

**COM (2006) 660 final
INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL
PARLAMENTO EUROPEO:**

**Informe de situación (2000-2005) sobre la aplicación de las
Directivas de la interoperabilidad
(96/48/CE para los ferrocarriles de alta velocidad y
2001/16/CE para los ferrocarriles convencionales)**

**{SEC(2006) 1418}
DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN**

Anexos al

**INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO
COM (2006) 660 final**

Estrategias Ferroviarias Europeas

Número 21- Marzo 2007

Ficha catalográfica:

COM(2006) 660 final: INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO: Informe de situación (2000-2005) sobre la aplicación de las Directivas de la interoperabilidad (96/48/CE para los ferrocarriles de alta velocidad y 2001/16/CE para los ferrocarriles convencionales); {SEC(2006) 1418}: ANEXOS al Informe de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo.- Madrid : Fundación de los Ferrocarriles Españoles ; ADIF. Dirección de Relaciones Internacionales, 2007

26 p. ; 30 cm. (Estrategias Ferroviarias Europeas; 21)

1. Interoperabilidad
2. Política Ferroviaria Comunitaria
3. Transporte ferroviario
4. Informes de situación
5. Integración Europea

Edita: ADIF: Dirección de Relaciones Internacionales
Fundación de los Ferrocarriles Españoles
Centro de Documentación Ferroviaria



PRESENTACIÓN

La Dirección de Relaciones Internacionales, en colaboración con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, edita una serie de documentos bajo el título genérico: "Estrategias Ferroviarias Europeas" para su difusión con fines exclusivamente de información dentro del entorno de las empresas ferroviarias, relacionados con las experiencias en otros países sobre los procesos de transformación del ferrocarril y su papel en el sistema de transportes.

La versión electrónica de los documentos está disponible a través de la página web de la Dirección de Documentación y Archivo Histórico Ferroviario de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles:

www.docutren.com/documentos_internacionales.htm

Por parte de la Dirección de Relaciones Internacionales de Adif se cumple así con el objetivo de difundir aquella información internacional que pueda ser de utilidad para la empresa en el desarrollo de su actividad.

Introducción:

Cumpliendo con su obligación bianual, la Comisión Europea informa al Consejo y al Parlamento sobre los progresos de interoperabilidad del sistema ferroviario europeo.

En el presente informe se describe la evolución concreta de la implantación de las diversas Directivas Comunitarias en los diferentes estados miembros y el papel de la Agencia Ferroviaria Europea (ERA) como organismo responsable de la elaboración de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI), de su revisión y posible fusión, en aras de evitar un exceso de documentación legislativa.

De forma muy concisa y práctica, este documento resume los aspectos más importantes de las ETI (también conocidas por sus siglas TSI, del inglés Technical Specifications for Interoperability), de su actual proceso de elaboración y aprobación, y de los detalles de su aplicación (una información más amplia fue presentada por la Dirección de Relaciones Internacionales de ADIF en el último trimestre de 2005 y está disponible). Los anexos aportan información interesante sobre su aplicación (e incluso sobre las excepciones de aplicación comunicadas por algunos países)

La implementación de las ETI para ferrocarriles de alta velocidad está más extendida dado que los países miembros desarrollan estas nuevas infraestructuras necesarias para las altas prestaciones y en general las dotan de sistemas interoperables que permiten la circulación de trenes igualmente interoperables (y España está a la cabeza de ello), si bien en muchos casos el material rodante sigue estando dotado de sistemas de control y mando nacionales.

Según el informe, a nivel europeo las ETI para el ferrocarril convencional que están en vigor se encuentran en revisión y no se conoce su impacto.

Como resumen, el informe de la Comisión ha sido completado con un listado final que presenta las ETI actualmente en vigor, sean de HS (AV Alta Velocidad) o de CR (Ferrocarril Convencional), y las previsiones de obligatoriedad (al ser publicadas, traducidas y transpuestas a las legislaciones nacionales) de las ya aprobadas.

Aún estamos lejos de una red europea unida y única, pero la Comisión trabaja para lograrlo, en este sentido, se ha comprometido a financiar hasta en un 50% el coste del ERTMS, que es necesario para lograr la interoperabilidad.

A su vez, con esta iniciativa, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles sirve una vez más a su compromiso de apoyar la actividad investigadora y en general, de contribuir a la difusión y el conocimiento del ferrocarril por la sociedad.



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 6.11.2006
COM(2006) 660 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO

Informe de situación (2000-2005) sobre la aplicación de las Directivas de la interoperabilidad (96/48/CE para los ferrocarriles de alta velocidad y 2001/16/CE para los ferrocarriles convencionales)

{SEC(2006) 1418}

Índice

1. Introducción

2. Actividades conforme a las Directivas

- 2.1. Comité
- 2.2. Organismo Común Representativo y Agencia Ferroviaria Europea
- 2.3. Especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI)
- 2.4. Análisis de costes y beneficios
- 2.5. Diálogo entre partes interesadas
- 2.6. Directiva de modificación 2004/50/CE
- 2.7. La Directiva de seguridad ferroviaria 2004/49/CE y la Agencia Ferroviaria Europea

3. Incorporación de las Directivas

- 3.1. Directiva sobre los ferrocarriles de alta velocidad 96/48/CE
- 3.2. Directiva sobre los ferrocarriles convencionales 2001/16/CE

4. Progreso de la interoperabilidad

- 4.1. Redes transeuropeas
- 4.2. Interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo
- 4.3. Registros de la infraestructura y del material rodante
- 4.4. No aplicación de las ETI
- 4.5. ERTMS
- 4.6. Organismos notificados y sus actividades
- 4.7. Normalización

5. Conclusiones y recomendaciones

Anexos: Documento de trabajo de la Comisión con seis anexos relativos al contenido del informe

1. INTRODUCCION

La base del presente informe está prevista por el artículo 24 de la Directiva 96/48/CE, que estipula lo siguiente:

“Cada dos años, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los progresos realizados hacia la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad”.

Asimismo, el artículo 28 de la Directiva 2001/16/CE dispone lo siguiente:

“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”.

El presente informe pretende cumplir estas obligaciones en un único informe, donde se describe la situación actual de las Directivas de la interoperabilidad, su incorporación al ordenamiento jurídico por parte de los Estados miembros, las actividades emprendidas para cumplir las disposiciones de las Directivas, los progresos de la interoperabilidad y la futura relación con la Agencia Ferroviaria Europea, que comenzó sus actividades en el transcurso del año 2005. La demora en la presentación de este informe refleja el tiempo necesario para poder cotejar y examinar todos estos elementos de forma completa y coherente.

2. ACTIVIDADES CONFORME A LAS DIRECTIVAS

La Directiva 96/48/CE sobre los ferrocarriles de alta velocidad entró en vigor en 1996 y su incorporación al derecho nacional era obligatoria para abril de 1999.

La Directiva 2001/16/CE sobre los ferrocarriles convencionales entró en vigor en 2001 y su incorporación al derecho nacional era obligatoria para abril de 2003.

Los anexos 3 y 4 exponen pormenorizadamente la situación de la incorporación de dichas Directivas en el ordenamiento jurídico de cada Estado miembro.

La composición de la red de ferrocarriles transeuropeos se describe en la Decisión 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, modificada en 2004 mediante la Decisión 884/2004/CE.

2.1. Comité

En virtud del artículo 21 de la Directiva 96/48/CE se creó un comité de representantes de los Estados miembros. El reglamento interno del Comité, aprobado en octubre de 1997, volvió a modificarse y a aprobarse en abril de 2002 con el fin de ampliar la composición de las actividades del Comité para incluir las tareas planteadas en virtud de la Directiva 2001/16/CE.

Este mismo comité también actúa en virtud del artículo 27 de la Directiva 2004/49/CE sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios. La ampliación de las competencias de dicho comité para cubrir la seguridad ferroviaria garantiza una mejor integración de los requisitos de seguridad e interoperabilidad. A largo plazo, esto podría conducir a una única serie de normas para la interoperabilidad y la seguridad, que beneficiaría a todo el sistema ferroviario.

2.2. Organismo Común Representativo y Agencia Ferroviaria Europea

A finales de 1996, la Asociación Europea para la Interoperabilidad Ferroviaria (AEIF) fue designada para la función de Organismo Común Representativo que establece la Directiva 96/48/CE. La Agencia Ferroviaria Europea asume la función de la AEIF y a partir de 2006 elaborará todas las futuras ETI. En febrero de 2006, la agencia recibió su primer mandato para elaborar la tercera serie de ETI en virtud de la Directiva sobre los ferrocarriles convencionales.

2.3. Especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI)

En virtud de la Directiva 96/48/CE sobre los ferrocarriles de alta velocidad se elaboraron cinco ETI, que entraron en vigor en mayo de 2002, como se describe en el anexo 2 del presente informe. Dichas ETI están siendo revisadas; se prevé que los borradores finales de los textos revisados se presenten al Comité para ser votados a mediados de 2006 y sean formalmente aprobados por la Comisión a finales de 2006.

El primer grupo de prioridad de las ETI, conforme a lo dispuesto en la Directiva 2001/16/CE sobre los ferrocarriles convencionales, aprobado por la Comisión en 2005/2006, figura en el anexo 2 del presente informe. El segundo grupo de prioridad, preparado por la AEIF, son las propuestas de ETI para la seguridad de los túneles ferroviarios y para la facilidad de acceso para personas de movilidad reducida. Se han elaborado los primeros borradores, que actualmente están siendo revisados.

En el desarrollo de las ETI de primera y de segunda prioridad, surgieron una serie de requisitos comunes a los ferrocarriles convencionales y a los ferrocarriles de alta velocidad que no dependen de la velocidad de la línea, como por ejemplo en los ámbitos del ruido, la explotación y gestión del tráfico, la seguridad en los túneles ferroviarios y las personas con movilidad reducida. En el futuro, podría ser conveniente plantearse la fusión de algunas ETI, siempre que no dependan de la velocidad de la vía, lo que permitiría reducir la documentación legislativa y considerar los sistemas ferroviarios desde una perspectiva de "sistema total" con la posibilidad de disminuir los costes globales y mejorar las ventajas.

2.4. Análisis de costes y beneficios

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 6, apartado 4, de las Directivas 2001/16/CE y 96/48/CE, todas las ETI han de ir acompañadas de un análisis de costes y beneficios. Los Estados miembros están obligados a participar en esta actividad facilitando los datos necesarios. Dicha participación es esencial ya que la información detallada sobre la estructura y funcionamiento del sistema ferroviario sólo está disponible a nivel nacional y es necesaria para garantizar que la totalidad del impacto de la ETI se determina con precisión.

2.5. Diálogo entre partes interesadas

De conformidad con el artículo 6, apartado 8, de las dos Directivas de la interoperabilidad, se consultará a los interlocutores sociales durante el desarrollo de las ETI. Esto se ha llevado a cabo para todas las ETI de los ferrocarriles convencionales y las revisiones de las ETI de los ferrocarriles de alta velocidad. Dicha consulta se ha realizado en el marco del Comité de ES 5 ES diálogo sectorial creado de conformidad con la Decisión 98/500/CE de la Comisión. A pesar de las dificultades iniciales para organizar el diálogo entre la AEIF y los interlocutores sociales, la experiencia ha demostrado la evolución positiva del proceso y la utilidad de las contribuciones, que aportan calidad a las ETI.

De la misma forma, para la elaboración de las ETI se han tenido en cuenta los puntos de vista de los usuarios a través de consultas organizadas por la AEIF, tal como dispone el artículo 6, apartado 7, de ambas Directivas.

2.6. Directiva de modificación 2004/50/CE

En su Resolución de mayo de 2000, el Parlamento Europeo y el Consejo pidieron a la Comisión que pre-

sentase propuestas para modificar la Directiva 96/48/CE con el fin de alinearla con la Directiva 2001/16/CE.

En consecuencia, la Directiva 2004/50/CE, que modifica tanto la Directiva 96/48/CE como la Directiva 2001/16/CE, se aprobó en abril de 2004 como parte del segundo paquete ferroviario. Los Estados miembros deben incorporar esta Directiva a su ordenamiento jurídico nacional antes del 1 de mayo de 2006. Sus disposiciones esenciales se describen en el anexo 2.

Dichas disposiciones han sido aplicadas con éxito en el caso de las ETI aprobadas y de las ETI en proceso de elaboración y revisión.

2.7. La Directiva de seguridad ferroviaria 2004/49/CE y la Agencia Ferroviaria Europea

La Directiva de seguridad ferroviaria prevé un enfoque europeo armonizado para la seguridad y establece autoridades nacionales responsables de la seguridad que se encargarán de la reglamentación de la seguridad, así como organismos nacionales de investigación de accidentes.

La agencia fue creada mediante el Reglamento (CE) nº 881/2004 y será responsable en el futuro de la elaboración de las ETI, del seguimiento de la interoperabilidad, y del desarrollo de las medidas específicas de seguridad señaladas en la Directiva 2004/49/CE. Las actividades de la agencia en estos ámbitos irán estableciendo vínculos cada vez más estrechos entre la seguridad y las ETI.

3. INCORPORACIÓN DE LAS DIRECTIVAS

3.1. Directiva sobre los ferrocarriles de alta velocidad 96/48/CE

A excepción de Eslovaquia, todos los Estados miembros que disponen de sistema ferroviario aplicaron la Directiva 96/48/CE y notificaron sus medidas de incorporación. La Comisión ha abierto procedimientos de infracción contra Eslovaquia. Aunque Chipre y Malta no tienen sistema ferroviario, sí tienen la obligación de incorporar las Directivas sobre la interoperabilidad, de conformidad con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia europeo¹. Sin embargo, la Comisión está revisando actualmente la situación y podría considerar, en su caso, la incoación de procedimientos de infracción.

3.2. Directiva sobre los ferrocarriles convencionales 2001/16/CE

La entrada en vigor de la Directiva sobre los ferrocarriles convencionales 2001/16/CE amplía la composición de la red de ferrocarriles interoperables hasta la definida en la Decisión 1692/96/CE de la Comisión.

Todos los Estados miembros de la UE que disponen de sistema ferroviario han aplicado la Directiva 2001/16/CE.

En los anexos 3 y 4 se enumeran las medidas de aplicación nacionales para ambas Directivas.

4. PROGRESO DE LA INTEROPERABILIDAD

4.1. Redes transeuropeas

La interoperabilidad es un objetivo clave de la red transeuropea de transporte (RTE-T) y las características de los proyectos ferroviarios prioritario deben cumplir las disposiciones de las Directivas sobre los ferrocarriles de alta velocidad y sobre los ferrocarriles convencionales.

Cuando soliciten financiación comunitaria para estos proyectos, los Estados miembros están obligados a confirmar que cumplen las Directivas de la interoperabilidad o a explicar que se les ha concedido una excepción, en las condiciones especiales definidas en el artículo 7 de las dos Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE.

4.2. Interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo

Los Estados miembros cumplen los parámetros básicos de las ETI de alta velocidad, a excepción de los sistemas de control-mando. Por lo tanto, la circulación de trenes interoperables, aunque sea posible en cuanto a las características de la infraestructura, se ve obstaculizada por la necesidad de dotar al material rodante de sistemas de control-mando nacionales.

Sin embargo, existen otros obstáculos que impiden la plena interoperabilidad de los trenes de alta velocidad, como el ancho de vía, los voltajes de la alimentación de tracción y las cargas máximas por eje. En estos casos se concede un "caso específico" en la ETI. La modificación de estos sistemas para permitir la conformidad con las ETI es una decisión nacional, que debería tener en cuenta las ventajas para el tráfico interoperable y el coste del mantenimiento de los sistemas nacionales.

Por lo que respecta al ancho de la vía férrea, a excepción de Irlanda, Finlandia, Portugal, España, Estonia, Letonia y Lituania, todos los Estados miembros utilizan un ancho de vía estándar de 1 435 mm. Se han encontrado soluciones para los trenes que circulan por vías de diferentes anchuras, pero estas soluciones son onerosas y en algunos casos inciden de forma importante en el tiempo necesario para cruzar la frontera.

Las líneas de alta velocidad de categoría I (aquellas capaces de alcanzar una velocidad mínima de 250 km por hora) se han desarrollado en dichos Estados miembros. Véanse algunos datos:

Extensión de las líneas de alta velocidad a fecha 1.1.1996: 2.409 km

Aumento de la extensión de las líneas de alta velocidad desde 1996 a 2002: 1.281 km

Extensión total de las líneas de alta velocidad en 2002: 3.690 km

Cabe observar además que, en 2002, la extensión de las líneas de alta velocidad en construcción o en proyecto era de 8.417 km, si bien en esta cifra se incluyen también las líneas de las categorías II² y III³.

La situación ha evolucionado desde 2002 debido a la revisión de la composición de las redes transeuropeas, la reclasificación de las líneas de alta velocidad por los Estados miembros y la entrada en vigor de las ETI de alta velocidad, y es necesario volver a examinar detenidamente la situación.

Como las ETI del ferrocarril convencional todavía no están totalmente en vigor, es algo prematuro determinar su impacto en la red ferroviaria convencional y debería realizarse un estudio pormenorizado en una fase posterior. Es preciso señalar que uno de los cometidos de la agencia es elaborar un informe sobre el progreso de la interoperabilidad cada dos años.

4.3. Registros de la infraestructura y del material rodante

Las Directivas de la interoperabilidad exigen a los Estados miembros la publicación y actualización anual de los registros nacionales de la infraestructura y del material rodante. Estos registros nacionales proporcionarán una indicación precisa del progreso de la interoperabilidad en cada Estado miembro y se pondrán a disposición de la agencia.

En enero de 2003, se creó una estructura modelo para dichos registros y el primer grupo de prioridad de las

ETI de los ferrocarriles convencionales y las ETI revisadas de los de alta velocidad especificarán los datos que han de incluir. Cabe destacar los vínculos e interoperación de todos los registros como un tema que la agencia deberá seguir examinando.

4.4. No aplicación de las ETI

Las Directivas de la interoperabilidad permiten la no aplicación de las ETI, de conformidad con el artículo 7 de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, modificadas por la Directiva 2004/50/CE. Los Estados miembros deben notificar a la Comisión y al Comité cualquier excepción que pretendan aplicar y, en particular, los casos en los que la Comisión deba adoptar una decisión sobre la excepción. En 2005 el Comité estableció directrices sobre la interpretación del artículo 7 y los procesos que habían de aplicarse a las excepciones.

Se han concedido varias excepciones, que figuran en la lista del anexo 6. La Comisión, asistida por el Comité, revisará periódicamente las excepciones, y la agencia seguirá de cerca los progresos de la interoperabilidad en la red.

4.5. ERTMS

Desde marzo de 2003 todas las nuevas líneas de alta velocidad han estar equipadas con ERTMS, y con la entrada en vigor de la ETI para el ferrocarril convencional en septiembre de 2006 todas las nuevas secciones para los proyectos prioritarios convencionales también deberán estar equipadas con ERTMS.

En marzo de 2005, la Comisión firmó un memorando de acuerdo con las principales partes interesadas de la industria ferroviaria para comprometerse a apoyar a los Estados miembros a fin de que los ERTMS pudieran ponerse en servicio cuanto antes. Sin embargo, la puesta en servicio del sistema sería lenta si sólo se realizase de la forma y en el momento en que lo exige la legislación, aunque los costes globales podrían ser inferiores. En consecuencia, se tardará muchos años en lograr una red realmente unida y las primeras empresas y redes que se equipen tendrán que pagar el doble equipamiento (el ERTMS y el nacional) durante más tiempo.

Para compensar este hecho y ofrecer un incentivo al primero en aplicar el sistema, la Comisión ha propuesto la financiación de hasta el 50 % del coste de la puesta en servicio de este sistema interoperable. Este poderoso incentivo - concentrado en un breve periodo de tiempo- es necesario para hacer arrancar la puesta en servicio.

4.6. Organismos notificados y sus actividades

Los organismos notificados son responsables de evaluar la conformidad de los subsistemas con las ETI. El nombramiento de dichos organismos es competencia de los Estados miembros, de conformidad con el artículo 20, apartado 2, de las dos Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE.

Se ha creado un grupo de coordinación de organismos notificados -NB rail- cuya primera reunión tuvo lugar en diciembre de 2000 bajo la dirección de la DG Empresa. Este grupo se reúne periódicamente para acordar métodos comunes de trabajo y de coordinación.

El número total de organismos notificados con arreglo a la Directiva 96/48/CE asciende a 27. En cuanto a la Directiva 2001/16/CE, existen 15 organismos notificados.

Por lo que respecta a la alta velocidad, aunque todos los organismos notificados que han sido notificados a la Comisión cumplen los criterios mínimos establecidos en el anexo de la Directiva 96/48/CE, los criterios y procedimientos adicionales exigidos a escala nacional para ser un organismo notificado varían notablemente. Este punto debe tenerse en cuenta además en el contexto del Comité, sobre todo cuando aumenten las actividades y participantes en NB Rail, una vez publicadas las ETI del ferrocarril convencional.

La Directiva 2004/50/CE reforzó los criterios que debían cumplir los organismos notificados, exigiéndoles que fueran independientes de las autoridades de los Estados miembros que les concedían la autorización para la puesta en servicio.

4.7. Normalización

Hasta la fecha se han publicado un total de 47 normas armonizadas en relación con la Directiva 96/48/CE, para el periodo de 1997 a 2005. Aunque todavía no se han publicado normas armonizadas en relación con la Directiva 2001/16/CE, actualmente se están elaborando varias normas y se espera que estén disponibles en 2007.

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

La Directiva sobre la interoperabilidad de los ferrocarriles de alta velocidad está actualmente bien establecida y plenamente aplicada (a excepción de Eslovaquia) y se ha obtenido amplia experiencia en la aplicación de las ETI, la evaluación de su conformidad y el progreso de la red de ferrocarril de alta velocidad. Por lo que res-

pecta a Eslovaquia, la Comisión ha llevado el caso ante el Tribunal de Justicia.

La Directiva sobre la interoperabilidad de los ferrocarriles convencionales extiende el ámbito de aplicación de la red ferroviaria interoperable; la Directiva se está aplicando actualmente en la Comunidad y está previsto que el primer grupo de ETI entre en vigor a mediados de 2006.

El análisis de costes y beneficios que acompaña las ETI es una actividad crucial que permite conocer todo el impacto de las ETI. Se debería animar a los Estados miembros para que participen desde el principio en el proceso de desarrollo de los ETI con la agencia.

En el futuro, es conveniente plantearse la fusión de ETI específicas para los ferrocarriles de alta velocidad y convencionales, para poder reducir la documentación legislativa y considerar los ferrocarriles desde una perspectiva de "sistema total" con la posibilidad de disminuir los costes globales y mejorar las ventajas. También se está estudiando la posibilidad de fusionar las dos Directivas de la interoperabilidad en el contexto de la simplificación y de la mejora de la reglamentación.

El seguimiento de las excepciones concedidas respecto a las ETI es una actividad importante del Comité, ya que el alcance y la cantidad de las excepciones repercute directamente en el progreso de la interoperabilidad.

La Agencia Ferroviaria Europea facilitará los futuros informes sobre el progreso de la interoperabilidad, el primero de los cuales se elaborará en 2007, teniendo en consideración la información disponible en los registros nacionales de la infraestructura y del material rodante.

NOTAS

¹ Asunto C-372/00, Comisión contra Irlanda, [2001] Rec. 1997, p. I-10303.

² líneas acondicionadas especialmente para la alta velocidad, equipadas para velocidades del orden de 200 km/h.

³ líneas acondicionadas especialmente para la alta velocidad con características específicas debidas a dificultades topográficas, de relieve o de entorno urbano, en las que la velocidad debe ser adaptada a cada caso



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 6.11.2006
SEC(2006) 1418

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

Anexos al

INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO

Informe sobre el progreso de 2000 a 2005 de la implementación de las Directivas de interoperabilidad (96/48/CE sobre el sistema ferroviario de alta velocidad y 2001/16/CE sobre el sistema ferroviario convencional)

{COM(2006) 660 final}

Introducción

La base para el informe sobre el progreso de la interoperabilidad está estipulada por el Artículo 24 de la Directiva 96/48/CE que dispone lo siguiente:

“Cada dos años, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los progresos realizados hacia la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad”

Asimismo, el artículo 28 de la Directiva 2001/16/CE dispone lo siguiente:

“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”

El informe pretende cumplir estas obligaciones describiendo la situación actual de las Directivas de la interoperabilidad, su incorporación al ordenamiento jurídico por parte de los Estados miembros, las actividades emprendidas para el cumplimiento de las disposiciones de las Directivas, los progresos de la interoperabilidad y la futura relación con la Agencia Ferroviaria Europea, que comenzó sus actividades en el transcurso del año 2005.

El presente Documento de Trabajo de los Servicios de la Comisión contiene los anexos a los que el informe hace referencia. Anexo 1 contiene un glosario de todos los términos utilizados dentro del informe; Anexo 2 proporciona una información básica útil sobre tanto la interoperabilidad como la seguridad de los ferrocarriles con el fin de proporcionar información al lector sobre el contexto del informe; Anexo 3 contiene las medidas de transposición nacionales para la directiva sobre los ferrocarriles de alta velocidad 96/48/CE; Anexo 4 contiene las medidas de transposición nacionales para la directiva sobre los ferrocarriles convencionales 2001/16/CE; Anexo 5 enumera aquellos proyectos ferroviarios prioritarios que componen la red transeuropea ferroviaria de alta velocidad y convencional y en cuyos trabajos se esperan progresos hasta el año 2010; Anexo 6 contiene la lista de excepciones de las que los Estados miembros han notificado a la Comisión relativas a la no aplicación de ETI particulares, según lo dispuesto por el Artículo 7 de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE.

ANEXO

Lista de Anexos

- (1) Anexo 1 : Glosario de los términos utilizados dentro del informe
- (2) Anexo 2 : Información básica sobre la interoperabilidad ferroviaria y sobre la Directiva de seguridad 2004/49/CE
- (3) Anexo 5 : Lista de proyectos ferroviarios prioritarios cuyos trabajos han de comenzar antes de 2010 según la lista que aparece en la Decisión nº 884/2004/CE modificando la Decisión nº 1692/96/CE sobre las Directrices comunitarias para el desarrollo de una red transeuropea de transporte
- (4) Anexo 6 : Lista de excepciones recibidas hasta la fecha de acuerdo con el Artículo 7 de las directivas 96/48/CE y 2001/16/CE

Situación actual de las TSIs

(Elaborado por la Dirección de Relaciones Internacionales de ADIF)

ANEXO 1:

Término	Definición
AEIF	Asociación Europea para la Interoperabilidad Ferroviaria. Esta asociación ha actuado como el organismo común representativo establecido bajo la Directiva 96/48/CE.
Agencia	Agencia Ferroviaria Europea (ERA); la agencia comunitaria para la seguridad y la interoperabilidad de los ferrocarriles, establecida bajo el Reglamento 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo.
Parámetros básicos	Cualquier condición reglamentaria, técnica u operativa de vital importancia para la interoperabilidad y que requiere una decisión con arreglo al procedimiento definido en el Artículo 21(2) de la Directiva 96/48/CE, tal y como ha sido modificada por la 2004/50/CE.
Excepción	Las excepciones están reguladas según lo establecido en el Artículo 7 dentro de cada una de las Directivas de Interoperabilidad (2001/16/CE y 96/48/CE), y que permite la no aplicación de determinadas partes o de ETIs completas. Las condiciones bajo las que una excepción puede aplicarse se describen en el Artículo 7 y suelen estar vinculadas a un proyecto concreto. Según el tipo de notificación de excepción, la Comisión puede emitir una Decisión o una Recomendación dirigida al Estado miembro que solicita la excepción.
ERTMS	Sistema europeo de gestión de circulación ferroviaria
Requisitos esenciales	Todas las condiciones establecidas en el Anexo III tanto de la Directiva 96/8/CE como la 2001/16/CE, y que deben ser cumplidas por parte del sistema ferroviario transeuropeo, así como por los subsistemas, y las componentes de interoperabilidad incluyendo las interfaces y según lo definido por el Artículo 2(e) de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, tal y como han sido modificadas por la 2004/50/CE;
Especificación europea	Una especificación técnica común, una homologación técnica europea o una norma nacional que transponga una norma europea, según lo definido en los apartados 8 a 12 del Artículo 1 de la Directiva 93/38/EEC y según lo definido en el Artículo 2(f) tanto de la Directiva 96/48/CE como la 2001/16/CE, tal y como han sido modificadas por la 2004/50/CE;
Interoperabilidad	Según lo definido en el Artículo 2(b) de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, tal y como han sido modificadas por la 2004/50/CE, es la capacidad del sistema ferroviario transeuropeo para permitir la circulación segura e ininterrumpida de trenes, cumpliendo los rendimientos especificados para estas líneas. Dicha capacidad se basará en el conjunto de condiciones reglamentarias, técnicas y operativas que deberán cumplirse para satisfacer los requisitos esenciales.
Componentes de interoperabilidad	Según lo definido en el Artículo 2(d) de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, tal y como han sido modificadas por la 2004/50/CE, se trata de todo componente elemental, grupo de componentes, subconjunto o conjunto completo de materiales incorporados o destinados a ser incorporados en un subsistema, del que dependa directa o indirectamente la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo. El concepto de 'componente' engloba tanto los objetos tangibles como los intangibles, tales como el software.
NB Rail	El grupo europeo de organismos notificados bajo las directivas de interoperabilidad
Organismos notificados	Según lo definido en el Artículo 2(b) de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, tal y como han sido modificadas por la 2004/50/CE, son 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 bajo las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE.
Puesta en servicio	Según lo definido en el Artículo 2(p) de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, tal y como han sido modificadas por la 2004/50/CE, se trata de toda operación por medio de la cual un subsistema se pone en estado de funcionamiento nominal.

Renovación	Según lo definido en el Artículo 2(n) de la Directiva 96/48/CE y el Artículo 2(n) de la 2001/16/CE, tal y como ambas han sido modificadas por las 2004/50/CE, se trata de cualquier trabajo importante de sustitución de un subsistema o parte de un subsistema que no afecten al rendimiento global de éste.
Caso específico	Según lo definido en el Artículo 2(k) de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, tal y como han sido modificadas por la 2004/50/CE, se trata de toda parte del sistema ferroviario transeuropeo que requiera disposiciones particulares en las ETI, temporales o definitivas, debido a las restricciones geográficas, topográficas, de entorno urbano o de compatibilidad 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 y el material rodante para el uso estrictamente local, regional u histórico, así como el material rodante procedente de o destinado a terceros países, siempre y cuando el material no cruce la frontera entre dos Países miembros.
Subsistema	Según lo definido en el Artículo 2(c) de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, tal y como han sido modificadas por la 2004/50/CE, es la subdivisión del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y convencional en subsistemas de carácter estructural o funcional, para los cuales deberán definirse requisitos esenciales.
Sistema ferroviario transeuropeo	La infraestructura ferroviaria convencional y la infraestructura ferroviaria de alta velocidad está constituida por líneas e instalaciones fijas, tal y como ha sido descrito por la Decisión de la Comisión 1692/96CE (sobre Directrices comunitarias para el desarrollo de la red de transporte transeuropea), y el material rodante diseñado para circular sobre las mencionadas infraestructuras.
Sistema ferroviario transeuropeo convencional	Según lo definido en el Artículo 2(a) de la Directiva 2001/16/CE, tal y como ha sido modificada por la 2004/50/CE, es la estructura descrita en el Anexo I de la Directiva 2001/16/CE, compuesta por 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.
Sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad	Según lo definido en el Artículo 2(a) de la Directiva 96/48/CE, tal y como ha sido modificada por la 2004/50/CE, es la estructura descrita en el Anexo I de la Directiva 96/48/CE, compuesta por las infraestructuras ferroviarias, incluidas las líneas e instalaciones fijas, de la red transeuropea de transporte, construidas o acondicionadas para ser recorridas a alta velocidad, y por el material rodante concebido para recorrer dichas infraestructuras.
ETIs	Según lo definido en el Artículo 2(g) de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, tal y como han sido modificadas por la 2004/50/CE, las Especificaciones Técnicas de interoperabilidad: son las especificaciones de las que es objeto cada subsistema o una parte del subsistema con el fin de satisfacer los requisitos esenciales y garantizar la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo.
Rehabilitación	Según lo definido en el Artículo 2(l) de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, tal y como han sido modificadas por la 2004/50/CE, son todos los trabajos importantes de modificación de un subsistema o de una parte del subsistema que mejoren el rendimiento global de éste.

ANEXO 2:**Las Directivas de Interoperabilidad y Seguridad Ferroviarias: Información básica****Directiva 96/48/CE**

La Directiva 96/48/CE sobre el sistema ferroviario de alta velocidad entró en vigor en 1996 y su incorporación en las legislaciones nacionales era obligatoria para abril de 1999.

El objetivo de la directiva consiste en fijar las condiciones que deben cumplirse para lograr la interoperabilidad en la red ferroviaria transeuropea de alta velocidad. La base para esta Directiva se establece en el Artículo 156 del Tratado, que estipula que la Comunidad implementará toda medida que se muestre necesaria para asegurar la interoperabilidad de la red, en particular en el campo de la armonización.

Directiva 2001/16/CE

La Directiva sobre el sistema ferroviario convencional entró en vigor en 2001 y su incorporación en las legislaciones nacionales era obligatoria para abril de 2003.

La base para esta Directiva se establece en el Artículo 156 del Tratado, que prevé todas las medidas que puedan resultar necesarias en el ámbito de la armonización de las normas técnicas para la interoperabilidad de las redes ferroviarias nacionales. El objetivo de la Directiva consiste en establecer las condiciones que deben cumplirse para lograr la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

El ámbito de la red ferroviaria transeuropea se describe en la Decisión 1692/96/CE de la Comisión (sobre las Directrices comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte).

Disposiciones esenciales de las Directivas de Interoperabilidad

Las disposiciones esenciales de las Directivas son:

- La creación de un Comité de representantes de los Estados miembros que emitirá su dictamen sobre las medidas de interoperabilidad;
- El desarrollo de las Especificaciones Técnicas de interoperabilidad (ETI);
- El desarrollo de las Especificaciones Europeas para la armonización de los sistemas y productos ferroviarios;
- La creación de los Organismos Notificados encargados de evaluar la conformidad de los ETI

El Comité

Este Comité, establecido bajo el Artículo 21 de la Directiva 96/48/CE, asiste a la Comisión, y puede debatir sobre cualquier tema relacionado con la interoperabilidad de las redes transeuropeas y la implementación de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE. En caso de necesidad, la Comisión invita a organizaciones a asistir a sus reuniones, en las que presta apoyo directo a su trabajo, como por ejemplo AEIF¹ y los representantes de NB Rail².

El Comité puede emitir dictámenes de acuerdo con las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, tal y como han sido modificadas por la 2004/50/CE. El comité ha celebrado 26 reuniones y ha votado a favor de 18 medidas que se resumen a continuación.

Fecha:	Referencia:	Dictamen emitido sobre:
28.02.2001	96/48-MA03	Mandato a la AEIF sobre la revisión de las ETI (de alta velocidad)
20.03.2001	01/16-MA01	Mandato a la AEIF para el desarrollo del primer grupo de prioridad de las ETI
15.01.2002	96/48-ST01	Decisión de la Comisión sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad relativas al subsistema "Mantenimiento" del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad mencionadas en el Artículo 6(1) de la Directiva 96/48/CE
15.01.2002	96/48-ST02	Decisión de la Comisión sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad relativas al subsistema de control-mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad mencionadas en el Artículo 6(1) de la Directiva 96/48/CE
15.01.2002	96/48-ST03	Decisión de la Comisión sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad relativas al subsistema "Infraestructura" del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad mencionadas en el Artículo 6(1) de la Directiva 96/48/CE
15.01.2002	96/48-ST04	Decisión de la Comisión sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad relativas al subsistema "Energía" del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad mencionadas en el Artículo 6(1) de la Directiva 96/48/CE
15.01.2002	96/48-ST05	Decisión de la Comisión sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad relativas al subsistema de "Material rodante" del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad mencionadas en el Artículo 6(1) de la Directiva 96/48/CE
15.01.2002	96/48-ST06	Decisión de la Comisión sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad relativas al subsistema "Explotación" del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad mencionadas en el Artículo 6(1) de la Directiva 96/48/CE
31.05.2002	01/16-MA02	Mandato a la AEIF para el desarrollo del segundo grupo de prioridad de las ETI
19.10.2003	01/16-MA03	Mandato complementario a la AEIF para el desarrollo del primer grupo de prioridad de las ETI
27.01.2004	01/16-DV16	Decisión de la Comisión por la que se especifican parámetros básicos para las especificaciones técnicas de interoperabilidad "ruido", "vagones para el transporte de mercancías" y "aplicaciones telemáticas al servicio del transporte de mercancías" mencionadas en la Directiva 2001/16/CE
23.11.2004	01/16-ST02	Decisión de la Comisión sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad relativas a las aplicaciones telemáticas para el subsistema del "Transporte de mercancías" del sistema ferroviario transeuropeo convencional
23.11.2004	01/16-ST05	Decisión de la Comisión sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad relativas al subsistema "Ruido" del sistema ferroviario transeuropeo convencional
24.11.2004	01/16-ST01	Decisión de la Comisión sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad relativas al subsistema de "Control-mando" y señalización del sistema ferroviario transeuropeo convencional
17.12.2004	01/16-ST04	Decisión de la Comisión sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad relativas al subsistema de "Material rodante – vagones para el transporte de mercancías" del sistema ferroviario transeuropeo convencional
22.07.2005	01/16 – ST07	Decisión de la Comisión sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad relativas a la "Operación y gestión de tráfico" del sistema ferroviario convencional
24.10.2005	01/16-MA04	Mandato a la AEIF para el desarrollo del tercer grupo de prioridad de las ETI

Especificaciones Técnicas de interoperabilidad (ETI)

Las ETI describen las condiciones que deben ser cumplidas para lograr la interoperabilidad. El sistema ferroviario ha sido separado en subsistemas y las ETI especifican los parámetros técnicos para el subsistema en su totalidad o para una parte de él.

Se ha acordado una estructura modelo para las ETI y su desarrollo es hoy un proceso bien asentado. Los pasos claves del proceso consisten en: definición y adopción de los parámetros básicos relativos a cada ETI, preparación del borrador de la ETI utilizando los parámetros básicos como principio fundamental, elaboración del análisis coste-beneficio, consulta a los Estados miembros, interlocutores sociales y usuarios y, por último, adopción final por la Comisión. A continuación, las ETI se publican en el Boletín Oficial en todas las lenguas de la Comunidad Europea.

Una vez entren en vigor, las ETI se aplicarán a todos los sistemas ferroviarios nuevos convencionales y de alta velocidad así como a su renovación y rehabilitación.

Bajo la Directiva 96/48/CE sobre los ferrocarriles de alta velocidad se han elaborado cinco ETI que entraron en vigor en mayo de 2002. Estas ETI fueron adoptadas por las siguientes Decisiones de la Comisión: 2002/730/CE (sobre el subsistema "Mantenimiento"), 2002/731/CE (sobre el subsistema "Control-mando"), 2002/732/CE (sobre el subsistema "Infraestructura"), 2002/733/CE (sobre el subsistema "Energía"), 2002/734/CE (sobre el subsistema "Explotación") y 2002/735/CE (y sobre el subsistema de "Material rodante").

En la actualidad se están llevando a cabo las revisiones de las ETI de alta velocidad. Aparte de cerrar una serie de puntos todavía abiertos, las ETI de alta velocidad están siendo reestructuradas de conformidad con las ETI del sistema ferroviario convencional e incorporarán también requisitos específicos de mantenimiento, eliminando por tanto la necesidad de una ETI sobre el subsistema "Mantenimiento". Asimismo, se han corregido una serie de errores que habían sido identificados en las primeros ETI de alta velocidad.

La Directiva 2001/16/CE sobre el sistema ferroviario convencional exigía que un primer grupo de ETI prioritarias fuera aprobado en 2004. En abril 2004 se aprobó la Decisión 2004/446/CE de la Comisión que definía los parámetros básicos para el primer grupo de prioridad de las ETI prioritarias. La Decisión iba dirigida a todos los Estados miembros y exigía una temprana

implementación de los parámetros básicos antes de que las ETI entraran en vigor. En diciembre de 2004 el Comité emitió su voto positivo sobre cuatro de las cinco primeras ETI prioritarias. Se espera que la Comisión apruebe formalmente estas ETI durante 2006. A partir de la notificación formal, las ETI revocarán la Decisión 2004/446 sobre los parámetros básicos.

La quinta ETI del primer grupo de prioridad, sobre la Explotación y Gestión de Tráfico, se aprobó en junio de 2005 y se espera que entre en vigor a mediados de 2006. Las ETI propuestas sobre la Seguridad de Túneles Ferroviarios y la accesibilidad para las Personas de Movilidad Reducida están siendo examinadas.

Los conocimientos y la experiencia adquirida por la AEIF en el proceso de desarrollo de las ETI están siendo progresivamente transferidas a la Agencia y lo mismo ocurrirá con toda la documentación. La Agencia tendrá un papel directo en el desarrollo y seguimiento de la interoperabilidad, según establece su Reglamento 881/2004.

No aplicación de las ETI

Cada una de las ETI define un sistema objetivo y una estrategia de implementación. A la hora de desarrollar un proyecto, los Países miembros deberían asegurarse de que se apliquen los requisitos del sistema objetivo, teniendo en cuenta la estrategia de implementación. Sin embargo, las mismas ETI permiten que ciertos requisitos del sistema objetivo no se apliquen en determinadas circunstancias.

Estas circunstancias se definen como 'casos específicos' y figuran en cada una de las ETI. Los casos específicos pueden tener carácter permanente o temporal. Los casos específicos forman parte de la ETI y, en consecuencia, son de naturaleza genérica y legislativa. El caso específico puede proponerse durante el proceso de elaboración o revisión de la ETI y depende de la opinión del Comité previa a la aprobación de la ETI. Se han incluido casos específicos dentro de la ETI cuando el carácter de la infraestructura no permite su aplicación, como por ejemplo, el ancho de vía más grande de los países como Portugal, España, Letonia y Estonia.

Las directivas de interoperabilidad permiten a los Estados miembros excepciones en la aplicación de las ETI. Según el Artículo 7 de las Directivas de interoperabilidad 96/48/CE y 2001/16/CE, los Estados miembros deben notificar a la Comisión y al Comité cualquier excepción prevista. Además, en caso de condiciones específicas particulares, como puede ser una excep-

ción para la no aplicación de las ETI durante la renovación, rehabilitación o ampliación de una línea existente, y cuando la aplicación de las ETI pondría en peligro la viabilidad económica del proyecto y/o la compatibilidad del sistema ferroviario dentro del Estado miembro, la Comisión tomará una decisión sobre la excepción. Las directrices establecidas por la Comisión ofrecen una interpretación del Artículo 7, y describen los papeles y responsabilidades de los participantes principales y los procesos que deben ser utilizados en la aplicación de la excepción.

Todos los Estados miembros deberían progresar hacia una aplicación de las ETI en su totalidad en la red europea para que la Comunidad pueda aprovecharse de los beneficios de la interoperabilidad. Por tanto, no es deseable una excepción permanente y un 'Caso específico' debería desarrollarse e incluirse en las futuras revisiones de las ETI.

Para los proyectos ferroviarios prioritarios establecidos bajo la Decisión 1692/96/CE modificada por 1346/2001/CE y 884/2004/CE, a la hora de solicitar financiación de la Comunidad, los Estados miembros deben proporcionar los detalles de cualquier excepción.

Organismos Notificados

En el informe de la Comisión de 1999 al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la interoperabilidad, se concluyó que existían dos organismos pre-notificados. Esta situación ha evolucionado y en el estudio sobre la interoperabilidad llevado a cabo en 2002³, se ha confirmado que existía un total de ocho Organismos Notificados designados y comunicados a la Comisión bajo la Directiva 96/48/CE en los quince Estados miembros. En este momento, el número de los Organismos notificados bajo la Directiva 96/48/CE asciende a 27, incluyendo un Organismo Notificado en Noruega.

Bajo la Directiva 2001/16/CE del sistema ferroviario convencional, se designaron y comunicaron a la Comisión un total de 15 Organismos Notificados.

El grupo coordinador de organismos notificados, NB Rail, se reúne con regularidad y utiliza este foro para poner en común los métodos de trabajo y plantear asuntos o problemas relativos a la evaluación de la conformidad de las ETI. NB Rail ha sido consultado en la revisión de las ETI de alta velocidad y ha contribuido positivamente en su perfeccionamiento. Se ha establecido una conexión de comunicación formal entre el grupo NB Rail y el Comité, de tal manera que es posible ofrecer información sobre los asuntos específicos

de su interés o plantear cualquier tema solicitando su resolución por el Comité.

Se espera que los miembros y las actividades de NB Rail aumenten con la entrada en vigor de las ETI del sistema ferroviario convencional a finales de 2006.

Directiva 2004/50/CE⁴ modificando las Directivas de interoperabilidad

Las disposiciones esenciales de esta Directiva consisten en:

- Tomar en consideración la adopción del Reglamento 881/2004 sobre la fundación de una Agencia Ferroviaria Europea y la Directiva 2004/49/CE sobre la seguridad de los Ferrocarriles comunitarios.
- Ampliar el ámbito de las ETI de tal manera que se apliquen tanto a la renovación como a la rehabilitación
 - Aclarar la relación entre los Requisitos Esenciales definidos en 96/48/CE, las ETI y las Especificaciones Europeas
 - Aclarar los requisitos de la evaluación de conformidad para los componentes de interoperabilidad
 - Crear las disposiciones para los registros nacionales, que deben ser accesibles a los Estados miembros y otros grupos de interés relevantes
 - Aclarar los procedimientos necesarios en caso de que los Requisitos Esenciales no estén cubiertos por las especificaciones correspondientes en las ETI.
 - Aclarar la definición de material rodante de alta velocidad ofrecida por la Directiva 96/48/CE

En cuanto al desarrollo de las ETI, estas disposiciones están ya siendo implementadas. La estructura de la ETI para el sistema convencional y de alta velocidad será puesta en común y las ETI de alta velocidad revisadas tienen la estructura de las ETI de ferrocarriles convencionales. Hoy en día se exige también la aplicación de las ETI tanto en la renovación como en la rehabilitación de los subsistemas. Los Estados miembros también serán animados a aplicarlos a las sustituciones relacionadas con el mantenimiento siempre que sea posible. La relación entre las ETI y los Requisitos Esenciales está explícitamente definida dentro de las ETI, manifestando dónde los Requisitos Esenciales

pueden satisfacerse a través de las normas europeas armonizadas.

Armonización

La Directiva de modificación 2004/50/CE introduce el siguiente sub-apartado en el Artículo 5 de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE: "Las ETI pueden referirse de manera explícita, claramente definida, a las normas europeas o especificaciones cuando esto sea estrictamente necesario para cumplir los objetivos de esta Directiva. En tal caso, dichas normas o especificaciones europeas (o sus partes relevantes) se contemplarán como anexos a las ETI en cuestión y serán de obligatorio cumplimiento desde el momento en el que sea aplicable la ETI. En ausencia de normas o especificaciones europeas y mientras su desarrollo esté pendiente, puede hacerse referencia a otros documentos normativos claramente identificados; en tal caso, estos serán documentos de fácil acceso y de dominio público".

A tal fin, las ETI de ferrocarriles convencionales y la revisión del borrador de las ETI de alta velocidad contienen:

- una clara conexión entre los requisitos esenciales de las Directivas y las especificaciones técnicas de la ETI
- una referencia a los estándares y normas europeos cuyo cumplimiento es obligatorio para lograr las especificaciones de la ETI

Además, en el desarrollo de las ETI de ferrocarriles convencionales, se han implementado mandatos para el desarrollo de los estándares europeos, facilitando la especificación detallada de los estándares obligatorios que producirán partes de las especificaciones técnicas de las ETI.

Directiva 2004/49/CE⁵ y Reglamento 881/2004/CE

El marco reglamentario establecido por la Directiva 2004/49/CE, sobre la seguridad en los ferrocarriles comunitarios, requiere un enfoque común a la gestión y certificación de la seguridad; operadores ferroviarios y administradores de infraestructuras deben establecer sistemas de gestión de seguridad que demuestren cómo gestionan la seguridad de sus operaciones.

Sus sistemas de gestión de seguridad deben demostrar, entre otros asuntos relacionados con la seguridad, la prueba de conformidad con las ETI y las normas

nacionales. Así se establece una conexión directa con el rendimiento de seguridad y el cumplimiento de las ETI.

La Directiva establece disposiciones para la definición e implementación de objetivos comunes de seguridad (en lo sucesivo y en siglas inglesas, CSTs), y se espera que, según evolucionen las futuras ETI, éstas refuercen dicha conexión a través de la especificación de un objetivo de seguridad cuantificado para cada ETI.

A través del Reglamento 881/2004/CE⁶, El Segundo paquete también establecía la Agencia Ferroviaria Europea (ERA), que será responsable de los futuros desarrollos de las ETI, la supervisión de la interoperabilidad y el desarrollo de las medidas específicas de seguridad identificadas en la Directiva 2004/49/CE. ERA se ha establecido con sede en Valenciennes y Lille, Francia, y actualmente está implementando su organización y sus actividades. Está en curso el proceso de selección de personal cualificado y se espera que antes de que termine 2006 exista un equipo completo.

ANEXO 3:

Lista de proyectos ferroviarios prioritarios cuyos trabajos han de comenzar antes de 2010 según la lista que aparece en la Decisión nº 884/2004/CE modificando la Decisión nº 1692/96/CE sobre las Directrices comunitarias para el desarrollo de una red transeuropea de transporte

Con fechas de finalización (actualizadas por los estados miembros en sus últimas comunicaciones)

1. Eje ferroviario Berlín-Verona/Milán-Bolonia-Nápoles-Messina-Palermo

- Halle/Leipzig-Nuremberg - 2015
- Nuremberg-Munich - 2006
- Munich-Kufstein - 2015
- Kufstein-Innsbruck - 2009 (2018)
- Túnel de Brenner - 2015, sección transfronteriza
- Verona-Nápoles -2007
- Milán-Bolonia -2006 (2008)
- Puente de ferrocarril sobre el Estrecho de Messina-Palermo-2015

2. Eje ferroviario de alta velocidad París-Bruselas/Bruselas-Colonia-Ámsterdam-Londres

- Túnel del canal de la Mancha-Londres - 2007
- Bruselas/Bruselas-Lieja-Colonia - 2007
- Bruselas / Bruselas - Roterdam - Amsterdam - 2007 (2012-2016)⁷

3. Eje ferroviario de alta velocidad del sudoeste de Europa

- Lisboa/Oporto-Madrid - 2011⁸ (2015)
- Madrid-Barcelona - 2005 (2007)
- Barcelona-Figueres-Perpignan - 2008 (2009)
- Perpignan-Montpellier - 2015 (2009)
- Montpellier-Nîmes - 2010 (2015)
- Madrid-Vitoria-Irún/Hendaya - 2010
- Irún / Hendaya-Dax, sección transfronteriza - 2010 (2015)
- Dax-Burdeos - 2020
- Burdeos-Tours - 2015

4. Eje ferroviario de alta velocidad del este

- París-Baudrecourt - 2007
- Metz-Luxemburgo - 2007
- Saarbrücken-Mannheim - 2007

5. Línea de Betuwe - 2007

6. Eje ferroviario Lyon-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest-frontera ucraniana⁹

- Lyon-St Jean de Maurienne - 2015
- Mont - túnel de Cenis - 2015-2017,(2018) sección transfronteriza
- Bussoleno-Turín - 2011
- Turín-Venecia - 2010 (2011)
- Venecia-Ronchi Sud-Trieste-Divaca - 2015
- Koper- Divaca -Ljubljana - 2015 (2012)
- Ljubljana-Budapest 2015

8. Eje multi-modal Portugal/España-resto de Europa¹⁰

- Ferrocarril La Coruña-Lisboa-Sines - 2010
- Ferrocarril Lisboa-Valladolid -2010 (2015)
- Ferrocarril Lisboa-Faro -2004 (2006)

9. Eje ferroviario Cork-Dublín-Belfast-Stranraer¹¹- 2001

11. Conexión fija de Öresund (finalizada en 2000)¹²

12. Eje ferrocarril/carretera del triángulo nórdico

- Proyectos ferroviarios en Suecia - 2010¹³ (2015)
- Ferrocarril Kerava-Lahti - 2006
- Ferrocarril Helsinki-Vainikkala (frontera rusa) - 2014

14. Línea principal de la costa oeste -2007 (2008)

16. Eje ferroviario para el transporte de mercancías Sines-Madrid-París

- Nuevo eje ferroviario de alta capacidad a través de los Pirineos (2020)
- Ferrocarril Sines-Badajoz -2010
- Línea ferroviaria Algeciras-Bobadilla -2010

17. Eje ferroviario París-Estrasburgo-Stuttgart-Viena-Bratislava

- Baudrecourt - Estrasburgo - Stuttgart -2015 con el puente de Kehl como sección transfronteriza
- Stuttgart-Ulm -2012
- Munich-Salzburg - 2015, sección transfronteriza
- Salzburgo-Viena - 2012
- Viena-Bratislava - 2010 (2012), sección transfronteriza

18. Interoperabilidad ferroviaria de alta velocidad en la península ibérica

- Madrid-Andalucía - 2010 (2020)
- Noreste - 2010 (2020)
- Madrid-Levante y Mediterráneo - 2010 (2020)
- Corredor Norte/Noroeste, incluyendo Vigo-Oporto - 2010 (2020)
- Extremadura - 2010 (2020)

20. Eje ferroviario de Fehmarn Belt

- Conexión fija ferrocarril/carretera de Fehmarn Belt - 2014 (2015)
- Ferrocarril para acceder a Dinamarca desde Öresund 2015
- Ferrocarril para acceder a Alemania desde Hamburgo - 2015
- Ferrocarril Hannover-Hamburgo/Bremen - 2015

22. Eje ferroviario Atenas-Sofía-Budapest-Viena-Praga-Nuremberg/Dresde¹⁴

- Ferrocarril frontera greco-búlgara-Kulata-Sofía-Vidin/Calafat -2015
- Ferrocarril Curtici-Brasov (hacia Bucarest y Constanta) - 2010 (2013)
- Ferrocarril Budapest-Viena - 2010, sección transfronteriza (2011)
- Ferrocarril Breclav-Praga-Nuremberg - 2010 (2016) con Nuremberg-Praga como sección transfronteriza
- Eje ferroviario Praga-Linz -2016 (2017)

23. Eje ferroviario Gdansk-Varsovia-Brno/Bratislava-Viena¹⁵

- Ferrocarril Gdansk-Varsovia-Katowice -2015
- Ferrocarril Katowice-Breclav -2010
- Ferrocarril Katowice-Zilina-Nove Mesto n.V. -2010

24. Eje ferroviario Lyon/Génova-Basilea-Duisburg-Rotterdam/Ambres

- Lyon-Mulhouse-Mülheim¹⁶, con Mulhouse-Mülheim como sección transfronteriza -2018
- Génova-Milán/Novara-frontera suiza -2013
- Basilea-Karlsruhe - 2015
- Frankfurt-Mannheim - (2012) (2015)
- Duisburg-Emmerich - 2009 (2015)¹⁷
- Iron Rhine. Rheidt-Amberes, sección transfronteriza -2010

a

26. Eje ferrocarril/carretera Irlanda/Reino Unido/Europa continental

- Eje carretera/ferrocarril uniendo Dublín con el norte (Belfast-Larne) y el sur (Cork) -2010¹⁸
- Eje carretera/ferrocarril Hull-Liverpool - 2015 (2020)
- Ferrocarril Felixstowe-Nuneaton 2011 (2014)
- Ferrocarril Crewe-Holyhead - 2008 (2012)

27. Eje 'Rail Baltica' Varsovia-Kaunas-Riga-Tallín-Helsinki

- Varsovia-Kaunas - 2010
- Kaunas-Riga - 2014
- Riga-Tallín - 2016 (2018)

28. 'Eurocaprail' en el eje ferroviario Bruselas-Luxemburgo-Estrasburgo

- Bruselas- Luxemburgo -Estrasburgo - 2012 (2013)

29. Eje ferroviario en el corredor intermodal Jónico /Adriático

- Kozani-Kalambaka-Igoumenitsa -2012
- Ioannina-Antirrio-Rio-Kalamata -2014

ANEXO 4 :**Lista de excepciones notificadas hasta la fecha de acuerdo con el Artículo 7****Excepciones bajo la Directiva de Interoperabilidad 96/48/CE**

EM	Detalles de la comunicación	Base para la excepción	ETI y ámbito geográfico	Medidas alternativas
DE	Carta inicial de pre-notificación del representante permanente de Alemania 28.11.2002	Artículo 7(a)	No aplicación de ETCS a una serie de líneas y trenes	Aplicación del sistema nacional de control-mando (LZB)
DE	Carta de notificación del representante permanente de Alemania 11.12.2003	Artículo 7(a): fase avanzada de desarrollo. Sin embargo, Alemania declara que ciertos aspectos de la ETI son incorrectos y por tanto ésta no será aplicada,	No aplicación parcial de INF ETI a: Nuremberg – Ingolstadt –Munich Hannover/Hildesheim –Berlín Paderborn – Kassel Berlín Sudkreuz – Ludwigsfelde Berlín Sudkreuz - Blankenfelde Hamburgo – Berlín Nuremberg – Ebensfeld – Erfurt Erfurt – Halle/Leipzig Halle/Leipzig – Berlín Leipzig – Dresde Erfurt – Elsenbach Berlín – Estación de Ostkreuz Berlín – Nordkreuz – Karow Berlín – Nord Sud Verbindung Colonia – Düren - Aachen Augsburg – Olching Hamburgo – Lübeck – Puttgarden Dortmund – Paderborn – Kassel	Aplicación de normas nacionales alemanas. La revisión de la ETI de alta velocidad también debería incorporar soluciones a las partes incorrectas detectadas por Alemania. Por tanto, el estatus de la excepción debe ser reevaluado por parte de Alemania.
DE	Carta de notificación del Ministerio de Finanzas de Alemania 26.07.2004	Artículo 7(a) : fase avanzada de desarrollo: 1. Línea entra en servicio en diciembre de 2006 2. Alto coste del equipamiento de los trenes ICE	No aplicación de la CCS ETI a la línea Nuremberg - Ingolstadt –Munich	Aplicación del sistema nacional de control-mando (LZB)

UK	Carta inicial de notificación del representante permanente de Reino Unido con fecha de 09.2003 Segunda carta de notificación para excepciones adicionales, con fecha de 03.2004	Artículo 7(a) fase avanzada de desarrollo: Diseños estructurales desarrollados en 1996. Sistema de señalización basado en la continuación del sistema existente.	CTRL Sección 1: No aplicación parcial de la INF ETI y ENE ETI. No aplicación total de la CCS ETI. CTRL Sección 2: No aplicación parcial de la INF ETI No aplicación total de la CCS ETI	Normas de diseño de infraestructuras CTRL (en sustitución de los requisitos de las ETI INF y ENE Aplicación del sistema de señalización TVM430 en sustitución de los requisitos de la ETI CCS
UK	Carta de notificación del representante permanente de Reino Unido con fecha de 03.2004 (NOTA: esta carta estaba incluida dentro de la carta de notificación para CTRL 1 y 2)	Artículo 7(b) El gálibo/ancho de vía es diferente al de la mayoría de los ferrocarriles de la UE. El gálibo WCML es más pequeño que en otros Ferrocarriles de la UE	No aplicación parcial de la ENE ETI a partes de WCML. En particular, donde existen pasos a nivel, no se aplican los requisitos de la ETI para pendientes de la línea aérea	Normas nacionales
AT	Carta de notificación del Ministerio de Transporte de Austria con fecha de 13.01.2004	Artículo 7(a) fase avanzada de desarrollo:	No aplicación parcial de la INF ETI al Knoten Ruhr Knoten Wagram Umfahrung Enns Ausbau Unterinntal Túnel de Lainzer	Aplicación de las normas nacionales
NL	Email de notificación con fecha de 10.10.2003	Artículo 7(a) fase avanzada de desarrollo basada en: 1. Túnel contratado en 1999 2. Sub-estructura contratada en 2000 3. Sistema total (electrificación de la línea, equipamiento CCS) contratado en 2001	No aplicación parcial de la INF ETI al HSL Zuid	Aplicación de las normas nacionales
NL	Carta con fecha de 15.02.2006	Artículo 7	HS ENE ETI, aplicación de la norma EN 50122-1	Normas nacionales
SW	Carta con fecha de 07.07.2005	Artículo 7(a)	No aplicación de la ETI HS ENE apartado 4.1.2.2, y de la ETI HS CCS a: Ferrocarril de la costa oeste (Väst kustbanan) y la conexión ferroviaria Norway/Vänern (Malmö – Gothenburg – Oslo).	ETI HS ENE apartado 4.1.2.2: de las normas nacionales ETI CCS: sistema sueco ATC2

NOTAS

¹ AEIF : la Asociación Europea para la Interoperabilidad Ferroviaria: el organismo común representativo establecido bajo el Artículo 6 de la Directiva 96/48/CE

² NB Rail : El grupo europeo de organismos notificados bajo las directivas de interoperabilidad

³ Estudio de la implementación de la Directiva 96/48/CE sobre la interoperabilidad del Sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y los progresos alcanzados en la interoperabilidad ferroviaria, por Graband and Partners, octubre 2002

⁴ adoptado como parte del 'Segundo Paquete' de legislación ferroviaria que entro en vigor en abril de 2004. Este paquete incluye el Reglamento 881/2004/CE en el que se establece la Agencia Ferroviaria Europea, la Directiva 2004/49/CE sobre la seguridad de los Ferrocarriles comunitarios y la Directiva 2004/51 modificando la Directiva 91/440/CE.

⁵ adoptado como parte del 'Segundo Paquete' de legislación ferroviaria que entro en vigor en abril de 2004. Este paquete incluye los Reglamentos 881/2004/CE que establece la Agencia Ferroviaria Europea, la Directiva 2004/49/CE sobre la seguridad de los Ferrocarriles comunitarios y la Directiva 2004/51 modificando la Directiva 91/440/CE.

⁶ Véase la nota a pie de página (4)

⁷ Incluyendo las dos estaciones de ferrocarril de alta velocidad en Rotterdam y Ámsterdam que no estaban incluidas en el proyecto aprobado por el Consejo Europeo de Essen en 1994.

⁸ Incluyendo las conexiones Lisboa-Oporto (2013), Lisboa-Madrid (2010) Aveiro-Salamanca (2015).

⁹ Partes de este trayecto corresponden al V corredor pan-europeo.

¹⁰ Incluyendo el acondicionamiento de puertos y aeropuertos (2015) de conformidad con lo aprobado por el Consejo Europeo de Essen/Dublín.

¹¹ Un nuevo incremento de la capacidad de esta línea se decidió en 2003 y se añadió como un proyecto autónomo.

¹² Proyecto finalizado

¹³ Varios tramos cortos de carretera y de línea ferroviaria serán finalizados entre 2010 y 2015.

¹⁴ Esta vía principal corresponde en gran medida a la definición del IV corredor pan-europeo.

¹⁵ Esta vía principal corresponde en gran medida a la definición del VI corredor pan-europeo.

¹⁶ Incluyendo el TGV Rhin-Rhône, salvo la rama occidental.

¹⁷ Proyecto nº 5 (línea de Betuwe) que une Rotterdam y Emmerich.

¹⁸ Incluyendo el proyecto Essen nº 13: eje de carretera Irlanda/Reino Unido/Benelux.

Situación actual de las TSIs*

Alta Velocidad (HS)					
SUBSISTEMA	NOMBRE	FECHA DE APROBACION	PUBLICACION DIARIO OFICIAL UE	PUBLICACION CORRECCIONES	
Infraestructura	HS INS TSI	01/12/2002	OJ L 245 (12/09/2002)	OJ L 275 (11/10/2002)	
Energía	HS ENE TSI	01/12/2002	OJ L 245 (12/09/2002)	OJ L 275 (11/10/2002)	
Material Rodane	HS RST TSI	01/12/2002	OJ L 245 (12/09/2002)	OJ L 275 (11/10/2002)	
Control y Mando y Señalización **	HS CCS TSI	01/12/2002	OJ L 245 (12/09/2002)	OJ L 342 (07/12/2006)	
Mantenimiento	HS TSI MA	01/12/2002	OJ L 245 (12/09/2002)	OJ L 275 (11/10/2002)	
Operación	HS OP TSI	01/12/2002	OJ L 245 (12/09/2002)	OJ L 275 (11/10/2002)	
Ferrocarril convencional (CR)					
Ruido	NO CR TSI	23/12/2005	OJ L 37 (08/02/2006)		
Control y Mando y Señalización	CCS CR TSI	28/03/2006	OJ L 284 (16/10/2006)	Anexo A OJ L 342 (07/12/2006)	
Aplicaciones Telemáticas para cargas	TAF CR TSI	23/12/2005	OJ L 13 (18/01/2006)		
Material Rodane-vagones de mercancías	RS CR TSI	28/07/2006	OJ L 334 (08/12/2006)		
Explotación y Gestión del Tráfico	OPE CR TSI	11/08/2006	OJ L 359 (18/12/2006)		
Infraestructura					
Locomotoras y unidades de tracción					
Energía					
Coches de viajeros					
Aplicaciones Telemáticas para Servicio de Viajeros					
De aplicación a Ferrocarril Convencional y Alta Velocidad					
Accesibilidad PMR (Personas con Movilidad Reducida)	CR PRM TSI				Aprobadas, pendientes de publicación.
Seguridad en Túneles Ferroviarios	CR SRT TSI				

* Las TSI entran en vigor 6 meses después de su publicación

** La modificación a la HS CCS TSI entró en vigor en el momento de su publicación (07/12/2006)

TSIs para el Sistema Ferroviario Trans-Europeo de Alta Velocidad

La Comisión Europea adoptó en mayo 2002 las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad para seis subsistemas. Los textos de estas TSIs fueron publicados en el Diario Oficial el 12 de septiembre de 2002 (L 245)

- Subsistema Mantenimiento (C(2002)1946): L245, p. 1
- Subsistema de Control y Mando (C(2002)1947): L245, p. 37; Modificación adoptada el 7 de noviembre de 2006 (C(2006)5211). Esta decisión se publicó en el OJ L 342 del 7 de diciembre de 2006, p. 1: (entró en vigor en el momento de la notificación)
- Subsistema Infraestructura (C(2002)1948): L245, p. 143
- Subsistema Energía (C(2002)1949): L245, p. 280
- Subsistema Material Rodante (C(2002)1952): L245, p. 370
- Subsistema Operación (C(2002)1951): L245, p. 402

La Comisión publicó en 2003 una Guía para la aplicación de las TSIs de Alta Velocidad según la Directiva del Consejo 96/48.

TSIs para el Sistema Ferroviario Trans-Europeo convencional

- Subsistema Ruido producido por el material rodante. La Comisión adoptó el 23 de diciembre de 2005 una decisión concerniente a la TSI de este subsistema, publicada en el OJ L 37 el 8 de febrero de 2006 . p.1
- Subsistema Aplicaciones Telemáticas para cargas. La Comisión adoptó la Regulación (EC) No 62/2006 el 23 Diciembre de 2005 OJ L 13 de 18 de enero de 2006, p. 1. Los siguientes documentos mencionados en el Anexo A de la Regulación 62/2006 se pueden encontrar (en inglés y formato pdf) en las siguientes direcciones:

Anexo 1: Data Definition and Messages (Documento de referencia: AEIF_TAF_MesData_V11_041021-EN.doc)

Anexo 2: The Infrastructure Data and the Rolling Stock Data (Documento de referencia: AEIF_TAF_DbsData_V10_040322-EN.doc)

Anexo 3: The Consignment Note Data and Description (Documento de referencia: AEIF_TAF_ConData_V10_040622-EN.doc)

Anexo 4: The Train Path Data and Description (Documento de referencia: AEIF_TAF_PatData_V10_040622-EN.doc)

Anexo 5: Figures and Sequence Diagrams of the TAF TSI Messages (Documento de referencia: AEIF_TAF_FigSeq_V10_040622-EN.doc)

Anexo 6: TAF Configuration Management, Concept and Generic Requirements (Documento de referencia: AEIF_TAF_CofMgt_V10_040920-EN.doc).

- Control y mando y señalización. La Comisión adoptó el 28 de marzo de 2006 la Decisión 2006/679/EC concerniente a la TSI de este subsistema, publicada en el OJ L OJL 284 de 16 de octubre de 2006, p. 1.

El Anexo A a esta Decisión fue modificado por la Decisión de la Comisión del 7 de noviembre de 2006 (C(2006)5211) que afectaba a la TSI de Control y Mando y Señalización de Alta Velocidad y modificaba el Anexo A de la Decisión 2006/679/EC de 28 de marzo 2006 referida a la TSI de Control y Mando y Señalización del ferrocarril convencional. Esta Decisión se publicó en el OJ L 342 de 7 de diciembre de 2006, p. 1.

- Material Rodante-Vagones de Cargas. La Comisión adoptó el 28 de julio de 2006 la Decisión C(2006)3345 concerniente a la TSI de este subsistema, (notificada el 31 de julio 2006). Esta Decisión fue publicada en el OJ L 344 de 8 de diciembre de 2006, p. 1.

- Explotación y Gestión del Trafico. La Comisión adoptó e 11 de agosto de 2006 la decision C(2006)3593 concerniente a la TSI de este subsistema (notificada el 14 de agosto de 2006. Esta Decisión fue publicada en el OJ L 359 of 18 December 2006, p. 1.

Números anteriores de la Colección “Estrategias Ferroviarias Europeas”

20. CER Informe Anual 2005-2006
19. Transporte y medio ambiente: enfrentarse a un dilema
18. Comunicación de la Comisión: Preparar la movilidad de mañana
17. Hacia “Una Red Básica de Transporte de Mercancías por Ferrocarril
16. El Ferrocarril en Gran Bretaña: por buen camino.
15. GALILEO. Aplicaciones ferroviarias. Hoja de ruta para la implementación
14. ERTMS - Por un tráfico ferroviario fluido y seguro: un gran proyecto industrial europeo / Factores clave para el éxito de su implementación: declaración de los ferrocarriles
13. Análisis de desarrollo real de la política europea de transportes: implementación del Primer Paquete Ferroviario y revisión del Libro Blanco sobre los Transportes
12. Transporte Ferroviario de Servicio Público en la Unión Europea: una perspectiva general
11. Network Rail. Memoria de Responsabilidad Corporativa 2005
10. Aspectos económicos de la reforma ferroviaria de la UE
9. Die Bahn. Informe sobre la competencia. 2005
8. Reforma ferroviaria y cánones de acceso a la infraestructura ferroviaria
7. Informe sobre la competencia
6. El Tercer Paquete Ferroviario
5. Datos sobre la competencia en el mercado europeo del transporte: estudio de investigación
4. Invertir en la red ferroviaria europea para mantener la movilidad de viajeros y mercancías en Europa
3. Oficina del Regulador Ferroviario. Memoria Anual 2003-2004
2. Estudio sobre Reservas de Capacidad de la Infraestructura para el Transporte Combinado en 2015
1. El Futuro del Ferrocarril

