

32004L0050R(01)

Corrección de errores de la Directiva 2004/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por la que se modifican la Directiva 96/48/CE del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional (DO L 164 de 30.4.2004)

Diario Oficial n° L 220 de 21/06/2004 p. 0040 - 0057

Corrección de errores de la Directiva 2004/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004 , por la que se modifican la Directiva 96/48/CE del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional (Diario Oficial de la Unión Europea L 164 de 30 de abril de 2004)

La Directiva 2004/50/CE se leerá como sigue:

Directiva 2004/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2004 por la que se modifican la Directiva 96/48/CE del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo 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 sus artículos 71 y 156,

Vista la propuesta de la Comisión(1),

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo(2),

Visto el dictamen del Comité de las Regiones(3),

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado(4), a la vista del texto conjunto aprobado por el Comité de Conciliación el 23 de marzo de 2004 ,

Considerando lo siguiente:

(1) En virtud de lo dispuesto en los artículos 154 y 155 del Tratado, la Comunidad debe contribuir 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.

(2) Por lo que se refiere al sector ferroviario, una primera medida fue la adopción de la Directiva 96/48/CE(5). Con el fin de poner en práctica los objetivos de dicha Directiva, la Asociación europea para la interoperabilidad ferroviaria (AEIF), designada como organismo común representativo en el marco de dicha Directiva, elaboró proyectos de especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI), que la Comisión adoptó el 30 de mayo de 2002 .

(3) El 10 de septiembre de 1999 la Comisión adoptó un informe dirigido al Parlamento Europeo y al Consejo, 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 (6), el Parlamento Europeo pidió a la Comisión que presentase propuestas para la revisión de la Directiva 96/48/CE sobre la base del modelo adoptado para la Directiva 2001/16/CE(7).

(4) La Directiva 2001/16/CE establece, como también lo hace la Directiva 96/48/CE, una serie de procedimientos comunitarios para la preparación y adopción de las ETI, así como normas comunes para la evaluación de la conformidad con tales especificaciones. La AEIF,

asimismo designada como organismo común representativo, ha recibido un mandato para la elaboración del primer grupo de ETI.

(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 interoperabilidad ferroviaria.

(6) La adopción del Reglamento (CE) nº 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004 , por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea(8) (denominado en lo sucesivo «el Reglamento de la Agencia») y de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004 , sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios(9) (denominada en lo sucesivo «la Directiva de seguridad ferroviaria»), requiere la modificación de algunas disposiciones de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE. En particular, la Agencia tendrá desde su creación la tarea de elaborar, por mandato de la Comisión, todos los proyectos de ETI nueva o revisada.

(7) La entrada en vigor de la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001 , por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios(10), la Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001 , por la que se modifica la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias(11) y la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001 , relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad(12), afecta a la realización de la interoperabilidad. La ampliación de los derechos de acceso debe efectuarse, como en los demás modos de transporte, paralelamente a la aplicación de las medidas de armonización necesarias. Por consiguiente, es preciso alcanzar la interoperabilidad en toda la red ampliando progresivamente 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.

(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 transporte por ferrocarril y reequilibrar, de este modo, la utilización de los modos de transporte, con el objetivo final de descongestionar 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. Este aspecto sí está contemplado en el marco de la Directiva 2001/16/CE relativa al ferrocarril convencional y es conveniente armonizar ambas directivas en relación con este asunto.

(10) La elaboración de las ETI en el ámbito de la alta velocidad ha puesto de manifiesto la necesidad de aclarar la relación entre los requisitos esenciales de la Directiva 96/48/CE y las ETI, por un lado, y las normas europeas y demás documentos de carácter normativo, por otro. 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 dicha Directiva, por una parte, y, por otra, las normas «armonizadas» que son fruto de la aplicación del nuevo enfoque en materia de armonización técnica y normalización.

(11) Por regla general, las especificaciones europeas se elaboran con arreglo al nuevo enfoque en materia de armonización técnica y normalización. Dichas especificaciones permitirán obtener una presunción de conformidad en relación con determinados requisitos esenciales de la Directiva 96/48/CE, en particular en el caso de los componentes de interoperabilidad y las interfaces. Estas especificaciones europeas (o las partes aplicables) no serán obligatorias y las ETI no contendrán referencias explícitas a las mismas. Las referencias de estas especificaciones europeas se publican en el Diario Oficial de la Unión Europea y los Estados miembros publican 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 debe quedar posteriormente incluido en un registro de matriculación nacional. Los registros deben estar abiertos a consulta por parte de todos los Estados miembros y de determinados agentes económicos comunitarios y han de respetar un formato coherente de presentación de datos. Por esa razón, los registros deben ser objeto de especificaciones funcionales y técnicas comunes.

(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, los organismos encargados de los procedimientos de evaluación de la conformidad y de verificación deben ser los ya notificados en virtud del artículo 20 de la Directiva 96/48/CE y de la Directiva 2001/16/CE.

(16) Las medidas necesarias para que la ejecución de la presente Directiva deben aprobarse con arreglo a 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(13).

(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 deben 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) Dado que el objetivo de la acción pretendida, a saber, la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a su carácter transeuropeo reconocido por el Tratado, puede lograrse mejor a escala comunitaria, la Comunidad podrá adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad a que se refiere el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar este objetivo.

(20) La Comisión adoptó el 30 de mayo de 2002 las ETI aplicables al sistema ferroviario de alta velocidad relativas a las infraestructuras, al material rodante, a la energía, al control-mando y a la señalización, al funcionamiento y al mantenimiento. Por lo tanto, los proyectos de ETI mencionados en el apartado 5 del artículo 1 y en el apartado 5 del artículo 2 atañen a la revisión de dichas ETI o a la adopción de otras nuevas.

(21) Tal como prevé el artículo 25 de la Directiva 2001/16/CE, se está desarrollando un proyecto de sistema de referencia de normas técnicas que garantice el grado actual de interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional; por lo tanto, existe la necesidad de actualizar dichas normas técnicas en vista de la ampliación del ámbito de aplicación de dicha Directiva y teniendo en cuenta también el primer grupo de ETI que se adoptará para 2004.

(22) Sin perjuicio de las exenciones del ámbito de aplicación de la Directiva 2001/16/CE, se debe fomentar la aplicación voluntaria de las disposiciones pertinentes de la presente Directiva por parte de los Estados miembros a escala nacional, con vistas a aumentar la rentabilidad y economías de escala en el sector de la fabricación.

(23) Por consiguiente, la Directiva 96/48/CE y la Directiva 2001/16/CE deben modificarse en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

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

1) El artículo 1 se sustituye 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, entrada en servicio, rehabilitación, renovación, explotación y mantenimiento de los elementos de dicho sistema que entren en servicio después de 30 de abril de 2004, 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 óptimo de armonización técnica que permita:

a) facilitar, mejorar y desarrollar los servicios de transporte ferroviario internacional, tanto entre los países del territorio comunitario 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 explotación del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad;

c) contribuir a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad» .

2) Se añaden 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 a que se refiere el 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 del territorio comunitario, 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 mejoren el rendimiento global de éste;

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 global de éste;

o) «sistema ferroviario existente» : el conjunto constituido por las infraestructuras ferroviarias que comprende las líneas e instalaciones fijas de la red ferroviaria existente y el material rodante existente de todas las categorías y orígenes que recorran dichas infraestructuras;

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

3) Se suprime la letra h) del artículo 2.

4) El artículo 5 queda modificado como sigue:

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

«1. Cada uno de los subsistemas será objeto de una ETI. Si fuera necesario, un subsistema podrá ser objeto de varias ETI y una ETI podrá abarcar varios subsistemas. La decisión de desarrollar o revisar una ETI y la elección de su alcance técnico y geográfico requerirán un mandato de conformidad con el apartado 1 del artículo 6.» .

b) El apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. En la medida en que sea necesario para lograr los objetivos mencionados 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 o el 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 de alta velocidad;

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

f) indicará la estrategia de aplicación de las ETI. En particular, deberá especificar 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 las ETI;

g) indicará, para el personal afectado, las competencias profesionales y a las condiciones de salud 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 las ETI» .

c) Se añade el apartado 6 siguiente:

«6. Las ETI podrán contener una referencia explícita, claramente identificada, 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 normas o especificaciones europeas, y en espera de su elaboración, podrá hacerse referencia a otros documentos normativos claramente identificados; cuando así se haga, deberá tratarse de documentos fácilmente accesibles y de dominio público» .

5) El artículo 6 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 6

1. Los proyectos de ETI y las modificaciones posteriores de las ETI serán redactados, por mandato de la Comisión determinado con arreglo al procedimiento definido en el apartado 2 del artículo 21. Serán redactados bajo la responsabilidad de la Agencia, de conformidad con los artículos 3 y 12 del Reglamento (CE) nº 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004 , por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea(14), y en colaboración con los grupos de trabajo mencionados en dichos artículos.

Las ETI se adoptarán y revisarán con arreglo al procedimiento definido en el apartado 2 del artículo 21. Serán publicadas por la Comisión en el Diario Oficial de la Unión Europea .

2. La Agencia se encargará de preparar la revisión y 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.

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 definido en el apartado 2 del artículo 21; de ser necesario, deberán citarse 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 beneficios estimados de su puesta en práctica; en dicha evaluación se indicará la repercusión prevista sobre todos los operadores y agentes económicos afectados.

4. En la elaboración, adopción y revisión de cada ETI (incluidos los parámetros fundamentales) se tendrán en cuenta los costes y beneficios estimados 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.

5. 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 su rentabilidad. En particular, el Comité podrá requerir, a petición de un Estado miembro, que se estudien soluciones alternativas y que la evaluación de los costes y beneficios de dichas soluciones alternativas figuren en el informe anejo al proyecto de la ETI.

6. 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 entrar en servicio simultáneamente distintos subsistemas, deberán coincidir las fechas de entrada en vigor de sus correspondientes ETI.

7. En la elaboración, 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 adopción 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.

8. En la elaboración, adopción 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(15). Los interlocutores sociales dispondrán de un plazo de tres meses para manifestar su parecer.

6) El artículo 7 se sustituye por el siguiente:

«Artículo 7

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

- a) con respecto a un proyecto de nueva línea, a la renovación o 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 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 del territorio 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 o la coherencia del sistema ferroviario del Estado miembro;
- e) cuando, como consecuencia de un accidente o de una catástrofe natural, las condiciones para el rápido restablecimiento de la red no permitan, desde el punto de vista económico o técnico, la aplicación parcial o total de las ETI pertinentes.

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 ellas que no desee aplicar, así como las especificaciones correspondientes que quiera aplicar. La Comisión analizará las medidas previstas por el Estado miembro. En los casos previstos en las anteriores letras b) y d), 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» .

7) En el artículo 9 se añade 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» .

8) El artículo 10 queda modificado como sigue:

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

«2. Todo componente de interoperabilidad 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) El apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Los Estados miembros considerarán que un componente de interoperabilidad reúne los requisitos esenciales si cumple las condiciones establecidas en la ETI correspondiente o las especificaciones europeas correspondientes desarrolladas con objeto de cumplir dichas condiciones» .

c) Se suprimen los apartados 4 y 5.

9) El artículo 11 se sustituye 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 mencionado en el apartado 2 del artículo 21 y previa consulta al Comité creado por la 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(16).

10) El artículo 14 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 14

1. Corresponde a cada Estado miembro autorizar la entrada 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, cada Estado miembro adoptará 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, cada Estado miembro comprobará la coherencia de estos subsistemas con el sistema en que se integren.

2. Corresponde a cada Estado miembro comprobar, en el momento de la entrada 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 las empresas ferroviarias 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 entrada en servicio será necesaria cada vez que el nivel global de seguridad del subsistema de que se trate pueda verse afectado por las obras previstas.

4. Cuando los Estados miembros autoricen la entrada en servicio de material rodante, tendrán la responsabilidad de garantizar que se asigne 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 deberá respetar las especificaciones comunes contempladas en el apartado 5;

b) el registro será mantenido y actualizado por un organismo independiente de cualquier empresa ferroviaria;

c) las autoridades de seguridad y los organismos de investigación designados en el marco de los artículos 16 y 21 de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios(17) (Directiva de seguridad ferroviaria), deberán tener acceso al registro por lo que respecta a los datos relativos a la seguridad ferroviaria. Asimismo, deberán tener acceso, en respuesta a una solicitud fundada, los organismos reguladores designados con arreglo al artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad(18), la Agencia, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras.

En el caso del material rodante que entra en servicio por primera vez en un tercer país, los Estados miembros podrán aceptar los vehículos identificados claramente con arreglo a un modo distinto de codificación. No obstante, una vez un Estado miembro haya autorizado la entrada en servicio de dichos vehículos en su territorio, deberá ser posible hallar los datos correspondientes, enumerados a continuación en las letras c), d) y e) del apartado 5, por medio del registro.

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 de especificaciones elaborado por la Agencia. Estos proyectos de especificaciones incluirán:

contenido, formato de los datos, arquitectura funcional y técnica, modo de funcionamiento, y normas para la consignación de los datos y consulta. 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 o el arrendatario;
- d) posibles restricciones que afecten al modo de explotación del vehículo;
- e) datos esenciales para la seguridad relativos al esquema de mantenimiento del vehículo.

11) En el artículo 15 se añade el texto siguiente:

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

12) El apartado 3 del artículo 16 se sustituye por el texto siguiente:

«3. En caso de ausencia de ETI así como en los casos en que se haya notificado una exención en virtud del artículo 7, los Estados miembros enviarán a los demás Estados miembros y a la Comisión, respecto de cada subsistema, una lista de las normas técnicas vigentes para la aplicación de los requisitos esenciales. Esto se notificará a más tardar el 30 de abril de 2005 y, a continuación, cada vez que se modifique la lista de normas técnicas. Cuando así lo hagan, también designarán los organismos encargados de efectuar, en el caso de dichas normas técnicas, el procedimiento de verificación contemplado en el artículo 18» .

13) En el artículo 17 se añade el párrafo siguiente:

«En tales casos, las ETI serán objeto de revisión con arreglo al procedimiento a que hace referencia el 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» .

14) En el apartado 2 del artículo 18 se añade 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 » .

15) El apartado 5 del artículo 20 se sustituye 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 pertinentes. Los representantes de los Estados miembros podrán participar, en calidad de observadores, en las actividades del grupo de coordinación.

La Comisión y los observadores informarán al Comité mencionado en el artículo 21 de las actividades llevadas a cabo en el marco del grupo de coordinación. La Comisión propondrá, en caso necesario, las medidas necesarias para subsanar los problemas.

En caso necesario, la coordinación de los organismos notificados se llevará a cabo de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 21» .

16) El artículo 21 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 21

1. La Comisión estará asistida por un 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 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(19) 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.

4. En su caso, el Comité podrá crear grupos de trabajo que le asistan en el cumplimiento de sus funciones, en particular para coordinar los organismos notificados.

17) Se añaden los artículos siguientes:

«Artículo 21 bis

1. El Comité podrá tratar cualquier cuestión relacionada con la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, incluidas las cuestiones vinculadas a la interoperabilidad entre este sistema 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. La Comisión podrá decidir, por propia iniciativa o a instancia de un Estado miembro, y con arreglo al procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 21, encargar la redacción de una ETI para un tema adicional, siempre que ésta se refiera a un subsistema mencionado en el anexo II.

2. El Comité adoptará, con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 21 y sobre la base de una propuesta de la Comisión, un programa de trabajo acorde con los objetivos de la presente Directiva y de 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(20).

Artículo 21 quater

Los anexos II a VI podrán modificarse de conformidad con el procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 21.

18) Se añade el siguiente artículo:

«Artículo 22 bis

1. Los Estados miembros velarán por que se publique y actualice anualmente un registro de las infraestructuras y un registro 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. Una copia de estos registros se transmitirá a los Estados miembros interesados y a la Agencia, y se pondrá a disposición de las partes interesadas, que incluirán como mínimo los agentes profesionales del sector, para su consulta» .

19) El anexo I se sustituye por el texto que figura en el anexo I de la presente Directiva.

20) El anexo II se sustituye por el texto que figura en el anexo II de la presente Directiva.

21) En el anexo III se añade el siguiente punto:

«2.4.4. Control

Los trenes deberán ir equipados de un aparato registrador. Los datos recogidos por dicho aparato y el tratamiento de la información deberán ser objeto de armonización» .

22) Se añade el párrafo siguiente en el punto 2 del anexo VII:

«En particular, el organismo y el personal encargado de las verificaciones deberán gozar de independencia funcional tanto de las autoridades designadas para expedir las autorizaciones de entrada en servicio, en el marco de la presente Directiva, las licencias, en el marco de la Directiva 95/18/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias(21) y los certificados de seguridad, en el marco de la Directiva 2004/49/CE, como de las entidades a cargo de las investigaciones en caso de accidente.

Artículo 2

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

1) El título se sustituye por el 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» .

2) El artículo 1 queda modificado como sigue:

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

«1. La presente Directiva tiende a establecer 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, entrada en servicio, rehabilitación, renovación, explotación y mantenimiento de los elementos de dicho sistema que entren en servicio después de la fecha de la 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 y mantenimiento» .

b) La frase introductoria del apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. La consecución de este objetivo debe llevar a definir un óptimo nivel de armonización técnica que permita» .

c) Se añade el siguiente apartado:

«3. El ámbito de aplicación de la presente Directiva se ampliará gradualmente a la totalidad del sistema ferroviario convencional, incluido el acceso por vía férrea a las terminales y a las principales instalaciones de los puertos que sirvan o puedan servir a más de un usuario, a excepción de las infraestructuras y el material rodante reservados a un uso estrictamente local, histórico o turístico o las infraestructuras que permanezcan funcionalmente aisladas del resto del sistema ferroviario y sin perjuicio de las exenciones a la aplicación de las ETI que se contemplan en el artículo 7.

La presente Directiva se aplicará a las partes del sistema que no estén ya cubiertas por el apartado 1 del presente artículo, solamente a partir de la fecha de entrada en vigor de las ETI que deberán adoptarse con arreglo al procedimiento que se describe más adelante y para los ámbitos de aplicación definidos en él.

La Comisión adoptará a más tardar el 1 de enero de 2006 , con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 21, un programa de trabajo destinado a desarrollar nuevas ETI o a revisar las ETI ya establecidas, con vistas a incluir líneas y material rodante no cubiertos todavía.

En dicho programa de trabajo se determinará un primer grupo de nuevas ETI o de modificaciones de ETI que se desarrollarán antes de enero de 2009, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 5 del artículo 5 sobre la posibilidad de atender a casos específicos, y sin perjuicio del artículo 7 sobre la posibilidad de conceder exenciones en circunstancias particulares. La selección de temas abarcados por las ETI se basará en el rendimiento que se espera obtener de cada medida propuesta, y en el principio de proporcionalidad de las medidas adoptadas a escala comunitaria. A tal fin, tendrá debidamente en cuenta el punto 4 del anexo I y el necesario equilibrio entre los objetivos de una circulación ininterrumpida de los trenes y la armonización técnica, por un lado, y, por otro, el nivel de tráfico transeuropeo, nacional, regional o local en cuestión.

Después del desarrollo de este primer grupo de ETI, la determinación de las prioridades para el desarrollo de nuevas ETI o la revisión de ETI existentes se adoptará con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 21.

Un Estado miembro no necesitará aplicar el presente apartado en el caso de proyectos en fase avanzada de desarrollo o que sean objeto de un contrato en curso de ejecución en el momento de la publicación del grupo pertinente de ETI» .

3) El artículo 2 queda modificado como sigue:

a) La letra h) queda suprimida.

b) Las letras l) y m) se sustituyen por el texto siguiente:

«l) «rehabilitación» : trabajos importantes de modificación de un subsistema o de una parte de un subsistema que mejoren el rendimiento global del subsistema;

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

c) Se añaden las siguientes letras:

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

4) El artículo 5 queda modificado como sigue:

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

«1. Cada uno de los subsistemas será objeto de una ETI. Si fuera necesario, un subsistema podrá ser objeto de varias ETI y una ETI podrá abarcar varios subsistemas. La decisión de desarrollar o revisar una ETI y la elección de su alcance técnico y geográfico requerirán un mandato de conformidad con el apartado 1 del artículo 6» .

b) La letra e) del apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

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

c) Se añade el siguiente apartado:

«7. Las ETI podrán contener una referencia explícita, claramente identificada, 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 normas o especificaciones europeas, y en espera de su elaboración, podrá hacerse referencia a otros documentos normativos claramente identificados; cuando así se haga, deberá tratarse de documentos fácilmente accesibles y de dominio público» .

5) El artículo 6 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 6

1. Los proyectos de ETI y las modificaciones posteriores de las ETI serán redactados por mandato de la Comisión determinado con arreglo al procedimiento definido en el apartado 2 del artículo 21. Serán redactados bajo la responsabilidad de la Agencia, de conformidad con los artículos 3 y 12 del Reglamento (CE) n° 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004 , por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea (Reglamento de la Agencia)(22) y en colaboración con los grupos de trabajo mencionados en dichos artículos.

Las ETI se adoptarán y revisarán con arreglo al procedimiento a que se hace referencia en el apartado 2 del artículo 21. Serán publicadas por la Comisión en el Diario Oficial de la Unión Europea.

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.

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 definido en el apartado 2 del artículo 21; de ser necesario, deberán citarse 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 beneficios estimados de su puesta en práctica; en dicha evaluación se indicará la repercusión prevista sobre todos los operadores y agentes económicos afectados.

4. En la elaboración, adopción y revisión de cada ETI (incluidos los parámetros fundamentales) se tendrán en cuenta los costes y beneficios estimados 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.

5. 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 su rentabilidad. En particular, el Comité podrá requerir, a petición de un Estado miembro, que se estudien soluciones alternativas y que la evaluación de los costes y beneficios de dichas soluciones alternativas figuren en el informe anejo al proyecto de la ETI.

6. 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 entrar en servicio simultáneamente distintos subsistemas, deberán coincidir las fechas de entrada en vigor de sus correspondientes ETI.

7. En la elaboración, 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 adopción del mandato de la primera 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.

8. En la elaboración, adopción 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(23). Los interlocutores sociales dispondrán de un plazo de tres meses para manifestar su parecer.

6) La letra a) del artículo 7 queda modificada como sigue:

«a) con respecto a un proyecto de nueva línea, a la renovación o 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» .

7) El artículo 10 queda modificado como sigue:

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

«2. Todo componente de interoperabilidad 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) El apartado 3 se sustituye por el siguiente:

«3. Los Estados miembros considerarán que un componente de interoperabilidad reúne los requisitos esenciales si cumple las condiciones establecidas en las ETI correspondientes o en las especificaciones europeas correspondientes desarrolladas con objeto de cumplir dichas condiciones» .

c) Se suprimen los apartados 4 y 5.

8) El artículo 11 se sustituye 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 enmendarlas, con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 21 y previa consulta al Comité creado por la Directiva 98/34/CE» .

9) El artículo 14 queda modificado como sigue:

a) en el apartado 2 se añade 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) el apartado 3 se sustituye por el siguiente texto:

«3. En caso de renovación o rehabilitación, el administrador de la infraestructura o la empresa ferroviaria presentará 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 entrada en servicio será necesaria cada vez que el nivel global de seguridad del subsistema de que se trate pueda verse afectado por las obras previstas. Si se requiere una nueva autorización, los Estados miembros decidirán en qué medida es necesario aplicar la ETI al proyecto. Los Estados miembros comunicarán su decisión a la Comisión y a los demás Estados miembros» .

c) se añaden los siguientes apartados:

«4. Cuando los Estados miembros autoricen la entrada en servicio de material rodante, tendrán la responsabilidad de garantizar que se asigne 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 deberá respetar las especificaciones comunes contempladas en el apartado 5;

b) el registro será mantenido y actualizado por un organismo independiente de cualquier empresa ferroviaria;

c) las autoridades responsables de la seguridad y los organismos de investigación designados en el marco de los artículos 16 y 21 de la Directiva 2004/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de..., sobre seguridad de los ferrocarriles comunitarios (Directiva de seguridad ferroviaria)(24) deberán tener acceso al registro. Asimismo, deberán tener acceso, en respuesta a una solicitud fundada, los organismos reguladores designados con arreglo al artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001 , relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad(25), la Agencia, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras.

En caso de material rodante que entra en servicio por primera vez en un tercer país, los Estados miembros podrán aceptar los vehículos identificados claramente con arreglo a un modo distinto de codificación. No obstante, una vez un Estado miembro haya autorizado la entrada en servicio de dichos vehículos en su territorio, deberá ser posible hallar los datos correspondientes, enumerados más adelante en las letras c), d) y e) del apartado 5, por medio del registro.

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 de especificaciones elaborado por la Agencia. Estos proyectos de especificaciones incluirán: contenido, formato de los datos, arquitectura funcional y técnica, modo de funcionamiento, normas para la consignación de los datos y consulta. 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 o el arrendatario;
- d) posibles restricciones que afecten al modo de explotación del vehículo;
- e) datos esenciales para la seguridad relativos al esquema de mantenimiento del vehículo.

10) El apartado 3 del artículo 16 se sustituye por el texto siguiente:

«3. En caso de ausencia de ETI, así como en los casos en que se haya notificado una exención en virtud del artículo 7, los Estados miembros enviarán a los demás Estados miembros y a la Comisión, respecto de cada subsistema, una lista de las normas técnicas vigentes para la aplicación de los requisitos esenciales. Esto se notificará antes del 30 de abril de 2005 y, a continuación, cada vez que se modifique la lista de normas técnicas. Cuando así lo hagan, también designarán los organismos encargados de efectuar, en el caso de dichas normas técnicas, el procedimiento de verificación contemplado en el artículo 18» .

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

«En tales casos, las ETI serán objeto de revisión con arreglo al procedimiento a que se refiere el 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» .

12) El apartado 5 del artículo 20 se sustituye 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 pertinentes. Los representantes de los Estados miembros podrán participar, en calidad de observadores, en las actividades del grupo de coordinación.

La Comisión y los observadores informarán al Comité mencionado en el artículo 21 de las actividades llevadas a cabo en el marco del grupo de coordinación. La Comisión propondrá, en caso necesario, las medidas necesarias para subsanar los problemas.

En caso necesario, la coordinación de los organismos notificados se llevará a cabo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 21» .

13) En el artículo 21 se añade el siguiente apartado:

«4. En caso necesario, el Comité podrá crear grupos de trabajo que le ayuden en la ejecución de su cometido, en particular con vistas a la coordinación de los organismos notificados» .

14) Se añaden los artículos siguientes:

«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 II a VI podrán modificarse con arreglo al procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 21» .

15) El artículo 23 se sustituye por el siguiente texto:

«Artículo 23

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

a) el primer grupo de ETI abarcará el control-mando y la señalización; las aplicaciones telemáticas para servicios de mercancías; la explotación y gestión del tráfico (inclusive las cualificaciones del personal para servicios transfronterizos respetando los criterios definidos en los anexos II y III); los vagones de mercancías; los problemas de ruido derivados del material rodante y la infraestructura. En cuanto al material rodante se desarrollará en primer lugar el destinado al uso internacional;

b) también se tratarán los siguientes aspectos a la vista de los medios de la Comisión y de la Agencia: aplicaciones telemáticas para los servicios de pasajeros, el mantenimiento, con particular atención a la seguridad, vagones de pasajeros, trenes automotores y locomotoras, infraestructura, energía y contaminación de la atmósfera. En cuanto al material rodante se desarrollará en primer lugar el destinado al uso internacional;

c) el Comité podrá decidir, a petición de la Comisión, de un Estado miembro o de la Agencia, 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 mencionado en el anexo II.

2. La Comisión, de acuerdo con el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 21, elaborará un programa de trabajo siguiendo el orden de prioridades mencionado en el apartado 1 y el de las otras tareas que le confiere la presente Directiva.

Las ETI mencionadas en el primer programa de trabajo a que se refiere la letra a) del apartado 1, se elaborarán a más tardar el 20 de abril de 2004 .

3. El programa de trabajo constará de las siguientes fases:

a) desarrollo, basado en un proyecto establecido por la Agencia, de una arquitectura representativa del sistema ferroviario convencional, basado en la lista de subsistemas (anexo II) para garantizar la coherencia entre las ETI. En dicha arquitectura se deberán incluir, en particular, las diferentes partes constitutivas del presente sistema y sus interfaces y servir de marco de referencia para la definición de los sectores de utilización de cada ETI;

b) adopción de una estructura modelo para desarrollar las ETI;

c) adopción de un método de análisis beneficio-coste de las soluciones establecidas en las ETI;

d) adopción de los mandatos necesarios para elaborar las ETI;

e) adopción de los parámetros básicos para cada ETI;

f) aprobación de los proyectos de programas de normalización;

g) gestión del período transitorio entre la fecha de entrada en vigor de la Directiva 2004/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004 , por la que se modifican la Directiva 96/48/CE del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional(26) y la publicación de las ETI, incluida la adopción del sistema de referencia mencionado en el artículo 25.

16) El apartado 2 del artículo 24 se sustituye por lo siguiente:

«2. Una copia de estos registros se transmitirá a los Estados miembros interesados y a la Agencia y se pondrá a disposición de las partes interesadas, que incluirán como mínimo los agentes profesionales del sector, para su consulta» .

17) El apartado 1 del artículo 25 se sustituye por lo siguiente:

«1. Basándose en la información comunicada por los Estados miembros en el marco del apartado 3 del artículo 16, así como en documentos técnicos de la profesión y en textos de los acuerdos internacionales pertinentes, la Agencia desarrollará, de acuerdo con los artículos 3 y 12 del Reglamento (CE) n° 881/2004 un proyecto de sistema de referencia de normas técnicas que garantice el grado actual de interoperabilidad de las líneas y material rodante que se añadan al ámbito de aplicación con arreglo al apartado 3 del artículo 1. La Comisión, con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 21, estudiará dicho proyecto y decidirá si puede constituir un sistema de referencia en espera de la adopción de las ETI» .

18) El anexo I se sustituye por el texto del anexo III de la presente Directiva.

19) En el anexo III se añade el siguiente punto:

«2.4.4. Control

Los trenes deberán ir equipados de un aparato registrador. Los datos recogidos por dicho aparato y el tratamiento de la información serán objeto de armonización» .

20) Se añade el párrafo siguiente en el punto 2 del anexo VII:

«En particular, el organismo y el personal encargado de las verificaciones deberán gozar de independencia funcional tanto de las autoridades designadas para expedir las autorizaciones de entrada en servicio, en el marco de la presente Directiva, las licencias, en el marco de la Directiva 95/18/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995 , sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias(27), y los certificados de seguridad, en el marco de la Directiva 2004/49/CE, como de las entidades a cargo de las investigaciones en caso de accidente.

21) Se suprime 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 las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE y no se vean afectados los proyectos que se encuentren en una fase avanzada de desarrollo a la entrada en vigor de la presente Directiva.

Artículo 4

Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva antes del 30 de abril de 2006 . 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 de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.

Artículo 6

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 29 de abril de 2004 .

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

P. Cox

Por el Consejo

El Presidente

M. Mc Dowell

(1) DO C 126 E de 28.5.2002, p. 312.

(2) DO C 61 de 14.3.2003, p. 131.

(3) DO C 66 de 19.3.2003, p. 5.

(4) Dictamen del Parlamento Europeo de 14 de enero de 2003 (DO C 38 E de 12.2.2004, p. 119), Posición Común del Consejo de 26 de junio de 2003 (DO C 270 E de 11.11.2003, p. 7) y Posición del Parlamento Europeo de 23 de octubre de 2003 (no publicada aún en el Diario Oficial). Resolución legislativa del Parlamento Europeo de 22 de abril de 2004 y Decisión del Consejo de 26 de abril de 2004 .

(5) DO L 235 de 17.9.1996, p. 6; Directiva modificada por el Reglamento (CE) nº 1882/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

(6) DO C 59 de 23.2.2001, p. 121.

(7) DO L 110 de 20.4.2001, p. 1.

(8) Véase la página 3 del presente Diario Oficial.

(9) Véase la página 16 del presente Diario Oficial.

(10) DO L 75 de 15.3.2001, p. 1.

(11) DO L 75 de 15.3.2001, p. 26.

(12) DO L 75 de 15.3.2001, p. 29; Directiva modificada por la Decisión 2002/844/CE de la Comisión (DO L 289 de 26.10.2002, p. 30).

(13) DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

(14) DO L 164 de 30.4.2004, p. 1.

(15) DO L 225 de 12.8.1998, p. 27» .

(16) 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)» .

(17) DO L 164 de 30.4.2004, p. 44.

(18) DO L 75 de 15.3.2001, p. 29; Directiva modificada por la Decisión 2002/844/CE de la Comisión (DO L 289 de 26.10.2002, p. 30)» .

(19) DO L 184 de 17.7.1999, p. 23» .

(20) DO L 110 de 20.4.2001, p. 1» .

(21) DO L 143 de 27.6.1995, p. 70; Directiva modificada por la Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 75 de 15.3.2001, p. 26)» .

(22) DO L 164 de 30.4.2004, p. 1.

(23) DO L 225 de 12.8.1998, p. 27» .

(24) DO L 164 de 30.4.2004, p. 44.

(25) DO L 75 de 15.3.2001, p. 29; Directiva modificada por la Decisión 2002/844/CE de la Comisión (DO L 289 de 26.10.2002, p. 30)» .

(26) DO L 164 de 30.4.2004, p. 114» .

(27) DO L 143 de 27.6.1995, p. 70; Directiva modificada por la Directiva 2001/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 75 de 15.3.2001, p. 26)» .

ANEXO I

«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 una explotación segura y armoniosa 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:

a una velocidad de 250 km/h como mínimo en las líneas especialmente construidas para la alta velocidad, pudiéndose al mismo tiempo, en las circunstancias adecuadas, alcanzar velocidades superiores a los 300 km/h,

o bien

a una velocidad del orden del 200 km/h en las líneas de la sección 1, en caso de ser compatibles con las posibilidades de esas líneas.

3. COHERENCIA DEL SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO 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; Decisión modificada por la Decisión nº 1346/2001/CE (DO L 185 de 6.7.2001, p. 1)» .

ANEXO II

«ANEXO II

SUBSISTEMAS

1. LISTA DE SUBSISTEMAS

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

a) bien a ámbitos de naturaleza estructural:

infraestructura,

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 del apartado 1 del artículo 6, dichos mandatos se determinarán de conformidad con el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 21.

Llegado el caso, y de conformidad con 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» .

ANEXO III

«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(1) 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 transporte de viajeros,

líneas previstas para el tráfico mixto (viajeros y mercancías),

líneas especialmente construidas o rehabilitadas 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 una explotación segura y armoniosa 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 de mercancías, incluido el material rodante diseñado para el transporte de camiones,

los equipos móviles utilizados en la construcción y el mantenimiento de infraestructuras ferroviarias se incluyen, pero no constituyen la primera prioridad.

Cada una de estas categorías debe subdividirse en:

material rodante para uso internacional,

material rodante para uso interior.

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 las prestaciones, de seguridad y calidad de servicio, y su coste.

4. AMPLIACIÓN DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN

1. Subcategorías de líneas y de material rodante

Para que la interoperabilidad resulte rentable, podrán crearse nuevas subcategorías de todas las categorías de líneas y material rodante mencionadas en el presente anexo. En caso necesario, las especificaciones funcionales y técnicas mencionadas en el apartado 3 del artículo 5 podrán variar según la subcategoría.

2. Salvaguardias relativas a los costes

El análisis coste-beneficio de las medidas propuestas tendrá en cuenta, entre otras cosas, lo siguiente:

coste de la medida propuesta,

reducción de los costes de capital y de las cargas financieras, derivada de las economías de escala y de un mejor aprovechamiento del material rodante,

reducción de los costes de inversión, de mantenimiento y de funcionamiento debido al aumento de la competencia entre fabricantes y empresas de mantenimiento,

beneficios en materia de medio ambiente, gracias a las mejoras técnicas introducidas en el sistema ferroviario,

aumento de la seguridad de funcionamiento.

Además, la evaluación indicará el posible impacto para todos los operadores y agentes económicos participantes.

(1) DO L 228 de 9.9.1996, p. 1; Decisión modificada por la Decisión nº 1346/2001/CE (DO L 185 de 6.7.2001, p. 1)» .