecimiento inmediato de la red no permitan, desde el punto de vista económico o técnico, la aplicación parcial o total de las ETI pertinentes;

f) con respecto a vagones procedentes de terceros países o con destino a terceros países con un ancho de vía diferente del de la red ferroviaria principal de la Comunidad.

En todos los casos, el Estado miembro afectado notificará previamente a la Comisión su intención de introducir una excepción y le remitirá un expediente con las ETI o las partes de las mismas que no desee aplicar, así como las especificaciones correspondientes que quiera aplicar. El Comité contemplado en el artículo 21 analizará las medidas previstas por el Estado miembro. En los casos previstos en las anteriores letras b), d) y f), la Comisión adoptará una decisión con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 21; si fuera necesario, formulará una recomendación relativa a las especificaciones que deberán aplicarse. Sin embargo, en el caso b), la decisión de la Comisión no afectará al gálibo y al ancho de vía.

#### CAPÍTULO III

### Componentes de interoperabilidad

#### Artículo 8

Los Estados miembros adoptarán todas las medidas oportunas para que los componentes de interoperabilidad:

- a) sólo se pongan en el mercado si permiten la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, de conformidad con los requisitos esenciales
- b) se utilicen en el ámbito para el que estén destinados y sean instalados y mantenidos adecuadamente

Estas disposiciones no obstaculizarán la puesta en el mercado de dichos componentes para otras aplicaciones.

#### Artículo 9

Los Estados miembros no podrán prohibir, restringir o dificultar, en su territorio y al amparo de la presente Directiva, la puesta en el mercado de componentes de interoperabilidad para su utilización en el sistema ferroviario transeuropeo convencional cuando cumplan lo dispuesto en la presente Directiva. 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, cuyos elementos se recogen en el Anexo IV.

## Artículo 10

1. Los Estados miembros considerarán conformes con los requisitos esenciales pertinentes previstos en la presente Directiva los componentes de interoperabilidad que estén provistos de la declaración «CE» de conformidad o idoneidad para el uso.

2. La conformidad de un componente de interoperabilidad con los requisitos esenciales pertinentes y, en su caso, su idoneidad para el uso, se determinarán en relación con las condiciones previstas por la ETI correspondiente, incluidas en su caso las especificaciones europeas pertinentes.

3. Las referencias de las especificaciones europeas se publicarán en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* y deberán mencionarse en la ETI correspondiente. Si las especificaciones europeas pertinentes se publican después de la adopción de las ETI, serán tenidas en cuenta en la revisión de estas últimas.

4. Los Estados miembros publicarán las referencias de las normas nacionales que incorporen las normas europeas.

5. Por lo que se refiere al período anterior a la publicación de una ETI, a falta de especificaciones europeas y sin perjuicio del apartado 5 del artículo 20, los Estados miembros comunicarán a los demás Estados miembros y a la Comisión una lista de normas y especificaciones técnicas en uso para la aplicación de los requisitos esenciales. Dicha notificación tendrá lugar a más tardar el 20 de abril de 2002.

6. Cuando una especificación europea todavía no esté disponible en el momento de la adopción de una ETI y su cumplimiento sea una condición imprescindible para garantizar la interoperabilidad, la ETI podrá hacer referencia a la versión disponible más avanzada del proyecto de especificación europea que haya que respetar, o recogerá dicho proyecto en su totalidad o en parte.

## Artículo 11

Cuando un Estado miembro o la Comisión consideren que unas especificaciones europeas 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<sup>(1)</sup>, cuando se trate de normas europeas.

<sup>(1)</sup> Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 1998, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas y de las reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información. (DO L 204 de 21.7.1998, p. 37). Directiva modificada por la Directiva 98/48/CE (DO L 217 de 5.8.1998, p. 18).

## Artículo 12

1. Si un Estado miembro comprueba que un componente de interoperabilidad provisto de la declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso, que haya sido puesto en el mercado y se utilice para el fin a que está destinado, corre el peligro de no cumplir con los requisitos esenciales, adoptará todas las medidas necesarias para restringir su ámbito de aplicación, para prohibir su uso o para retirarlo del mercado. Dicho Estado miembro informará inmediatamente a la Comisión de las medidas adoptadas e indicará las razones de su decisión, precisando, en particular, si la no conformidad se deriva de:

- a) el incumplimiento de los requisitos esenciales;
- b) una aplicación incorrecta de las especificaciones europeas en caso de que se invoque la aplicación de dichas especificaciones;
- c) una insuficiencia de las especificaciones europeas.

2. La Comisión consultará cuanto antes a las partes implicadas. Si tras dicha consulta comprueba que la medida está justificada, informará de ello inmediatamente al Estado miembro que tomó la iniciativa, así como a los demás Estados miembros. Si tras dicha consulta la Comisión considera que la medida no está justificada, informará de ello inmediatamente al Estado miembro que tomó la iniciativa, así como al fabricante o a su mandatario establecido en la Comunidad. Si la decisión a que se refiere el apartado 1 está motivada por la existencia de una laguna en las especificaciones europeas, se aplicará el procedimiento previsto en el artículo 11.

3. Cuando un componente de interoperabilidad provisto de la declaración «CE» de conformidad resulte no ser conforme, el Estado miembro competente adoptará las medidas pertinentes frente a quien haya expedido la declaración e informará de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros.

4. La Comisión se cerciorará de que los Estados miembros sean informados del desarrollo y resultados de este procedimiento.

## Artículo 13

1. Para expedir la declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso de un componente de interoperabilidad, el fabricante, o su mandatario establecido en la Comunidad, deberá aplicar las disposiciones previstas en las ETI respectivas.

2. La evaluación de la conformidad o de la idoneidad para el uso de un componente de interoperabilidad será tramitada por el organismo notificado ante el cual el fabricante, o su mandatario establecido en la Comunidad, hayan presentado la solicitud de dicha evaluación.



3. Si alguno de los componentes de interoperabilidad es objeto de otras directivas comunitarias relativas a otros aspectos, la declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso indicará, en ese caso, que dichos componentes de interoperabilidad cumplen también los requisitos de tales directivas.

4. Si tanto el fabricante como su mandatario establecido en la Comunidad incumplen las obligaciones señaladas en los apartados 1, 2 y 3, éstas incumbirán a toda persona que ponga en el mercado el componente de interoperabilidad en cuestión. Las mismas obligaciones afectarán a quien monte los componentes de interoperabilidad o parte de los mismos de origen distinto o los fabrique para su propio uso, a efectos de la presente Directiva.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 12:

- a) toda comprobación por parte de un Estado miembro de que se ha expedido indebidamente la declaración «CE» de conformidad supondrá para el fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad la obligación de modificar el componente de interoperabilidad para que sea conforme y se subsane la infracción, en las condiciones que establezca dicho Estado miembro;
- b) en caso de que persista la no conformidad, el Estado miembro deberá adoptar las medidas oportunas para restringir o prohibir la puesta en el mercado del componente de interoperabilidad en cuestión, o retirarlo del mercado según los procedimientos previstos en el artículo 12.

#### CAPÍTULO IV

#### Subsistemas

##### Artículo 14

1. Corresponde a cada Estado miembro autorizar la puesta en servicio de los subsistemas de carácter estructural integrantes del sistema ferroviario transeuropeo convencional 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 se cumplan los requisitos esenciales pertinentes cuando se integren en el sistema ferroviario transeuropeo convencional. 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.

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

##### Artículo 15

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 19, los Estados miembros no podrán prohibir, restringir o dificultar en su territorio y al amparo de la presente Directiva, la construcción, la puesta en servicio y la explotación de subsistemas de carácter estructural constitutivos del sistema ferroviario transeuropeo convencional si éstos cumplen los requisitos esenciales. En particular, no podrán exigir verificaciones que ya se hayan efectuado en el marco del procedimiento de expedición de la declaración «CE» de verificación, cuyos elementos se recogen en el anexo V.

##### Artículo 16

1. Los Estados miembros considerarán interoperables y conformes con los requisitos esenciales pertinentes, los subsistemas de carácter estructural constitutivos del sistema ferroviario transeuropeo convencional que estén provistos de la declaración «CE» de verificación.

2. La verificación de la interoperabilidad, en cumplimiento de los requisitos esenciales, de un subsistema de carácter estructural constitutivo del sistema ferroviario transeuropeo convencional se determinará tomando como referencia a las ETI, si existen.

3. Por lo que se refiere al período anterior a la publicación de las ETI, los Estados miembros comunicarán a los demás Estados miembros y a la Comisión, para cada subsistema, la lista de normas técnicas en uso para la aplicación de los requisitos esenciales. Dicha notificación tendrá lugar a más tardar el 20 de abril de 2002.

##### Artículo 17

Si se observa que las ETI no se ajustan plenamente a los requisitos esenciales, podrá consultarse al Comité indicado en el artículo 21 a petición de un Estado miembro o a iniciativa de la Comisión.

### Artículo 18

1. Para expedir la declaración «CE» de verificación, la entidad contratante o su mandatario invitará al organismo notificado que haya elegido al efecto a que tramite el procedimiento de verificación «CE» indicado en el anexo VI.
2. La función del organismo notificado encargado de la verificación «CE» de un subsistema comenzará en la fase de proyecto y abarcará todo el período de construcción hasta la fase de recepción, antes de la puesta en servicio del subsistema. 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 24.
3. El organismo notificado será responsable de la elaboración del expediente técnico que debe acompañar la declaración «CE» de verificación. Dicho expediente técnico deberá contener toda la documentación necesaria relativa a las características del subsistema y, en su caso, todos los elementos que prueben la conformidad de los componentes de interoperabilidad. Asimismo deberá contener todos los elementos relativos a las condiciones y límites de utilización y a las instrucciones de conservación, de observación continua o periódica, de reglaje y de mantenimiento.

### Artículo 19

1. Cuando un Estado miembro compruebe que un subsistema de carácter estructural, provisto de la declaración «CE» de verificación acompañada del expediente técnico, no cumple plenamente lo dispuesto en la presente Directiva y, en particular, los requisitos esenciales, podrá solicitar que se lleven a cabo verificaciones complementarias.
2. El Estado miembro de donde proceda la citada solicitud informará inmediatamente a la Comisión de las verificaciones complementarias solicitadas, exponiendo las razones que las justifiquen. La Comisión emprenderá sin dilación el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 21.

## CAPÍTULO V

### Organismos notificados

#### Artículo 20

1. Los Estados miembros notificarán a la Comisión y a los demás Estados miembros los organismos encargados de efectuar el procedimiento de evaluación de la conformidad o la idoneidad para el uso previsto en el artículo 13 y el procedimiento de verificación definido en el artículo 18, indicando para cada uno de ellos su ámbito de competencia y el número de identificación obtenido previamente ante la Comisión. Ésta publicará en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* la lista de estos organismos con su número de identificación correspondiente, así como sus ámbitos de competencias, y se encargará de su actualización.

2. Los Estados miembros deberán aplicar los criterios previstos en el anexo VII para la evaluación de los organismos que vayan a notificar. Se supondrá que los organismos que satisfagan los criterios de evaluación fijados en las normas europeas pertinentes cumplen dichos criterios.
3. Los Estados miembros retirarán la autorización a los organismos que dejen de ajustarse a los criterios que figuran en el anexo VII. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión y a los demás Estados miembros.
4. Si un Estado miembro o la Comisión considera que un organismo notificado por otro Estado miembro no cumple los criterios pertinentes, someterá el asunto al Comité previsto en el artículo 21, que dictaminará en un plazo de tres meses. A la vista del dictamen del Comité, la Comisión informará al Estado miembro en cuestión acerca de toda modificación necesaria para que el organismo notificado pueda conservar el estatuto que tiene concedido.
5. En su caso, la coordinación de los organismos notificados se llevará a cabo de conformidad con los artículos 21 y 22.

## CAPÍTULO VI

### Comité y programa de trabajo

#### Artículo 21

1. La Comisión estará asistida por el Comité creado en virtud del artículo 21 de la Directiva 96/48/CE (denominado en lo sucesivo «Comité»).
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 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.

#### Artículo 22

Tan pronto como entre en vigor la presente Directiva, el Comité podrá tratar cualquier cuestión relacionada con la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, incluidas las cuestiones vinculadas a la interoperabilidad entre el sistema ferroviario transeuropeo y el de terceros países.

*Artículo 23*

1. Sin perjuicio del orden de adopción de los mandatos previstos en el apartado 1 del artículo 6, el orden de prioridad para la adopción de las ETI será el siguiente:

a) el primer grupo de ETI tratará el control-mando y la señalización; las aplicaciones telemáticas al servicio del transporte de mercancías; la explotación y gestión del tráfico (incluidas las cualificaciones del personal para los servicios transfronterizos, respetando los criterios definidos en los anexos II y III); los vagones para el transporte de mercancías; las molestias sonoras debidas al material rodante y a la infraestructura.

En cuanto al material rodante, se desarrollará en primer lugar el destinado al uso internacional;

b) además, se tratarán los siguientes aspectos en función de los recursos de la Comisión y del organismo común representativo: aplicaciones telemáticas al servicio de los pasajeros, mantenimiento, dedicando especial atención a la seguridad, coches de viajeros, unidades motrices y trenes automotores, infraestructura, energía, contaminación atmosférica.

En lo que se refiere al material rodante, se desarrollará en primer lugar el destinado al uso internacional;

c) sin perjuicio del orden de prioridad anteriormente mencionado, el Comité podrá decidir, a petición de la Comisión, de un Estado miembro o del organismo común representativo y de acuerdo con el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 21, elaborar una ETI para un tema adicional, siempre que ésta 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 que respete el orden de prioridad mencionado en el anterior apartado 1 y el de las demás tareas que le encomienda la presente Directiva.

Las ETI que figuran en el primer grupo mencionado en la letra a) del apartado 1 serán elaboradas a más tardar el 20 de abril de 2004.

3. El programa de trabajo comprenderá, en particular, las etapas siguientes:

a) designación del organismo común representativo;

b) elaboración, a partir de un proyecto establecido por el organismo común representativo, de una arquitectura representativa del sistema ferroviario convencional basada en la lista de subsistemas (anexo II) y que permita garantizar la coherencia entre las ETI. Dicha arquitectura deberá incluir, en particular, los distintos elementos constitutivos del sistema, así como sus interfaces; servirá de marco de referencia para la delimitación de los ámbitos de aplicación de cada ETI;

c) adopción de una estructura modelo para la elaboración de las ETI;

d) adopción de un método para el análisis de rentabilidad de las soluciones previstas en las ETI;

e) adopción de los mandatos necesarios para la elaboración de las ETI;

f) para cada ETI, adopción de los parámetros fundamentales correspondientes;

g) aprobación de los proyectos de programa de normalización;

h) gestión del período de transición entre la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva y la publicación de la ETI, incluida la adopción del sistema de referencia a que se refiere el artículo 25.

## CAPÍTULO VII

**Registros de la infraestructura y del material rodante***Artículo 24*

1. Los Estados miembros velarán por que se publiquen y actualicen anualmente registros de la infraestructura y del material rodante. Estos registros contendrán, para cada subsistema o parte del subsistema de que se trate, las características principales (por ejemplo, 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. Una copia de estos registros se transmitirá a los Estados miembros interesados y al organismo común representativo y deberá ponerse a disposición del público.

## CAPÍTULO VIII

**Disposiciones transitorias***Artículo 25*

1. Basándose en la información comunicada por los Estados miembros en el marco del apartado 5 del artículo 10 y del apartado 3 del artículo 16, así como en documentos técnicos de la profesión y en textos de los acuerdos internacionales pertinentes, el organismo común representativo desarrollará un proyecto de sistema de referencia de normas técnicas que garantice el grado actual de interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional. El Comité estudiará dicho proyecto y decidirá si puede constituir un sistema de referencia en espera de la adopción de las ETI.

2. Una vez que se haya adoptado dicho sistema de referencia, los Estados miembros informarán al Comité cuando tengan intención de adoptar una disposición nacional o de desarrollar un proyecto en su territorio que difiera del sistema de referencia.

#### CAPÍTULO IX

### Disposiciones finales

#### Artículo 26

Toda decisión adoptada en aplicación de la presente Directiva relativa a la evaluación de la conformidad o la idoneidad para el uso de componentes de interoperabilidad, la verificación de subsistemas integrantes del sistema ferroviario transeuropeo convencional, así como las decisiones que se tomen en aplicación de los artículos 11, 12, 17 y 19, se motivarán con toda precisión. Se notificarán al interesado con la mayor brevedad posible, indicando los recursos que permite la normativa vigente en el Estado miembro de que se trate y los plazos de presentación de los mismos.

#### Artículo 27

A más tardar el 20 de abril de 2003, los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para ajustarse a la presente Directiva, con excepción de las disposiciones propias de cada ETI, que deberán aplicarse de acuerdo con las modalidades propias de cada ETI. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas 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 28

Cada dos años, y por primera vez el 20 de abril de 2005, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los progresos logrados con vistas a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional. Este informe incluirá asimismo un análisis de los casos contemplados en el artículo 7.

El organismo común representativo elaborará y actualizará periódicamente un instrumento capaz de proporcionar, a petición de un Estado miembro o de la Comisión, un cuadro general del grado de interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional. Ese instrumento se servirá de la información disponible en los registros previstos en el artículo 24.

#### Artículo 29

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

#### Artículo 30

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 19 de marzo de 2001.

*Por el Parlamento Europeo*

*La Presidenta*

N. FONTAINE

*Por el Consejo*

*El Presidente*

A. LINDH

## ANEXO I

**EL SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO CONVENCIONAL**

## 1. INFRAESTRUCTURAS

Las infraestructuras del sistema ferroviario transeuropeo convencional 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 <sup>(1)</sup>, o las recogidas en las actualizaciones de dicha decisión a raíz de la revisión prevista en su artículo 21.

A efectos de la presente Directiva, dicha red podrá dividirse en las categorías siguientes:

- líneas previstas para el tráfico de viajeros;
- líneas previstas para el tráfico mixto (viajeros, mercancías);
- líneas especialmente construidas o acondicionadas para el tráfico de mercancías;
- nudos de viajeros;
- nudos de transporte de mercancías, incluidas las terminales intermodales;
- las vías de enlace entre los elementos anteriormente citados.

Estas infraestructuras incluirán los sistemas de gestión del tráfico, de posicionamiento y de navegación: instalación técnicas de tratamiento de datos y de telecomunicaciones previstas para el transporte de viajeros de largo recorrido y el transporte de mercancías en esta red 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 englobará todos los materiales aptos para circular por la totalidad o parte de la red ferroviaria transeuropea convencional, incluidos:

- los trenes automotores térmicos o eléctricos;
- las unidades motrices térmicas o eléctricas;
- los coches de viajeros;
- los vagones, incluido el material rodante diseñado para el transporte de camiones.

Cada una de estas categorías debe subdividirse en:

- material rodante para uso internacional,
- material rodante para uso interior,

teniendo debidamente en cuenta la utilización local, regional o en largos recorridos del material.

## 3. COHERENCIA DEL SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO CONVENCIONAL

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.

---

<sup>(1)</sup> 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 convencional 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. DESCRIPCIÓN DE LOS SUBSISTEMAS

Para cada subsistema o parte del mismo, el organismo común representativo propondrá, al elaborar el correspondiente proyecto de ETI, la lista de elementos y aspectos relacionados con la interoperabilidad.

Sin prejuzgar la determinación de dichos aspectos o de los componentes de interoperabilidad, ni el orden en que se sometan a las ETI, los distintos subsistemas, éstos comprenderán, en particular:

**2.1. Infraestructura**

La vía tendida, los equipos de vía, las obras civiles (puentes, túneles, etc.), las infraestructuras asociadas en las estaciones (andenes, zonas de acceso, incluidas las necesidades de las personas con movilidad reducida, etc.), y los equipos de seguridad y protección.

**2.2. Energía**

El sistema de electrificación, el material aéreo y los dispositivos de captación de corriente.

**2.3. Control-mando y señalización**

Todos los equipos necesarios para garantizar la seguridad, el mando y el control de la circulación de los trenes autorizados a transitar por la red.

**2.4. Explotación y gestión del tráfico**

Los procedimientos y equipamientos asociados que permitan asegurar una explotación coherente de los diferentes subsistemas estructurales, tanto en condiciones de funcionamiento normal como de funcionamiento degradado, inclusive la conducción de los trenes, la planificación y la gestión del tráfico.

El conjunto de cualificaciones profesionales exigibles para la prestación de los servicios transfronterizos.

## 2.5. Aplicaciones telemáticas

De conformidad con el anexo I, este subsistema comprende dos partes:

- a) las aplicaciones destinadas a los servicios de viajeros, incluidos los sistemas de información a los viajeros antes del viaje y durante el mismo, los sistemas de reserva, los sistemas de pago, la gestión de equipajes, la gestión de las correspondencias entre trenes y con otros modos de transporte;
- b) las aplicaciones destinadas a los servicios de transporte de mercancías, incluidos los sistemas de información (seguimiento en tiempo real de la mercancía y de los trenes), los sistemas de selección y asignación, los sistemas de reserva, de pago y de facturación, la gestión de las correspondencias con otros modos de transporte, la expedición de los documentos electrónicos de acompañamiento.

## 2.6. Material rodante

La estructura, el sistema de mando y de control de todos los equipos del tren, de tracción y transformación de la energía, de frenado y de acoplamiento, los órganos de rodadura (bogies, ejes) y la suspensión, las puertas, las interfaces hombre/máquina (conductor, personal de tren y viajeros, incluidas las necesidades de las personas con movilidad reducida), los dispositivos de seguridad pasivos o activos, los dispositivos necesarios para la salud de los viajeros y del personal de tren.

## 2.7. Mantenimiento

Los procedimientos, los equipos asociados, las instalaciones logísticas de mantenimiento y las reservas que permiten realizar las operaciones de mantenimiento correctivo y preventivo de carácter preceptivo previstas para asegurar la interoperabilidad del sistema ferroviario y garantizar las prestaciones necesarias.

---

## ANEXO III

**REQUISITOS ESENCIALES**

## 1. REQUISITOS GENERALES

1.1. **Seguridad**

- 1.1.1. El diseño, la construcción o la fabricación, el mantenimiento y la vigilancia de los componentes fundamentales para la seguridad y, en especial, de los elementos que intervienen en la circulación de los trenes, deben garantizar la seguridad en el nivel que corresponde a los objetivos fijados para la red, incluso en situaciones degradadas definidas.
- 1.1.2. Los parámetros del contacto rueda-carril deben cumplir los criterios de estabilidad de rodadura necesarios para garantizar una circulación totalmente segura a la velocidad máxima autorizada.
- 1.1.3. Los componentes utilizados deben resistir los esfuerzos normales o excepcionales especificados durante su período de servicio. Aplicando los medios adecuados deben limitarse las repercusiones de sus fallos fortuitos en la seguridad.
- 1.1.4. En el diseño de las instalaciones fijas y del material rodante, así como en la elección de los materiales utilizados, hay que tener en cuenta el objetivo de limitar la generación, propagación y efectos del fuego y el humo en caso de incendio.
- 1.1.5. Los dispositivos destinados a ser manipulados por los usuarios deben diseñarse de modo que no pongan en peligro su manejo seguro o la salud y la seguridad de los usuarios en caso de una posible utilización no conforme con los letreros de instrucciones.

1.2. **Fiabilidad y disponibilidad**

La vigilancia y el mantenimiento de los elementos fijos y móviles que intervienen en la circulación de los trenes deben organizarse, llevarse a cabo y cuantificarse de manera que quede asegurado su funcionamiento en las condiciones previstas.

1.3. **Salud**

- 1.3.1. Ni en los trenes ni en las infraestructuras ferroviarias deben utilizarse materiales que por su modo de utilización puedan constituir un riesgo para la salud.
- 1.3.2. En la elección, instalación y utilización de este material debe tenerse en cuenta el objetivo de limitar la emisión de humos o gases nocivos y peligrosos, especialmente en caso de incendio.

1.4. **Protección del medio ambiente**

- 1.4.1. En la concepción del sistema ferroviario transeuropeo convencional deben evaluarse y tenerse en cuenta las repercusiones de su implantación y explotación sobre el medio ambiente, de conformidad con la normativa comunitaria vigente.
- 1.4.2. Los materiales utilizados en trenes e infraestructuras deben evitar la emisión de humos o gases nocivos y peligrosos para el medio ambiente, especialmente en caso de incendio.
- 1.4.3. El material rodante y los sistemas de alimentación de energía deben concebirse y fabricarse de modo que sean compatibles desde el punto de vista electromagnético con las instalaciones, los equipos y las redes públicas o privadas con las que pudieran interferir.
- 1.4.4. La explotación del sistema ferroviario transeuropeo convencional debe respetar los niveles reglamentarios en materia de molestias sonoras.



- 1.4.5. La explotación del sistema ferroviario transeuropeo convencional no debe provocar en el suelo un nivel de vibraciones inadmisibles para las actividades y el medio por el que discurra, en las proximidades de la infraestructura y en estado normal de mantenimiento.

## 1.5. **Compatibilidad técnica**

Las características técnicas de las infraestructuras y de las instalaciones fijas deben ser compatibles entre sí y con las de los trenes que vayan a circular por el sistema ferroviario transeuropeo convencional.

En caso de que, en algunas partes de la red, resulte difícil ajustarse a dichas características, podrían aplicarse soluciones temporales que garanticen la compatibilidad futura.

## 2. REQUISITOS ESPECÍFICOS DE CADA SUBSISTEMA

### 2.1. **Infraestructuras**

#### 2.1.1. Seguridad

Se tomarán medidas adecuadas para evitar el acceso o la irrupción indeseables en las instalaciones.

Asimismo deben adoptarse medidas que limiten el peligro para las personas, en especial en el momento del paso de los trenes por las estaciones.

Las infraestructuras a que tiene acceso el público deben concebirse y construirse de modo que se limiten los riesgos para la seguridad de las personas (estabilidad, incendio, accesos, evacuación, andén, etc.).

Deberán establecerse las disposiciones adecuadas para tener en cuenta las condiciones especiales de seguridad en los túneles de gran longitud.

### 2.2. **Energía**

#### 2.2.1. Seguridad

El funcionamiento de las instalaciones de alimentación de energía no debe poner en peligro la seguridad de los trenes ni de las personas (usuarios, personal de explotación, habitantes del entorno y terceros).

#### 2.2.2. Protección del medio ambiente

El funcionamiento de las instalaciones de alimentación de energía eléctrica o térmica no debe afectar al medio ambiente por encima de los límites especificados.

#### 2.2.3. Compatibilidad técnica

Los sistemas de alimentación de energía eléctrica/térmica utilizados deben:

- permitir que los trenes desarrollen las prestaciones especificadas,
- en el caso de la electricidad, ser compatibles con los dispositivos de captación instalados en los trenes.

### 2.3. **Control-mando y señalización**

#### 2.3.1. Seguridad

Las instalaciones y operaciones de control-mando y señalización que se utilicen deberán permitir una circulación de los trenes que presente el nivel de seguridad que corresponda a los objetivos fijados para la red. Los sistemas de control-mando y señalización deberán seguir permitiendo la circulación en condiciones plenamente seguras de los trenes autorizados a circular en situaciones degradadas definidas.

#### 2.3.2. Compatibilidad técnica

Toda nueva infraestructura y todo nuevo material rodante construidos o desarrollados después de la adopción de sistemas de control-mando y señalización compatibles deberán estar adaptados a la utilización de dichos sistemas.

Los equipos de control-mando y de señalización instalados en los puestos de conducción de los trenes deberán permitir una explotación normal, en las condiciones especificadas, en el sistema ferroviario transeuropeo convencional.

### 2.4. **Material rodante**

#### 2.4.1. Seguridad

Las estructuras del material rodante y de las conexiones entre vehículos deben estar diseñadas de manera que protejan los espacios en que se hallen los viajeros y los puestos de conducción en caso de colisión o descarrilamiento.

Los equipos eléctricos no deben poner en peligro la seguridad del funcionamiento de las instalaciones de control-mando y señalización.

Las técnicas de frenado y los esfuerzos ejercidos deben ser compatibles con el diseño de las vías, las obras de ingeniería y los sistemas de señalización.

Deben tomarse medidas en materia de acceso a los componentes bajo tensión eléctrica para que no peligre la seguridad de las personas.

Deben existir dispositivos que, en caso de peligro, permitan a los pasajeros advertir al conductor y al personal del tren y ponerse en contacto con el mismo.

Las puertas de acceso deben estar dotadas de un sistema de cierre y apertura que garantice la seguridad de los viajeros.

Deben existir salidas de emergencia y éstas deben estar señalizadas.

Deberán tomarse disposiciones apropiadas para tener en cuenta las condiciones especiales de seguridad en los túneles de gran longitud.

A bordo de los trenes deberá existir un sistema de iluminación de emergencia con intensidad y autonomía suficientes.

Los trenes deben llevar un sistema de sonorización que permita que el personal de tren y el personal de control en tierra puedan dirigir mensajes a los viajeros.

#### 2.4.2. Fiabilidad y disponibilidad

El diseño de los equipos vitales, de rodadura, tracción y frenado, así como de control-mando, debe permitir, en una situación degradada definida, la continuación del trayecto sin consecuencias nefastas para los equipos que sigan funcionando.

### 2.4.3. Compatibilidad técnica

Los equipos eléctricos deben ser compatibles con el funcionamiento de las instalaciones de control-mando y señalización.

En caso de tracción eléctrica, las características de los dispositivos de captación de corriente deberán permitir la circulación de los trenes con los sistemas de alimentación de energía del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

Las características del material rodante deberán permitirle circular en todas las líneas en que esté prevista su explotación.

## 2.5. **Mantenimiento**

### 2.5.1. Salud y seguridad

Las instalaciones técnicas y los procedimientos utilizados en los centros deben garantizar una explotación segura del subsistema de que se trate y no constituir una amenaza para la salud y la seguridad.

### 2.5.2. Protección del medio ambiente

Las instalaciones técnicas y los procedimientos utilizados en los centros de mantenimiento no deben rebasar los niveles de nocividad admisibles para el medio circundante.

### 2.5.3. Compatibilidad técnica

Las instalaciones de mantenimiento en que se trate el material rodante convencional deberán permitir que se lleven a cabo las operaciones de seguridad, higiene y comodidad en todos los materiales para los que hayan sido diseñadas.

## 2.6. **Explotación y gestión del tráfico**

### 2.6.1. Seguridad

La coherencia de las normas de explotación de las redes, así como la cualificación de los conductores y del personal de tren y de los centros de control, deben garantizar una explotación segura, teniendo en cuenta los diferentes requisitos de los servicios transfronterizos y nacionales.

Las operaciones y periodicidad del mantenimiento, la formación y cualificación del personal que realiza este trabajo y del personal de los centros de control, así como el sistema de aseguramiento de la calidad establecido por los operadores correspondientes en los centros de control y mantenimiento deben garantizar un alto nivel de seguridad.

### 2.6.2. Fiabilidad y disponibilidad

Las operaciones y periodicidad del mantenimiento, la formación y cualificación del personal que realiza este trabajo y el personal de los centros de control, así como el sistema de aseguramiento de la calidad establecido por los operadores correspondientes en los centros de control y mantenimiento deben garantizar un alto nivel de fiabilidad y disponibilidad del sistema.

### 2.6.3. Compatibilidad técnica

La coherencia de las normas de explotación de las redes, así como la cualificación de los conductores, del personal de tren y de los encargados de la gestión de la circulación, deben garantizar la eficacia de la explotación en el sistema ferroviario transeuropeo convencional, teniendo en cuenta los diferentes requisitos de los servicios nacionales y transfronterizos.

## 2.7. Aplicaciones telemáticas al servicio de los pasajeros y del transporte de mercancías

### 2.7.1. Compatibilidad técnica

Los requisitos esenciales en los ámbitos de las aplicaciones telemáticas que garantizan un mínimo de calidad de servicio a los viajeros y a los clientes del sector de transporte de mercancías se refieren, en especial, a la compatibilidad técnica.

Para estas aplicaciones telemáticas se garantizará:

- que las bases de datos, los programas informáticos y los protocolos de comunicación de datos se desarrollen de forma que aseguren al máximo posible los intercambios de datos tanto entre aplicaciones diferentes como entre operadores distintos, con exclusión de los datos comerciales confidenciales;
- un acceso fácil a la información por parte de los usuarios.

### 2.7.2. Fiabilidad, disponibilidad

Los modos de utilización, gestión, actualización y mantenimiento de dichas bases de datos, programas informáticos y protocolos de comunicaciones de datos garantizarán la eficacia de dichos sistemas y la calidad del servicio.

### 2.7.3. Salud

Las interfaces de dichos sistemas con los usuarios deberán respetar las normas mínimas en cuanto a ergonomía y protección de la salud.

### 2.7.4. Seguridad

Deberán garantizarse niveles de integridad y fiabilidad suficientes para el almacenamiento o la transmisión de información relacionada con la seguridad.

---

## ANEXO IV

**CONFORMIDAD E IDONEIDAD PARA EL USO DE LOS COMPONENTES DE INTEROPERABILIDAD****1. COMPONENTES DE INTEROPERABILIDAD**

La declaración «CE» se aplicará a los componentes de interoperabilidad relacionados con la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional que se mencionan en el artículo 3. Estos componentes de interoperabilidad pueden ser:

**1.1. Componentes comunes**

Son los componentes no específicos del sistema ferroviario que pueden ser utilizados en otros campos sin necesidad de modificación.

**1.2. Componentes comunes con características específicas**

Son los componentes que, como tales, no son específicos del sistema ferroviario, pero que deben ofrecer determinadas prestaciones específicas cuando van a ser utilizados en él.

**1.3. Componentes específicos**

Son los componentes propios de las aplicaciones ferroviarias.

**2. ÁMBITO DE APLICACIÓN**

La declaración «CE» se refiere:

- bien a la evaluación, por uno o varios organismos notificados, de la conformidad intrínseca de un componente de interoperabilidad, considerado aisladamente, con las especificaciones técnicas a las que debe ajustarse;
- bien a la evaluación/valoración, por uno o varios organismos notificados, de la idoneidad para el uso de un componente de interoperabilidad, considerado en su entorno ferroviario, en especial cuando intervienen interfaces, con respecto a las especificaciones técnicas, en particular de índole funcional, que deban ser comprobadas.

Para los procedimientos de evaluación que llevan a cabo los organismos notificados tanto en la fase de diseño como en la de producción se utilizarán los módulos definidos en la Decisión 93/465/CEE, con arreglo a las modalidades indicadas en las ETI.

**3. CONTENIDO DE LA DECLARACIÓN «CE»**

La declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso y los documentos que la acompañen irán debidamente fechados y firmados.

Esta declaración deberá redactarse en la misma lengua que las instrucciones de uso, y contendrá los siguientes elementos:

- referencias de la Directiva,
- nombre, apellidos y dirección del fabricante o de su mandatario establecido en la Comunidad (se indicará la razón social y dirección completa; si se trata de un mandatario, se consignará también la razón social del fabricante o constructor),
- descripción del componente de interoperabilidad (marca, tipo, etc.),

- 
- indicación del procedimiento seguido para declarar la conformidad o la idoneidad para el uso (artículo 13),
  - todas las descripciones pertinentes a las que se ajuste el componente de interoperabilidad y, en particular, las condiciones de utilización,
  - nombre y dirección del organismo u organismos notificados que hayan intervenido en el procedimiento seguido para la conformidad o la idoneidad para el uso, y fecha del certificado de inspección, en el que, en su caso, figurarán el período y las condiciones de validez de dicho certificado,
  - en su caso, la referencia de las especificaciones europeas,
  - identificación del signatario apoderado del fabricante o de su mandatario establecido en la Comunidad.
-

## ANEXO V

**DECLARACIÓN DE VERIFICACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS**

La declaración «CE» de verificación y los documentos que la acompañen deberán ir debidamente fechados y firmados.

Esta declaración deberá estar redactada en la misma lengua que el expediente técnico, y contendrá los siguientes elementos:

- referencias de la Directiva,
  - nombre y dirección de la entidad contratante o de su mandatario establecido en la Comunidad (se indicará la razón social y dirección completa; en caso de que se trate de un mandatario, se consignará también la razón social de la entidad contratante),
  - breve descripción del subsistema,
  - nombre y dirección del organismo notificado que ha efectuado la verificación «CE» prevista en el artículo 18,
  - referencias de los documentos contenidos en el expediente técnico,
  - todas las disposiciones pertinentes, provisionales o definitivas, que debe cumplir el subsistema, y especialmente, en su caso, las restricciones o condiciones de explotación,
  - si es provisional, el período de validez de la declaración «CE»,
  - identificación del signatario.
-

## ANEXO VI

**PROCEDIMIENTO DE VERIFICACIÓN DE LOS SUBSISTEMAS**

## 1. INTRODUCCIÓN

La verificación «CE» es el procedimiento por el que un organismo notificado comprueba y certifica, a petición de la entidad contratante o de su mandatario establecido en la Comunidad, que un subsistema es:

- conforme a lo dispuesto en la Directiva,
- conforme a las demás disposiciones normativas aplicables en cumplimiento del Tratado, y puede ser puesto en servicio.

## 2. ETAPAS

La verificación del subsistema abarca las siguientes etapas:

- diseño global,
- fabricación del subsistema, incluidas la ejecución de las obras de ingeniería civil, el montaje de los componentes y el reglaje del conjunto,
- ensayos del subsistema acabado.

## 3. CERTIFICACIÓN

El organismo notificado responsable de la verificación «CE» expedirá el certificado de conformidad destinado a la entidad contratante o a su mandatario establecido en la Comunidad que, a su vez, expedirá la declaración «CE» de verificación destinada a la autoridad de tutela del Estado miembro en que el subsistema vaya a ser implantado o explotado.

## 4. EXPEDIENTE TÉCNICO

El expediente técnico adjunto a la declaración de verificación deberá estructurarse del siguiente modo:

- para las infraestructuras: planos de las obras, actas de aprobación de excavaciones y armadura, informes de pruebas y de control de los hormigones,
- para los demás subsistemas: planos generales y de detalle acordes con la ejecución, esquemas eléctricos e hidráulicos, esquemas de los circuitos de mando, descripción de los sistemas informáticos y de los automatismos, actas de funcionamiento y mantenimiento, etc.,
- lista de los componentes de interoperabilidad mencionados en el artículo 3, incorporados al subsistema,
- copias de las declaraciones «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso de que deben estar provistos los citados componentes, conforme a lo dispuesto en el artículo 13 de la Directiva, acompañadas, en su caso, de los cuadernos de cálculos correspondientes y de una copia de los informes de los ensayos e inspecciones efectuados por organismos notificados sobre la base de las especificaciones técnicas comunes,
- certificado del organismo notificado encargado de la verificación «CE» de que el proyecto es conforme a lo dispuesto en la presente Directiva, acompañado de los cuadernos de cálculos correspondientes, visado por el citado organismo y donde se hagan constar, en su caso, las reservas formuladas durante la ejecución de las obras y que no se hayan retirado; el certificado irá acompañado, asimismo, de los informes de visitas y auditorías que el organismo haya elaborado en cumplimiento de su misión, según se indica en los puntos 5.3 y 5.4.

## 5. VIGILANCIA

- 5.1. La vigilancia «CE» tiene por finalidad asegurarse de que se han cumplido las obligaciones derivadas del expediente técnico durante la realización del subsistema.



- 5.2. El organismo notificado encargado de verificar la realización deberá tener acceso permanente a las obras, talleres de fabricación, zonas de almacenamiento y, en su caso, de prefabricación, a las instalaciones de ensayo y, en general, a todo lugar que considere necesario para el cumplimiento de su función. La entidad contratante o su mandatario establecido en la Comunidad deberán remitirle o hacer que se le remitan todos los documentos pertinentes y, en particular, los planos de ejecución y la documentación técnica del subsistema.
- 5.3. El organismo notificado que verifique la realización llevará a cabo auditorías periódicas para asegurarse de que se cumple lo dispuesto en la Directiva, y presentará con ocasión de las mismas un informe de auditoría a los profesionales encargados de la realización. Podrá exigir ser convocado en determinadas fases de la obra.
- 5.4. Por otra parte, el organismo notificado podrá visitar sin previo aviso las obras o los talleres de fabricación. Con ocasión de estas visitas, podrá efectuar auditorías completas o parciales. Facilitará un informe de la visita y, en su caso, un informe de la auditoría a los profesionales encargados de la realización.

## 6. PRESENTACIÓN

El expediente completo a que se refiere el punto 4 se presentará, en apoyo del certificado de conformidad expedido por el organismo notificado encargado de la verificación del subsistema en condiciones de funcionamiento, ante la entidad contratante o su mandatario establecido en la Comunidad. El expediente se adjuntará a la declaración «CE» de verificación que la entidad contratante remitirá a la autoridad de tutela del Estado miembro de que se trate.

La entidad contratante conservará una copia del expediente durante toda la vida útil del subsistema. El expediente será remitido a los demás Estados miembros que lo soliciten.

## 7. PUBLICACIÓN

Todos los organismos notificados publicarán con carácter periódico la información pertinente relacionada con:

- las solicitudes de verificación «CE» recibidas,
- los certificados de conformidad expedidos,
- los certificados de conformidad denegados.

## 8. LENGUA

Los expedientes y la correspondencia relacionados con los procedimientos de verificación «CE» se redactarán en una lengua oficial del Estado miembro en el que esté establecida la entidad contratante o su mandatario en la Comunidad, o en una lengua aceptada por ésta.

## ANEXO VII

**CRITERIOS MÍNIMOS QUE TENDRÁN EN CUENTA LOS ESTADOS MIEMBROS PARA LA NOTIFICACIÓN DE ORGANISMOS**

1. El organismo, su director y el personal encargado de las verificaciones no podrán intervenir, ni directamente ni en calidad de mandatarios, en el diseño, fabricación, construcción, comercialización o mantenimiento de los componentes de interoperabilidad o subsistemas ni en su explotación. Esta circunstancia no excluye la posibilidad de un intercambio de información técnica entre el fabricante o el constructor y el organismo.
  2. El organismo y el personal encargado del control deberán llevar a cabo las operaciones de verificación con la mayor integridad profesional y la mayor competencia técnica, y estar libres de toda presión e incentivo, en particular de tipo económico, que pueda influir en su juicio o en los resultados de su control, especialmente si tales presiones e incentivos emanan de personas o grupos de personas interesados en el resultado de las verificaciones.
  3. El organismo deberá disponer del personal y poseer los medios necesarios para cumplir debidamente las labores técnicas y administrativas relacionadas con la realización de las verificaciones; deberá tener acceso asimismo al material necesario para las verificaciones excepcionales.
  4. El personal encargado de los controles deberá poseer:
    - una buena formación técnica y profesional,
    - conocimientos satisfactorios de las disposiciones relativas a los controles que realiza y una práctica suficiente en dichos controles,
    - la aptitud necesaria para redactar los certificados, las actas y los informes en que se plasmarán los controles efectuados.
  5. Deberá garantizarse la independencia del personal encargado del control. La remuneración de cada agente no dependerá del número de controles que efectúe ni de los resultados de éstos.
  6. El organismo deberá suscribir un seguro de responsabilidad civil, a menos que dicha responsabilidad esté cubierta por el Estado, en virtud de la legislación nacional, o que los controles los lleve a cabo directamente el Estado miembro.
  7. El personal del organismo estará obligado al secreto profesional en todo lo que llegue a conocer en el ejercicio de sus funciones (salvo ante las autoridades administrativas competentes del Estado en el que desempeña su actividad) en el marco de la presente Directiva o de cualquier norma de Derecho interno por la que ésta se aplique.
-

## ANEXO VIII

**NORMAS GENERALES QUE DEBE RESPETAR EL ORGANISMO COMÚN REPRESENTATIVO (OCR)**

1. De conformidad con los procedimientos comunitarios generales de normalización, el OCR deberá actuar de forma abierta y transparente, sobre la base del consenso y la independencia respecto de los intereses particulares. A tal fin, toda entidad perteneciente a las tres categorías (administradores de infraestructuras, empresas ferroviarias e industria) que representa el OCR deberá poder emitir su opinión durante el proceso de elaboración de las ETI, de acuerdo con las normas internas del OCR y antes de la conclusión del proyecto de ETI por parte del OCR.
  2. Si el OCR no dispusiera de las competencias necesarias para la elaboración de un proyecto de ETI en particular, informará de ello inmediatamente a la Comisión.
  3. El OCR creará los grupos de trabajo necesarios para la elaboración de los proyectos de ETI; dichos grupos deberán tener una estructura flexible y eficaz. A tal fin, el número de expertos será limitado. Deberá existir una representación equilibrada entre, por una parte, los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias y, por otra, la industria, así como un adecuado equilibrio de nacionalidades. En los grupos de trabajo podrán participar en calidad de observadores expertos de países no comunitarios.
  4. Las dificultades que puedan surgir en relación con la presente Directiva y que no puedan ser resueltas por los grupos de trabajo del OCR deberán indicarse sin demora a la Comisión.
  5. La Comisión y el Comité contemplado en el artículo 21 deberán disponer de todos los documentos de trabajo necesarios para el seguimiento de los trabajos del OCR.
  6. El OCR deberá adoptar todas las medidas necesarias para garantizar la confidencialidad de la información importante que llegue a su conocimiento en el curso de sus actividades.
  7. El OCR hará todo lo que esté en su mano para que los resultados de los trabajos del Comité contemplado en el artículo 21, así como las recomendaciones del Comité y de la Comisión, sean comunicados a todos sus miembros y a todos los expertos que participen en los grupos de trabajo.
-