

Edición
en lengua española

Legislación

Sumario

I *Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad*

*	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)	1
*	DIRECTIVA 2004/49/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 29 de abril de 2004 sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (Directiva de seguridad ferroviaria)	44
*	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	114
*	DIRECTIVA 2004/51/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 29 de abril de 2004 por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios	164

Precio: 30 EUR

ES

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres finos son actos de gestión corriente, adoptados en el marco de la política agraria, y que tienen generalmente un periodo de validez limitado.

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres gruesos y precedidos de un asterisco son todos los demás actos.

I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

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)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular el apartado 1 de su artículo 71,

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,

¹ DO C 126 E de 28.5.2002, p. 323.

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. 135), Posición Común del Consejo de 26 de junio de 2003 (DO C 270 E de 11.11.2003, p. 48) 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.

Considerando lo siguiente:

- (1) La constitución progresiva de un espacio ferroviario europeo sin fronteras exige una intervención comunitaria en el ámbito de la reglamentación técnica aplicable a los ferrocarriles, tanto en lo que se refiere a los aspectos técnicos como a los de la seguridad, puesto que ambos son indisociables.
- (2) La Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios ¹, prevé la apertura progresiva de los derechos de acceso a la infraestructura a toda empresa ferroviaria comunitaria que disponga de una licencia y que desee efectuar servicios de transporte de mercancías.
- (3) La Directiva 95/18/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias ², establece que toda empresa ferroviaria debe disponer de una licencia y que una licencia concedida por un Estado miembro es válida en todo el territorio de la Comunidad.
- (4) 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 ³, establece un nuevo marco que tiene por objeto la constitución de un espacio ferroviario europeo sin fronteras.

¹ DO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva modificada por la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 75 de 15.3.2001, p. 1).

² 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).

³ 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).

- (5) Las diferencias de carácter técnico y operativo entre los sistemas ferroviarios de los Estados miembros han aislado los mercados ferroviarios nacionales e impedido un desarrollo dinámico de este sector a la escala europea. La Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad¹ y 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 convencional², definen los requisitos esenciales y establecen un mecanismo para elaborar especificaciones técnicas de interoperabilidad obligatorias.
- (6) El alcance simultáneo de los objetivos de seguridad e interoperabilidad exige un trabajo técnico importante que debe encabezar un organismo especializado. Se impone, por lo tanto, establecer, dentro de la estructura institucional existente y en el respeto del equilibrio de poderes dentro de la Comunidad, una Agencia Europea de Seguridad e Interoperabilidad Ferroviaria, denominada en lo sucesivo "la Agencia". La creación de esta Agencia permitirá tratar conjuntamente y con un alto nivel de competencia los objetivos de seguridad e interoperabilidad de la red ferroviaria europea, y contribuirá de esta forma a revitalizar el sector ferroviario y a alcanzar los objetivos generales de la política común de transportes.
- (7) A fin de fomentar la constitución de un espacio ferroviario europeo sin fronteras y de contribuir a la revitalización del sector ferroviario, reforzando a la vez sus logros fundamentales en materia de seguridad, la Agencia debe contribuir al desarrollo de una auténtica cultura ferroviaria europea y constituir un instrumento esencial de diálogo, de concertación y de intercambios entre todos los agentes del sector ferroviario, respetando las competencias de cada uno.

¹ 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).

² DO L 110 de 20.4.2001, p. 1.

-
- (8) La Directiva 2004/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., sobre seguridad de los ferrocarriles comunitarios (Directiva de seguridad ferroviaria) ¹ prevé el desarrollo de indicadores comunes de seguridad, objetivos comunes de seguridad y métodos comunes de seguridad. La elaboración de estos instrumentos exige unos conocimientos técnicos independientes.
- (9) Con el fin de facilitar los procedimientos de emisión de certificados de seguridad a las empresas ferroviarias, es necesario desarrollar un formato armonizado de certificado de seguridad y un formato armonizado de solicitudes de certificado de seguridad.
- (10) La Directiva de seguridad ferroviaria contiene disposiciones relativas al examen de las medidas nacionales de seguridad desde el punto de vista de la seguridad y la interoperabilidad. Para ello es imprescindible un dictamen basado en datos técnicos independientes y neutrales.
- (11) En el ámbito de la seguridad es importante garantizar la mayor transparencia posible y una circulación eficaz de la información. No existe todavía un mecanismo de análisis de resultados en materia de seguridad basado en indicadores comunes y en el que participen todos los agentes del sector y conviene por tanto dotarse de esta herramienta. Es necesaria una estrecha colaboración con Eurostat en los aspectos estadísticos.
- (12) Los organismos nacionales de seguridad ferroviaria, los reguladores y las demás autoridades nacionales deben poder pedir un asesoramiento técnico independiente cuando requieran información relativa a varios Estados miembros.

¹ DO L ...

-
- (13) La Directiva 2001/16/CE establece que un primer grupo de especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) debe elaborarse antes del 20 de abril de 2004. Para realizar estos trabajos, la Comisión ha otorgado un mandato a la Asociación Europea de Interoperabilidad Ferroviaria (AEIF), que agrupa a los fabricantes de material ferroviario y a los operadores y administradores de la infraestructura. Deben adoptarse medidas para preservar la experiencia acumulada por los profesionales del sector en el marco de la AEIF. La continuidad de los trabajos y el desarrollo de las ETI a lo largo del tiempo requieren un marco técnico permanente.
- (14) La interoperabilidad de la red transeuropea debe aumentarse y los nuevos proyectos de inversión seleccionados para recibir la ayuda de la Comunidad deben respetar el objetivo de la interoperabilidad establecido 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
- (15) Con objeto de asegurar la continuidad, los grupos que cree la Agencia se deben basar, cuando corresponda, en la composición de la AEIF, complementados por otros miembros.
- (16) El mantenimiento del material rodante es un elemento importante del sistema de seguridad. No existe un verdadero mercado europeo de mantenimiento del material ferroviario debido a la falta de un sistema de certificación de los talleres de mantenimiento. Esta situación es fuente de costes adicionales para el sector y genera trayectos sin carga. Es importante por tanto desarrollar progresivamente un sistema europeo de certificación de los talleres de mantenimiento.

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).

-
- (17) Las aptitudes profesionales requeridas a los maquinistas constituyen un factor importante tanto para la seguridad como para la interoperabilidad en Europa. Estos factores son asimismo una condición previa para la libre circulación de trabajadores en el sector ferroviario. Por consiguiente, este asunto debe abordarse respetando el marco existente en materia de diálogo social. La Agencia debe prestar el apoyo técnico necesario para tener en cuenta este aspecto a escala europea.
- (18) La matriculación es en primer lugar un acto de reconocimiento de la capacidad del material rodante para circular en condiciones específicas. La matriculación se debe basar en criterios de transparencia y no discriminación, y ser competencia de las autoridades públicas. La Agencia debe prestar el apoyo técnico necesario para el establecimiento de un sistema común de matriculación del material rodante.
- (19) Con el fin de garantizar la mayor transparencia posible y condiciones iguales de acceso de todas las partes a la información útil, los documentos previstos para el proceso de interoperabilidad deben ser accesibles al público. Lo mismo reza para las licencias y los certificados de seguridad. La Agencia debe contar con medios eficaces para intercambiar esta información.
- (20) El fomento de la innovación en materia de seguridad ferroviaria y de interoperabilidad constituye una tarea importante que la Agencia debe apoyar. Ninguna ayuda financiera facilitada merced a las actividades de la Agencia a este respecto debe dar lugar a distorsiones de la competencia en el mercado correspondiente.

-
- (21) Para el adecuado desempeño de sus funciones, la Agencia debe poseer personalidad jurídica y disponer de un presupuesto autónomo alimentado principalmente por una contribución de la Comunidad. Con el fin de garantizar la independencia de la Agencia en su gestión cotidiana y en los dictámenes y recomendaciones que emita, es importante otorgar plena responsabilidad a su Director Ejecutivo y que el personal de la Agencia sea independiente.
- (22) Con el fin de asegurar de forma efectiva el cumplimiento de las funciones de la Agencia, los Estados miembros y la Comisión deben estar representados en un Consejo de Administración dotado de las competencias necesarias para elaborar el presupuesto, comprobar su ejecución, adoptar las normas financieras pertinentes, establecer procedimientos de trabajo transparentes para la toma de decisiones de la Agencia, aprobar su programa de trabajo, adoptar su presupuesto, definir una política de visitas a los Estados miembros y designar al Director Ejecutivo.
- (23) Con el fin de garantizar la transparencia de las decisiones del Consejo de Administración, representantes de los sectores afectados deben asistir a sus deliberaciones, pero sin derecho a voto, ya que éste está reservado a los representantes de los poderes públicos obligados a rendir cuentas a las autoridades de control democrático. La Comisión debe nombrar a los representantes del sector basándose en su capacidad de representar a nivel europeo a las empresas ferroviarias, a los administradores de infraestructuras, al sector ferroviario, a los sindicatos, a los pasajeros y a los clientes del transporte ferroviario de mercancías.
- (24) Los trabajos de la Agencia deben llevarse a cabo con transparencia. El control efectivo del Parlamento Europeo debe estar garantizado y, a tal fin, éste debe tener la posibilidad de celebrar una audiencia con el Director Ejecutivo de la Agencia. La Agencia también debe aplicar la legislación comunitaria pertinente relativa al acceso público a los documentos.

- (25) En los últimos años, con la creación de nuevas agencias descentralizadas, la Autoridad Presupuestaria ha tratado de mejorar la transparencia y el control de la gestión de la financiación comunitaria de estas agencias, en particular en lo referente a la inscripción en el presupuesto de las tasas, el control financiero, la competencia para la aprobación de la gestión, las contribuciones al plan de pensiones y el procedimiento presupuestario interno (código de conducta). Asimismo, el Reglamento (CE) n.º 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 1999, relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) ¹ se debe aplicar sin limitaciones a la Agencia, que debe adherirse al Acuerdo Interinstitucional de 25 de mayo de 1999 entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión, relativo a las investigaciones internas efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude ².
- (26) Dado que el objetivo de la acción pretendida, a saber, la creación de un organismo especializado encargado de formular soluciones comunes en materia de seguridad e interoperabilidad ferroviaria, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, puede lograrse mejor, debido al carácter colectivo de los trabajos que hay que llevar a cabo, al nivel comunitario, la Comunidad puede tomar medidas de conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado. Con arreglo al principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para lograr este objetivo.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

¹ DO L 136 de 31.5.1999, p. 1.

² DO L 136 de 31.5.1999, p. 15.

CAPÍTULO 1

PRINCIPIOS

Artículo 1

Creación y objetivos de la Agencia

Por el presente Reglamento se establece una Agencia Ferroviaria Europea, denominada en lo sucesivo "la Agencia".

El objetivo de la Agencia será contribuir en el aspecto técnico a la aplicación de la legislación comunitaria que persigue mejorar la posición competitiva del sector ferroviario aumentando el grado de interoperabilidad de los sistemas ferroviarios y desarrollar una estrategia común en materia de seguridad del sistema ferroviario europeo con vistas a contribuir a la creación de un espacio ferroviario europeo sin fronteras en el que esté garantizado un nivel elevado de seguridad.

En la búsqueda de estos objetivos la Agencia tendrá plenamente en cuenta el proceso de ampliación de la Unión Europea y las limitaciones específicas de los enlaces ferroviarios con países terceros.

La Agencia tendrá competencias exclusivas en el marco de las misiones y competencias que se le hayan atribuido.

Artículo 2

Tipología de los actos de la Agencia

La Agencia podrá:

- a) dirigir recomendaciones a la Comisión sobre la aplicación de los artículos 6, 7, 12, 14, 16, 17 y 18;
- b) remitir dictámenes a la Comisión en aplicación de los artículos 8, 13 y 15, y a las autoridades interesadas de los Estados miembros en aplicación del artículo 10.

Artículo 3

Composición de los grupos de trabajo

1. Para la elaboración de las recomendaciones previstas en los artículos 6, 7, 12, 14, 16, 17 y 18, la Agencia creará un número limitado de grupos de trabajo. Dichos grupos se basarán, por una parte, en los conocimientos técnicos acumulados por los profesionales del sector, y en particular en la experiencia adquirida por la Asociación Europea de Interoperabilidad Ferroviaria (AEIF), y, por otra parte, en los conocimientos técnicos de las autoridades nacionales competentes. La Agencia garantizará la competencia y la representatividad de sus grupos de trabajo y velará por que éstos cuenten con la representación adecuada de dichos sectores de la industria y de aquellos usuarios que se vean afectados por las medidas que pueda proponer la Comisión basándose en las recomendaciones presentadas por la Agencia. Los trabajos de los grupos deberán ser transparentes.

Siempre que los trabajos previstos en los artículos 6, 12, 16 y 17 tengan una repercusión directa en las condiciones de trabajo, la salud y la seguridad de los trabajadores del sector, los representantes de las organizaciones de trabajadores participarán en los grupos de trabajo correspondientes.

2. La Agencia comunicará el programa de trabajo, una vez aprobado, a los organismos representativos del sector que operen a escala europea. La lista de dichos organismos la elaborará el Comité referido en el artículo 21 de la Directiva 96/48/CE. Cada organismo o grupo de organismos comunicará a la Agencia la lista de los expertos mejor cualificados y encargados de representarles en cada uno de los grupos de trabajo.
3. Las autoridades nacionales responsables de la seguridad, definidas en el artículo 16 de la Directiva de seguridad ferroviaria, designarán a sus representantes en los grupos de trabajo en los que deseen participar.
4. La Agencia podrá completar, en caso necesario, los grupos de trabajo con expertos independientes reconocidos por su competencia en el ámbito en cuestión.
5. Los grupos de trabajo estarán presididos por un representante de la Agencia.

Artículo 4

Consulta a los interlocutores sociales

Siempre que los trabajos previstos en los artículos 6, 7, 12, 16 y 17 tengan una repercusión directa en el entorno social o en las condiciones de trabajo de los trabajadores del sector ferroviario, la Agencia consultará a los interlocutores sociales en el marco del Comité de diálogo sectorial instituido de conformidad con la Decisión 98/500/CE.¹

Esta consulta se celebrará antes de que la Agencia presente sus recomendaciones a la Comisión. La Agencia tendrá debidamente en cuenta esa consulta y estará siempre dispuesta a dar explicaciones complementarias acerca de sus recomendaciones. La Agencia remitirá los dictámenes emitidos por el Comité de diálogo sectorial a la Comisión, quien a su vez los hará llegar al Comité al que se hace referencia en el artículo 21 de la Directiva 96/48/CE.

Artículo 5

Consulta a los clientes y pasajeros

Siempre que los trabajos previstos en los artículos 6 y 12 tengan una repercusión directa sobre los clientes del transporte ferroviario de carga y sobre los pasajeros, la Agencia consultará a las organizaciones representativas de los mismos. La relación de organizaciones que se deberán consultar será elaborada por el comité mencionado en el artículo 21 de la Directiva 96/48/CE.

¹ Decisión 98/500/CE de la Comisión, de 20 de mayo de 1998, relativa a la creación de Comités de diálogo sectorial para promover el diálogo entre los interlocutores sociales a escala europea (DO L 225 de 12.8.1998, p. 27).

Esta consulta se celebrará antes de que la Agencia presente sus propuestas a la Comisión. La Agencia tendrá debidamente en cuenta esa consulta y estará siempre dispuesta a dar explicaciones complementarias acerca de sus recomendaciones. La Agencia remitirá los dictámenes emitidos por las organizaciones interesadas a la Comisión, quien a su vez los hará llegar al Comité mencionado en el artículo 21 de la Directiva 96/48/CE.

CAPÍTULO 2

SEGURIDAD

Artículo 6

Apoyo técnico

1. La Agencia recomendará a la Comisión los objetivos comunes de seguridad (OCS) y los métodos comunes de seguridad (MCS) establecidos en los artículos 6 y 7 de la Directiva de seguridad ferroviaria.
2. A petición de la Comisión, del Comité previsto en el artículo 21 de la Directiva 96/48/CE, o por iniciativa propia, la Agencia recomendará a la Comisión otras medidas en materia de seguridad.
3. En lo que se refiere al período transitorio previo a la adopción de los OCS, los MCS y las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI), así como en lo relativo al material y a las infraestructuras no cubiertas por las ETI, la Agencia podrá formular cualquier recomendación pertinente a la Comisión. La Agencia garantizará la coherencia entre estas recomendaciones y las ETI existentes y en preparación.

4. En apoyo de las recomendaciones que presente en aplicación del presente artículo, la Agencia adjuntará el análisis detallado de costes y beneficios correspondiente.
5. La Agencia organizará y facilitará la cooperación entre las autoridades nacionales responsables de la seguridad y los organismos de investigación mencionados en los artículos 16 y 21 de la Directiva de seguridad ferroviaria.

Artículo 7

Certificados de seguridad

Con vistas a la aplicación de los artículos 10 y 15 de la Directiva de seguridad ferroviaria, en lo que respecta a la armonización de los certificados de seguridad, la Agencia elaborará y recomendará un formato armonizado para el certificado de seguridad, incluida una versión electrónica, y un formato armonizado de solicitud de certificado de seguridad en el que figurará la lista de los detalles básicos que se deberán presentar.

Artículo 8

Normas nacionales de seguridad

1. La Agencia efectuará, a petición de la Comisión, el examen técnico de las nuevas normas nacionales de seguridad remitidas a la Comisión de conformidad con las disposiciones del artículo 8 de la Directiva de seguridad ferroviaria.
2. La Agencia examinará la compatibilidad de estas normas con los MCS definidos por la Directiva de seguridad ferroviaria y con las ETI en vigor. La Agencia estudiará asimismo si dichas normas nacionales de seguridad permiten alcanzar los OCS definidos por la Directiva de seguridad ferroviaria.

3. Si la Agencia, una vez estudiadas las razones comunicadas por el Estado miembro, considerase que alguna de estas normas es incompatible con las ETI o los MCS, o bien que no permite alcanzar los OCS, presentará un dictamen a la Comisión en el plazo de dos meses a contar desde la fecha en que ésta haya presentado las normas a la Agencia.

Artículo 9

Control de los resultados en materia de seguridad

1. La Agencia establecerá una red con las autoridades nacionales responsables de la seguridad y las autoridades nacionales encargadas de las investigaciones previstas por la Directiva de seguridad ferroviaria, con el fin de definir el contenido de los indicadores comunes de seguridad enumerados en el Anexo 1 de dicha Directiva y de recoger datos pertinentes sobre seguridad ferroviaria.
2. Atendiendo a los indicadores comunes de seguridad, a los informes nacionales sobre seguridad y siniestralidad y a su propia información, la Agencia presentará cada dos años un informe público sobre los resultados en materia de seguridad. El primero de estos informes se publicará el tercer año de funcionamiento de la Agencia.
3. La Agencia se basará en los datos recogidos por Eurostat y cooperará con este organismo a fin de evitar cualquier duplicación de los trabajos y de garantizar la coherencia metodológica de los indicadores de seguridad comunes con los indicadores empleados en otros modos de transporte.

Artículo 10

Dictámenes técnicos

1. Los organismos reguladores nacionales mencionados en el artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE, podrán solicitar a la Agencia un dictamen técnico sobre los aspectos relacionados con la seguridad de los asuntos que se les sometan.
2. Los comités previstos en el artículo 35 de la Directiva 2001/14/CE y en el artículo 11 bis de la Directiva 91/440/CEE podrán pedir un dictamen técnico a la Agencia sobre los aspectos relacionados con la seguridad en sus ámbitos respectivos de competencia.
3. La Agencia emitirá un dictamen en un plazo de dos meses. La Agencia hará público dicho dictamen en una versión de la que se suprimirá todo el material comercial confidencial.

Artículo 11

Base de datos pública de documentos

1. La Agencia será responsable de la conservación de una base de datos pública de los documentos siguientes:
 - a) las licencias otorgadas de conformidad con la Directiva 95/18/CE;
 - b) los certificados de seguridad emitidos de conformidad con el artículo 10 de la Directiva de seguridad ferroviaria;

- c) los informes de investigación remitidos a la Agencia en virtud del artículo 24 de la Directiva de seguridad ferroviaria;
 - d) las normas de seguridad nacionales notificadas a la Agencia en virtud del artículo 8 de la Directiva de seguridad ferroviaria.
2. Las autoridades nacionales responsables de la emisión de los documentos mencionados en las letras a) y b) del apartado 1 notificarán a la Agencia en un plazo de un mes cada decisión individual de concesión, renovación, modificación o revocación de dichos documentos.
3. La Agencia podrá incorporar a esta base de datos pública todo documento público o enlace relacionado con los objetivos del presente Reglamento.

CAPÍTULO 3

INTEROPERABILIDAD

Artículo 12

Apoyo técnico prestado por la Agencia

La Agencia contribuirá al desarrollo y a la implantación de la interoperabilidad ferroviaria de conformidad con los principios y definiciones establecidos en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE. A tal fin, la Agencia:

- a) organizará y dirigirá, por mandato de la Comisión, los trabajos de los grupos mencionados en el artículo 3 para la elaboración de los proyectos de ETI que seguidamente remitirá a la Comisión;
- b) velará por la adaptación de las ETI al progreso técnico, a la evolución del mercado y a las exigencias sociales y propondrá a la Comisión las modificaciones de las ETI que considere necesarios;
- c) velará por la coordinación entre el desarrollo y la actualización de las ETI, por una parte, y el desarrollo de las normas europeas que resulten necesarias para la interoperabilidad, por otra parte, y mantendrá los contactos pertinentes con los organismos europeos de normalización;

- d) asistirá a la Comisión para organizar y facilitar la cooperación con los organismos notificados, mencionados en el apartado 5 del artículo 20 de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE;
- e) asesorará y formulará recomendaciones a la Comisión sobre las condiciones de trabajo de todo el personal que realice tareas esenciales para la seguridad.

Artículo 13

Seguimiento de los trabajos de los organismos notificados

Sin perjuicio de la responsabilidad de los Estados miembros en lo que se refiere a los organismos notificados que ellos designen, la Agencia podrá, a petición de la Comisión, hacer un seguimiento de la calidad de los trabajos de los organismos notificados. En su caso, presentará a la Comisión un dictamen.

Artículo 14

Seguimiento de la interoperabilidad

1. A petición de la Comisión, la Agencia recomendará procedimientos para la implantación de la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios facilitando la coordinación entre las empresas ferroviarias y entre los administradores de la infraestructura, en particular para organizar la migración de los sistemas.
2. La Agencia hará un seguimiento de los avances en materia de interoperabilidad de los sistemas ferroviarios. Cada dos años, elaborará y publicará un informe sobre los avances en materia de interoperabilidad. El primero de estos informes se publicará el segundo año de funcionamiento de la Agencia.

Artículo 15

Interoperabilidad de la red transeuropea

La Agencia, a petición de la Comisión, estudiará desde el punto de vista de la interoperabilidad todo proyecto de infraestructura ferroviaria para el que se solicite apoyo financiero comunitario. La Agencia emitirá una opinión sobre la compatibilidad del proyecto con las ETI pertinentes en un plazo de dos meses de la solicitud. Esta opinión tendrá plenamente en cuenta las excepciones establecidas en el artículo 7 de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE.

Artículo 16

Certificación de los talleres de mantenimiento

En el plazo de tres años desde el inicio de sus actividades, la Agencia desarrollará un sistema europeo de certificación de los talleres de mantenimiento del material rodante y formulará recomendaciones con vistas a la realización de dicho sistema.

Dichas recomendaciones contemplarán, en particular, las siguientes cuestiones:

- sistema de gestión estructurado,
- personal con las competencias necesarias,
- servicios y herramientas,
- documentación técnica y normas de mantenimiento.

Artículo 17

Aptitudes profesionales

1. La Agencia formulará recomendaciones en cuanto a la determinación de criterios uniformes y comunes de aptitud profesional y de evaluación para el personal que participe en la explotación y en el mantenimiento del sistema ferroviario. Los trabajos estarán prioritariamente relacionados con los maquinistas y sus formadores. La Agencia consultará a los representantes de los interlocutores sociales, con arreglo a las modalidades que contempla el artículo 4.
2. La Agencia formulará recomendaciones con vistas al establecimiento de un sistema de acreditación de los centros de formación.
3. La Agencia favorecerá y apoyará los intercambios de maquinistas y formadores entre compañías ferroviarias situadas en diferentes Estados miembros.

Artículo 18

Matriculación del material rodante

La Agencia elaborará y recomendará a la Comisión un formato uniforme para el registro nacional de vehículos de conformidad con el artículo 14 de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE.

Artículo 19

Registro de los documentos de interoperabilidad

1. La Agencia conservará una relación pública de los documentos siguientes previstos en las Directivas 2001/16/CE y 96/48/CE:
 - a) las declaraciones de verificación "CE" de los subsistemas;
 - b) las declaraciones de conformidad "CE" de los componentes;
 - c) las autorizaciones de puesta en servicio, incluidos los números de registro correspondientes;
 - d) los registros de la infraestructura y del material rodante.
2. Los organismos interesados remitirán esta documentación a la Agencia, quien determinará, de acuerdo con los Estados miembros, las modalidades prácticas de envío correspondientes.
3. Cuando se transmitan los documentos contemplados en el apartado 1, los organismos interesados podrán indicar los documentos que por motivos de seguridad no deben hacerse públicos.
4. La Agencia creará una base de datos electrónica que contenga la documentación, teniendo plenamente en cuenta lo dispuesto en el apartado 3. Esta base de datos será accesible al público en un sitio web.

CAPÍTULO 4

ESTUDIOS Y FOMENTO DE LA INNOVACIÓN

Artículo 20

Estudios

Cuando así lo exija el desempeño de las funciones asignadas por el presente Reglamento, la Agencia podrá encargar estudios que financiará con su propio presupuesto.

Artículo 21

Fomento de la innovación

La Comisión podrá confiar a la Agencia, con arreglo al programa de trabajo y al presupuesto de ésta, la tarea de fomentar innovaciones destinadas a mejorar la interoperabilidad y la seguridad ferroviaria, en particular en lo que se refiere al uso de las nuevas tecnologías de la información y de los sistemas de posicionamiento y seguimiento.

CAPÍTULO 5

Estructura interna y funcionamiento

Artículo 22

Estatuto jurídico

1. La Agencia será un organismo comunitario y estará dotada de personalidad jurídica.

2. En cada Estado miembro la Agencia gozará de la máxima capacidad reconocida a las personas jurídicas con arreglo al ordenamiento nacional. Podrá, en particular, adquirir o enajenar bienes muebles e inmuebles y constituirse en parte en acciones legales.
3. La Agencia estará representada por su Director Ejecutivo.

Artículo 23

Privilegios e inmunidades

El Protocolo sobre los privilegios e inmunidades de las Comunidades Europeas será aplicable a la Agencia y a su personal.

Artículo 24

Personal

1. Se aplicará al personal de la Agencia el Estatuto de los funcionarios de las Comunidades Europeas, el Régimen aplicable a otros agentes de las Comunidades Europeas y las normas adoptadas conjuntamente por las instituciones de las Comunidades Europeas al efecto de la aplicación de dicho Estatuto y Régimen.
2. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 26, las competencias conferidas por el mencionado Estatuto y Régimen a la autoridad facultada para proceder a los nombramientos y a la autoridad contratante serán ejercidas por la Agencia para lo que se refiere a su propio personal.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 26, el personal de la Agencia estará compuesto de:

- agentes temporales contratados por ella por un período máximo de cinco años, contratados de entre los profesionales del sector en función de sus cualificaciones y de su experiencia en seguridad e interoperabilidad ferroviaria,
- funcionarios destinados o trasladados por la Comisión o por los Estados miembros durante cinco años como máximo, y
- otros agentes, tal y como se definen en el Régimen aplicable a otros agentes de las Comunidades Europeas, para efectuar tareas de ejecución o secretaría.

4. Los expertos que participen en los grupos de trabajo organizados por la Agencia no pertenecerán al personal de la misma. Sus gastos de desplazamiento y estancia serán asumidos por la Agencia con arreglo a las normas y baremos adoptados por el Consejo de Administración.

Artículo 25

Constitución y atribuciones del Consejo de Administración

1. Se crea un Consejo de Administración.
2. El Consejo de Administración:
 - a) nombrará al Director Ejecutivo conforme a lo dispuesto en el artículo 31;

-
- b) aprobará, a más tardar el 30 de abril de cada año, el informe general de la Agencia para el año anterior, y lo remitirá a los Estados miembros, al Parlamento Europeo, al Consejo y a la Comisión;
 - c) adoptará, a más tardar el 31 de octubre de cada año, y teniendo en cuenta la opinión de la Comisión, el programa de trabajo de la Agencia para el año siguiente, y lo remitirá a los Estados miembros, al Parlamento Europeo, al Consejo y a la Comisión. Este programa de trabajo se adoptará sin perjuicio del procedimiento presupuestario anual de la Comunidad. En caso de que la Comisión, en el plazo de quince días a contar de la adopción del programa, manifieste su desacuerdo con el programa de trabajo adoptado, el Consejo de Administración lo volverá a estudiar y lo adoptará, en su caso modificado, en segunda lectura por mayoría de dos tercios incluidos los representantes de la Comisión, o por unanimidad de los representantes de los Estados miembros;
 - d) ejercerá sus funciones respecto al presupuesto de la Agencia, en aplicación del capítulo 6;
 - e) establecerá los procedimientos de toma de decisiones del Director Ejecutivo;
 - f) definirá la política que se seguirá en materia de visitas con arreglo al artículo 33;
 - g) ejercerá la autoridad disciplinaria para con el Director Ejecutivo y los jefes de unidad a que hace referencia el apartado 3 del artículo 30;
 - h) aprobará su reglamento interno.

Artículo 26

Composición del Consejo de Administración

1. El Consejo de Administración estará compuesto por un representante de cada Estado miembro y cuatro representantes de la Comisión, así como por seis representantes, sin derecho a voto, que representarán a los siguientes grupos a escala europea:

- las empresas ferroviarias,
- los administradores de la infraestructura,
- la industria ferroviaria,
- los sindicatos,
- los pasajeros,
- los clientes de los servicios de transporte de mercancías,

y serán nombrados por la Comisión sobre la base de una lista de tres nombres presentada por las organizaciones europeas respectivas.

Los miembros del Consejo de Administración serán nombrados en función de sus conocimientos y experiencia pertinentes.

2. Cada Estado miembro y la Comisión nombrarán a sus miembros del Consejo de Administración así como a un suplente.

3. La duración del mandato será de cinco años y será renovable una sola vez.
4. En su caso, la participación de los representantes de terceros países y las condiciones de dicha participación se establecerán en las normas a que hace referencia el apartado 2 del artículo 36.

Artículo 27

Presidencia del Consejo de Administración

1. El Consejo de Administración elegirá de entre sus miembros un Presidente y un Vicepresidente. El Vicepresidente sustituirá al Presidente cuando éste no pueda asumir sus funciones.
2. La duración del mandato del Presidente y del Vicepresidente será de tres años y será renovable una sola vez. Si, no obstante, su calidad de miembro del Consejo de Administración expirase durante su mandato de Presidente o Vicepresidente, dicho mandato expirará automáticamente también en dicha fecha.

Artículo 28

Reuniones

1. Las reuniones del Consejo de Administración serán convocadas por su Presidente. El Director Ejecutivo de la Agencia participará en las reuniones.

2. El Consejo de Administración se reunirá al menos dos veces al año. Se reunirá asimismo por iniciativa de su Presidente o a petición de la Comisión, de la mayoría de los miembros o de un tercio de los representantes de los Estados miembros en el Consejo de Administración.

Artículo 29

Votación

Salvo que se declare otra cosa, el Consejo de Administración tomará sus decisiones por mayoría de dos tercios de los miembros con derecho a voto. Cada uno de los miembros con derecho a voto tendrá derecho a un voto.

Artículo 30

Funciones y atribuciones del Director Ejecutivo

1. La gestión de la Agencia correrá a cargo de su Director Ejecutivo, que será totalmente independiente en el cumplimiento de sus funciones sin perjuicio de las competencias respectivas de la Comisión y del Consejo de Administración.

2. El Director Ejecutivo:

- a) elaborará el programa de trabajo y lo presentará al Consejo de Administración, previa consulta a la Comisión;

-
- b) tomará las disposiciones necesarias para ejecutar el programa de trabajo y, en la medida de lo posible, responderá a todas las solicitudes de asistencia de la Comisión en relación con los cometidos de la Agencia conforme al presente Reglamento;
 - c) tomará las disposiciones necesarias, tales como la adopción de instrucciones administrativas internas o la publicación de circulares, para garantizar que el funcionamiento de la Agencia se ajuste a lo dispuesto en el presente Reglamento;
 - d) organizará un sistema eficaz de seguimiento con el fin de comparar las realizaciones de la Agencia con sus objetivos operativos, y con este fin instituirá un sistema de evaluación periódica que corresponda a niveles profesionales reconocidos. Sobre esta base, el Director Ejecutivo elaborará anualmente un proyecto de informe general que presentará al Consejo de Administración;
 - e) ejercerá, en relación con el personal de la Agencia, las competencias contempladas en el apartado 2 del artículo 24;
 - f) preparará un proyecto de estado de previsiones de los ingresos y gastos de la Agencia, en aplicación del artículo 38, y ejecutará el presupuesto, en aplicación del artículo 39.
3. El Director Ejecutivo podrá ser asistido por uno o varios jefes de unidad. En caso de ausencia o de que no pueda asumir sus funciones, el Director Ejecutivo será sustituido por uno de los jefes de unidad.

Artículo 31

Nombramientos del personal de la Agencia

1. El Director Ejecutivo será nombrado por el Consejo de Administración en función del mérito y de una acreditada capacidad en materia de administración y gestión, así como de su competencia y experiencia en el sector ferroviario. El Consejo de Administración tomará esa decisión por mayoría de cuatro quintos de todos sus miembros con derecho a voto. La Comisión podrá proponer uno o más candidatos.

La facultad de revocar el nombramiento corresponderá al Consejo de Administración, con arreglo al mismo procedimiento.

2. El Director Ejecutivo nombrará a los demás miembros del personal de la Agencia de conformidad con el artículo 24.

3. La duración del mandato del Director Ejecutivo será de cinco años. Este mandato será renovable una sola vez.

Artículo 32

Audiencia del Director Ejecutivo

El Director Ejecutivo presentará anualmente al Parlamento Europeo el informe general sobre las actividades de la Agencia. El Parlamento Europeo o el Consejo podrán además llamar a audiencia al Director Ejecutivo de la Agencia sobre cualquier asunto relacionado con las actividades de la misma.

Artículo 33

Visitas a los Estados miembros

1. Con el fin de llevar a la práctica las tareas que le son encomendadas con arreglo a los artículos 8, 9, 10, 13 y 15, la Agencia podrá efectuar visitas a los Estados miembros, con arreglo a la política definida por el Consejo de Administración. Las autoridades nacionales de los Estados miembros facilitarán el trabajo del personal de la Agencia.
2. La Agencia informará al Estado miembro interesado de la visita prevista, de la identidad de los funcionarios de la Agencia encargados de ella y del día en que deberá comenzar. Los funcionarios de la Agencia encargados de la ejecución de las visitas las realizarán previa presentación de una decisión del Director Ejecutivo de la Agencia en la que se expondrán los objetivos de la visita.
3. Al final de cada visita, la Agencia redactará un informe y lo remitirá a la Comisión y al Estado miembro interesado.

Artículo 34

Responsabilidad

1. La responsabilidad contractual de la Agencia estará regulada por la legislación aplicable al contrato en cuestión.
2. El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas será competente para juzgar en virtud de una cláusula compromisoria contenida en los contratos celebrados por la Agencia.

3. En materia de responsabilidad extracontractual, la Agencia deberá reparar los daños causados por sus servicios o por sus agentes en el ejercicio de sus funciones, de conformidad con los principios generales comunes a los ordenamientos de los Estados miembros.
4. El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas será competente para conocer de todos los litigios relativos a la indemnización por daños a que se refiere el apartado 3.
5. La responsabilidad personal de los agentes ante la Agencia se regirá por lo dispuesto en el Estatuto o el régimen que les sea aplicable.

Artículo 35

Lenguas

1. El Consejo de Administración decidirá el régimen lingüístico de la Agencia. A petición de un miembro del Consejo de Administración, esta decisión se tomará por unanimidad. Los Estados miembros podrán dirigirse a la Agencia en la lengua comunitaria de su elección.
2. Las traducciones que hicieran falta para el funcionamiento de la Agencia serán efectuadas por el Centro de Traducción de los Órganos de la Unión Europea.

Artículo 36

Participación de países terceros

1. La Agencia estará abierta a la participación de países europeos que hayan celebrado acuerdos con la Comunidad en virtud de los cuales hayan adoptado y estén aplicando el Derecho comunitario del ámbito cubierto por el Reglamento.

2. Atendiendo a las disposiciones pertinentes de dichos acuerdos, se adoptarán normas para definir las modalidades de la participación de estos países en las labores de la Agencia en las que, entre otras cosas, se precise la índole y alcance de esta participación. Estas normas incluirán, entre otras cosas, disposiciones relativas a las contribuciones financieras y la dotación de personal. Podrán prever la representación, sin derecho a voto, en el Consejo de Administración.

Artículo 37

Transparencia

El Reglamento (CE) nº 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión ¹ se aplicará a los documentos conservados por la Agencia.

El Consejo de Administración adoptará las medidas prácticas de aplicación del Reglamento (CE) nº 1049/2001 a más tardar el ... *.

¹ DO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

* Seis meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento.

Las decisiones adoptadas por la Agencia en aplicación del artículo 8 del Reglamento (CE) nº 1049/2001 podrán ser objeto de una reclamación ante el Defensor del Pueblo o ser objeto de un recurso ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, en las condiciones previstas respectivamente en los artículos 195 y 230 del Tratado.

CAPÍTULO 6

Disposiciones financieras

Artículo 38

Presupuesto

1. Todos los ingresos y gastos de la Agencia serán objeto de previsiones para cada ejercicio presupuestario, que coincidirá con el año civil, y se consignarán en el presupuesto de la Agencia. Los ingresos y los gastos deberán estar equilibrados.
2. Los ingresos de la Agencia procederán:
 - de una contribución de la Comunidad,
 - de una contribución eventual de los Estados terceros que participen en los trabajos de la Agencia tal como prevé el artículo 36,
 - de los ingresos procedentes de publicaciones, acciones de formación y otros servicios prestados por la Agencia.

3. Entre los gastos de la Agencia se incluirán los de personal, los administrativos, los correspondientes a la infraestructura y los de funcionamiento.
4. Cada año, el Consejo de Administración, sobre la base de un proyecto elaborado por el Director Ejecutivo, establecerá el estado de previsiones de ingresos y gastos de la Agencia para el ejercicio siguiente. A más tardar el 31 de marzo, el Consejo de Administración remitirá dicho estado de previsiones, en el que figurará un proyecto de plantilla de personal, a la Comisión.
5. La Comisión remitirá el estado de previsiones al Parlamento Europeo y al Consejo (en lo sucesivo, la "Autoridad Presupuestaria") con el anteproyecto de presupuesto general de la Unión Europea.
6. La Comisión, sobre la base del estado de previsiones, inscribirá en el anteproyecto de presupuesto general de la Unión Europea las previsiones que considere necesarias por lo que respecta a la plantilla de personal y al importe de la subvención con cargo al presupuesto general y lo presentará a la Autoridad Presupuestaria de conformidad con el artículo 272 de Tratado.

7. La Autoridad Presupuestaria autorizará los créditos en concepto de subvención destinada a la Agencia. La Autoridad Presupuestaria fijará la plantilla de personal de la Agencia.
8. El Consejo de Administración aprobará el presupuesto. Éste será definitivo tras la adopción definitiva del presupuesto general de la Unión Europea. En su caso, se adaptará en consecuencia.
9. Cuando el Consejo de Administración se proponga realizar cualquier proyecto que pudiera tener repercusiones financieras significativas en la financiación del presupuesto, en particular proyectos de carácter inmobiliario, como la adquisición o el alquiler de edificios, lo notificará lo antes posible a la Autoridad Presupuestaria. Informará asimismo a la Comisión. Cuando una rama de la Autoridad Presupuestaria haya comunicado su intención de emitir un dictamen, lo remitirá al Consejo de Administración en un plazo de seis semanas a contar desde la notificación del proyecto.

Artículo 39

Ejecución y control del presupuesto

1. El Director Ejecutivo ejecutará el presupuesto de la Agencia.

2. El contable de la Agencia remitirá al contable de la Comisión, a más tardar el 1 de marzo siguiente al cierre del ejercicio, las cuentas provisionales, conjuntamente con el informe sobre la gestión presupuestaria y financiera del ejercicio. El contable de la Comisión procederá a la consolidación de las cuentas provisionales de las instituciones y organismos descentralizados de conformidad con el artículo 128 del Reglamento financiero general.

3. El contable de la Comisión remitirá al Tribunal de Cuentas, a más tardar el 31 de marzo siguiente al cierre del ejercicio, las cuentas provisionales de la Agencia, conjuntamente con el informe sobre la gestión presupuestaria y financiera del ejercicio. El informe sobre la gestión presupuestaria y financiera del ejercicio se remitirá asimismo al Parlamento Europeo y al Consejo.

El Tribunal de Cuentas examinará estas cuentas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 248 del Tratado. Publicará cada año un informe sobre las actividades de la Agencia.

-
4. Tras la recepción de las observaciones formuladas por el Tribunal de Cuentas sobre las cuentas provisionales de la Agencia, según lo dispuesto en el artículo 129 del Reglamento financiero general, el Director Ejecutivo elaborará las cuentas definitivas de la Agencia bajo su propia responsabilidad y las remitirá para su dictamen al Consejo de Administración.
 5. El Consejo de Administración emitirá un dictamen sobre las cuentas definitivas de la Agencia.
 6. El Director Ejecutivo remitirá estas cuentas definitivas, conjuntamente con el dictamen del Consejo de Administración, a más tardar el 1 de julio siguiente al cierre del ejercicio, al Parlamento Europeo, al Consejo, a la Comisión y al Tribunal de Cuentas.
 7. Las cuentas definitivas se harán públicas.
 8. A más tardar el 30 de septiembre, el Director Ejecutivo remitirá al Tribunal de Cuentas una respuesta a sus observaciones. Transmitirá asimismo esta respuesta al Consejo de Administración.
 9. El Director Ejecutivo presentará al Parlamento Europeo, a instancias de éste, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 146 del Reglamento financiero general, toda la información necesaria para el correcto desarrollo del procedimiento de aprobación de la gestión del ejercicio de que se trate.
 10. El Parlamento Europeo, previa recomendación del Consejo por mayoría cualificada, aprobará antes del 30 de abril del año N+2 la gestión del Director Ejecutivo en la ejecución del presupuesto del ejercicio N.

Artículo 40

Reglamento financiero

El Consejo de Administración adoptará la normativa financiera aplicable, previa consulta a la Comisión. Dicha normativa sólo podrá apartarse del Reglamento (CE, Euratom) n° 2343/2002 ¹, si así lo exige específicamente el funcionamiento de la Agencia y con la autorización previa de la Comisión.

Artículo 41

Lucha contra el fraude

1. A los fines de la lucha contra el fraude, la corrupción y otros actos ilegales, se aplicará plenamente el Reglamento (CE) n° 1073/1999.

¹ Reglamento (CE, Euratom) n° 2343/2002 de la Comisión, de 23 de diciembre de 2002, por el que se aprueba el Reglamento financiero marco de los organismos a que se refiere el artículo 185 del Reglamento (CE, Euratom) n° 1605/2002 del Consejo, por el que se aprueba el Reglamento financiero aplicable al presupuesto general de las Comunidades Europeas (DO L 357 de 31.12.2002, p. 72).

2. La Agencia suscribirá el Acuerdo institucional de 25 de mayo de 1999 relativo a las investigaciones internas efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) y adoptará inmediatamente las disposiciones necesarias, que se aplicarán a todo el personal de la Agencia.

3. Las decisiones de financiación y los acuerdos e instrumentos de aplicación que de ellas se deriven estipularán expresamente que el Tribunal de Cuentas y la OLAF podrán, en caso necesario, efectuar inspecciones in situ a los beneficiarios de los fondos de la Agencia.

CAPÍTULO 7

Disposiciones generales y finales

Artículo 42

Inicio de las actividades de la Agencia

La Agencia será operativa en un plazo de veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento.

Artículo 43

Evaluación

A más tardar cinco años después de la entrada en funciones de la Agencia la Comisión realizará una evaluación de la aplicación del presente Reglamento, así como de los resultados obtenidos por aquella y de sus métodos de trabajo. Esta evaluación tendrá en cuenta la opinión de los representantes de los profesionales del sector ferroviario, de los interlocutores sociales y de las organizaciones de clientes. El resultado de la evaluación se hará público. La Comisión propondrá, llegado el caso, una modificación del presente Reglamento.

En este contexto, la Comisión, si procede, presentará una propuesta de revisión de las disposiciones del presente Reglamento a la luz de la evolución del funcionamiento de los organismos reguladores, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado. El Parlamento Europeo y el Consejo examinarán dicha propuesta y considerarán, en particular, si es necesario modificar la composición del Consejo de Administración, de acuerdo con el marco general que se adoptará para los organismos reguladores.

Artículo 44

El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.

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

Hecho en Bruselas, a 29 de abril de 2004.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

P. COX

Por el Consejo

El Presidente

M. McDOWELL

—

DECLARACIÓN DE LA COMISIÓN

"La Comisión evoca su Comunicación de diciembre de 2002 sobre el encuadramiento de las agencias reguladoras europeas y su propuesta de Reglamento por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea. La Comisión considera, de acuerdo con la Resolución del Parlamento Europeo, de 13 de enero de 2004, relativa a la Comunicación anteriormente mencionada, que un consejo de administración de tamaño limitado, constituido por miembros designados por el ejecutivo comunitario, garantizaría un funcionamiento más eficaz de la Agencia en una Unión ampliada. A este respecto, la Comisión está a la espera de la respuesta del Consejo a su Comunicación sobre el encuadramiento de las agencias reguladoras. La Comisión confirma su intención de presentar, si procede, una propuesta relativa al marco de las agencias europeas, que también se ocupará de la composición del consejo de administración."

DIRECTIVA 2004/49/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
de 29 de abril de 2004

sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican
la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y
la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria,
aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad
(Directiva de seguridad ferroviaria)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular el apartado 1 de su artículo 71,

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,

¹ DO C 126 E de 28.5.2002, p. 332.

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. 92), Posición Común del Consejo de 26 de junio de 2003 (DO C 270 E de 11.11.2003, p. 25) 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.

Considerando lo siguiente:

- (1) A fin de continuar los esfuerzos en favor del establecimiento de un mercado único de los servicios ferroviarios, iniciados en primer lugar por la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios ¹, es necesario establecer un marco normativo común de la seguridad ferroviaria. Los Estados miembros han definido hasta ahora sus reglas y normas de seguridad sobre todo a escala nacional, basándose en conceptos técnicos y operativos nacionales. Al mismo tiempo, las diferencias de principios, planteamientos y cultura han dificultado la ruptura de las barreras técnicas y el establecimiento de operaciones de transporte internacional.
- (2) La Directiva 91/440/CEE, la Directiva 95/18/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias ² y la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones para su utilización y certificación de la seguridad ³, suponen los primeros pasos hacia la regulación del mercado ferroviario europeo al abrir el mercado de los servicios de transporte internacional de mercancías por ferrocarril, pero las disposiciones relativas a la seguridad se han revelado insuficientes y sigue habiendo divergencias entre los requisitos de seguridad que afectan al funcionamiento óptimo del transporte por ferrocarril en la Comunidad. Reviste especial importancia armonizar el contenido de las normas de seguridad, la certificación de la seguridad de las empresas ferroviarias, las tareas y el papel de las autoridades responsables de la seguridad y la investigación sobre accidentes.

¹ DO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva modificada por la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 75 de 15.3.2001, p. 1).

² 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).

³ 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).

-
- (3) Los metros, tranvías y otros sistemas de ferrocarriles ligeros de muchos Estados miembros están sujetos a normativas de seguridad locales o regionales y frecuentemente son supervisados por las autoridades de las administraciones correspondientes de esos niveles, no siéndoles aplicables los requisitos comunitarios de interoperabilidad o de concesión de licencias. Además, los tranvías están sujetos con frecuencia a la normativa de seguridad vial y podrían por tanto no quedar plenamente cubiertos por la normativa de seguridad ferroviaria. Por estas razones, y de conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado, debe permitirse a los Estados miembros que eximan a dichos sistemas ferroviarios locales del ámbito de aplicación de la presente Directiva.
- (4) Los niveles de seguridad del sistema ferroviario comunitario son generalmente altos, en especial en comparación con el transporte por carretera. Es importante que la seguridad se mantenga al menos durante la fase de reestructuración actual, que separará funciones de empresas ferroviarias anteriormente integradas y llevará cada vez más al sector ferroviario de la autorregulación a una regulación pública. La seguridad debe seguir mejorando conforme al progreso científico y técnico, cuando sea razonablemente viable y habida cuenta de la competitividad del modo de transporte ferroviario.
- (5) Todos los operadores del sistema ferroviario, los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias deben ser plenamente responsables de la seguridad del sistema, cada uno en lo que le concierna. Cuando resulte conveniente, deben colaborar en la aplicación de las medidas de control de riesgos. Los Estados miembros deben distinguir claramente entre esta responsabilidad inmediata de la seguridad y la tarea de las autoridades responsables de la seguridad de proporcionar un marco normativo nacional y de vigilar la actividad de los operadores.

-
- (6) La responsabilidad de los administradores de la infraestructura y de las empresas ferroviarias para operar el sistema de ferrocarril no excluye a otros agentes tales como los fabricantes, las empresas de mantenimiento, los responsables de los vagones, los prestadores de servicios o las entidades de aprovisionamiento a la hora de asumir responsabilidades de sus productos o servicios de conformidad con lo dispuesto en la Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad ¹ y en 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 ², o en otras normas comunitarias pertinentes.
- (7) Los requisitos de seguridad de los subsistemas de las redes ferroviarias transeuropeas se fijan en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, pero estas Directivas no definen unos requisitos comunes en el nivel del sistema y no se ocupan en detalle de la regulación, de la gestión y de la supervisión de la seguridad. Cuando los niveles mínimos de seguridad de los subsistemas sean definidos por las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI), será cada vez más importante fijar objetivos de seguridad también en el nivel del sistema.
- (8) Se deben introducir gradualmente objetivos comunes de seguridad (OCS) y métodos comunes de seguridad (MCS) para garantizar el mantenimiento de un nivel alto de seguridad y, en caso necesario y cuando sea razonablemente viable, para mejorarlo. Dichos objetivos y métodos deben proporcionar instrumentos para la evaluación del nivel de seguridad y la actividad de los operadores tanto en los Estados miembros como a escala comunitaria.

¹ DO L 235 de 17.9.1996, p. 6.

² DO L 110 de 20.4.2001, p. 1.

-
- (9) La información sobre la seguridad del sistema ferroviario es escasa y no suele ser pública, por lo que resulta necesario establecer indicadores comunes de seguridad (ICS) para evaluar si el sistema cumple con los OCS y facilitar la vigilancia de la seguridad ferroviaria. Sin embargo, las definiciones nacionales relativas a los ICS podrán aplicarse durante un período transitorio y, por ello, se tendrá debidamente en cuenta el estado de desarrollo de definiciones comunes de los ICS cuando se elabore el primer conjunto de OCS.
- (10) Las normas nacionales de seguridad, a menudo basadas en normas técnicas nacionales, deben ser sustituidas poco a poco por normas basadas en normas comunes, establecidas por las ETI. La introducción de nuevas normas nacionales específicas que no se basen en dichas normas comunes debe reducirse al mínimo. Las nuevas normas nacionales deben ser conformes con la legislación comunitaria y facilitar el paso a un planteamiento común de la seguridad ferroviaria. Por tanto, un Estado miembro antes de adoptar una norma nacional de seguridad que requiera un nivel de seguridad mayor que el OCS, debe consultar con todas las partes implicadas. En esos casos, el nuevo proyecto de norma debe someterse a un examen de la Comisión, que debe adoptar una decisión si resulta que el nuevo proyecto de norma no es conforme con la legislación comunitaria o que constituye una forma de discriminación arbitraria o una restricción disimulada de las operaciones de transporte ferroviario entre Estados miembros.
- (11) La situación actual, en la que las normas nacionales de seguridad continúan desempeñando un papel importante, debe considerarse como una transición hacia una situación a más largo plazo en la que se aplicarán normas europeas.

- (12) El desarrollo de OCS, MCS e ICS, así como la necesidad de facilitar el progreso hacia un planteamiento común en relación con la seguridad ferroviaria requiere apoyo técnico a escala comunitaria. La Agencia Ferroviaria Europea creada en virtud del Reglamento (CE) n.º .../... del Parlamento Europeo y del Consejo ¹ tiene por objeto emitir recomendaciones sobre los OCS, los MCS y los ICS y sobre otras medidas de armonización y supervisar el desarrollo de la seguridad ferroviaria en la Comunidad.
- (13) Para cumplir sus deberes y responsabilidades, los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias deben aplicar un sistema de gestión de la seguridad que cumpla los requisitos comunitarios y conste de elementos comunes. La información sobre la seguridad y la puesta en práctica del sistema de gestión de la seguridad deben presentarse a la autoridad responsable de la seguridad del Estado miembro interesado.
- (14) El sistema de gestión de la seguridad debe tener en cuenta que las disposiciones de la Directiva 89/391/CE del Consejo, de 12 de junio de 1989, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo ² y las directivas específicas pertinentes son de plena aplicación en lo que se refiere a la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores del sector del transporte ferroviario. El sistema de gestión de la seguridad debe tener en cuenta asimismo las disposiciones de la Directiva 96/49/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril ³.

¹ DO L

² DO L 183 de 29.6.1989, p. 1.

³ DO L 235 de 17.9.1996, p. 25. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2003/29/CE de la Comisión (DO L 90 de 8.4.2003, p. 47).

-
- (15) Para asegurar un alto nivel de seguridad en los ferrocarriles e iguales condiciones entre las empresas ferroviarias, todas deben estar sujetas a los mismos requisitos en materia de seguridad. El certificado de seguridad debe probar que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y puede cumplir las reglas y normas de seguridad pertinentes. Para los servicios de transporte internacionales debe ser suficiente homologar el sistema de gestión de la seguridad en un Estado miembro y conceder a esta homologación una validez comunitaria. Por lo que respecta a las normas nacionales, el cumplimiento de éstas debe estar sujeto a una certificación adicional en cada Estado miembro. El objetivo último debe ser el establecimiento de un certificado común de seguridad con validez comunitaria.
- (16) Además de los requisitos de seguridad establecidos en el certificado de seguridad, las empresas ferroviarias autorizadas deben cumplir los requisitos nacionales, que deben ser compatibles con el Derecho comunitario y aplicarse de forma no discriminatoria, relativos a la salud, la seguridad, las condiciones sociales, incluidas las disposiciones legales sobre tiempo de conducción, así como los requisitos relativos a los derechos de los trabajadores y los consumidores, tal como se enuncian en los artículos 6 y 12 de la Directiva 95/18/CE.
- (17) Cada administrador de la infraestructura tiene una responsabilidad primordial en el diseño, el mantenimiento y la explotación seguros de su red ferroviaria. Paralelamente a la certificación de seguridad de las empresas ferroviarias, el administrador de la infraestructura debe ser objeto de una autorización de seguridad expedida por la autoridad responsable de la seguridad relativa a su sistema de gestión de la seguridad y a otras disposiciones para cumplir los requisitos en materia de seguridad.
- (18) Los Estados miembros deben procurar ayudar a los solicitantes que deseen incorporarse al mercado como empresas ferroviarias, sobre todo proporcionando información y respondiendo rápidamente a las solicitudes de certificación de la seguridad. Para las empresas ferroviarias que efectúan servicios de transporte internacional es importante que los procedimientos sean similares en los diversos Estados miembros. Aunque el certificado de seguridad siga conteniendo partes nacionales en un futuro próximo, debe no obstante ser posible armonizar sus partes comunes y facilitar la creación de una plantilla común.

-
- (19) La certificación del personal a bordo de los trenes y la autorización de la puesta en servicio del material rodante en uso de las diversas redes nacionales son barreras a menudo insuperables para los nuevos participantes en el mercado. Los Estados miembros deben garantizar que las instalaciones para la formación y la certificación del personal ferroviario necesarias para cumplir los requisitos de las normas nacionales estén a disposición de las empresas ferroviarias que soliciten una certificación de seguridad. Debe establecerse un procedimiento común para la autorización de la puesta en servicio del material rodante en uso.
- (20) El tiempo de conducción y de descanso de los maquinistas y del personal de trenes que desempeña funciones de seguridad tiene un efecto importante en el nivel de seguridad del sistema ferroviario. Estos aspectos están contemplados en los artículos 137 a 139 del Tratado y ya son objeto de negociaciones entre los interlocutores sociales en el seno del Comité de diálogo sectorial establecido de conformidad con la Decisión 98/500/CE de la Comisión ¹.
- (21) El desarrollo de un sistema de ferrocarriles comunitario seguro requiere el establecimiento de condiciones armonizadas para la concesión de los permisos correspondientes a los maquinistas y al personal acompañante de a bordo que desempeñe funciones de seguridad; la Comisión ha anunciado su propósito de proponer en breve legislación al respecto. Por lo que se refiere a otro personal encargado de funciones de seguridad esenciales, ya se especifican sus cualificaciones en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE.

¹ Decisión 98/500/CE de la Comisión, de 20 de mayo de 1998, relativa a la creación de Comités de diálogo sectorial para promover el diálogo entre los interlocutores sociales a escala europea (DO L 225 de 12.8.1998, p. 27).

-
- (22) Dentro del nuevo marco normativo común en materia de seguridad ferroviaria es necesario establecer en todos los Estados miembros autoridades nacionales responsables de la seguridad encargadas de regular y supervisar la seguridad ferroviaria. Para facilitar su cooperación a nivel comunitario deben asignárseles las mismas tareas y responsabilidades mínimas. Las autoridades nacionales responsables de la seguridad deben disponer de un alto grado de autonomía y ejecutar sus tareas de manera abierta y no discriminatoria para que puedan contribuir a la creación de un sistema ferroviario único europeo y cooperar para coordinar sus criterios decisorios, en particular en lo que se refiere a la certificación de la seguridad de las empresas ferroviarias que efectúen servicios de transporte internacional.
- (23) Los accidentes graves en los ferrocarriles ocurren rara vez pero pueden tener consecuencias desastrosas y suscitar la preocupación del público sobre la seguridad del sistema ferroviario. Por consiguiente, todos estos accidentes deben investigarse desde la perspectiva de la seguridad con el fin de evitar que se repitan y los resultados de dicha investigación deben hacerse públicos. Otros accidentes e incidentes podrían ser precursores significativos de los accidentes graves y deben también someterse a una investigación sobre la seguridad, en caso necesario.
- (24) La investigación sobre la seguridad debe mantenerse separada de la investigación judicial del mismo incidente y debe concedérsele el acceso a pruebas y testigos. Debe llevarla a cabo un organismo permanente, independiente de las partes implicadas en el sector ferroviario. El organismo debe funcionar de tal modo que evite cualquier conflicto de intereses y cualquier posible implicación en las causas de los sucesos que se están investigando; en particular, su independencia funcional no debe verse afectada si estuviese estrechamente relacionado con la autoridad nacional responsable de la seguridad o el administrador de ferrocarriles por motivos de estructura organizativa o jurídica. Las investigaciones deben llevarse a cabo con toda la transparencia posible. Para cada suceso, el organismo de investigación debe crear un grupo de investigación pertinente con la experiencia necesaria para averiguar las causas inmediatas y subyacentes.

-
- (25) Los informes de investigación y las conclusiones y recomendaciones correspondientes aportan una información esencial con miras a mejoras ulteriores de la seguridad ferroviaria y deben hacerse públicos a escala comunitaria. Las recomendaciones en materia de seguridad deben dar lugar a la adopción de medidas por partes de sus destinatarios y dichas medidas deben notificarse al organismo de investigación.
- (26) Dado que los objetivos de la acción pretendida, a saber, coordinar las actividades de los Estados miembros para la regulación y vigilancia de la seguridad, la investigación de accidentes y la definición a escala comunitaria de objetivos comunes de seguridad, métodos comunes de seguridad, indicadores comunes de seguridad y requisitos comunes de los certificados de seguridad comunitarios, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor, habida cuenta de la dimensión de la acción, a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en 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 estos objetivos.
- (27) Las medidas necesarias para 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 ¹.

¹ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

- (28) La presente Directiva pretende reorganizar y agrupar la legislación comunitaria pertinente en materia de seguridad ferroviaria. Por consiguiente, deben derogarse las disposiciones sobre certificación de la seguridad de empresas ferroviarias que anteriormente figuraban en la Directiva 2001/14/CE, junto con todas las referencias a la certificación de la seguridad. La Directiva 95/18/CE incluye requisitos de seguridad aplicables al personal de explotación y sobre seguridad del material rodante que están cubiertos por los requisitos sobre certificación de seguridad de la presente Directiva y, que por tanto, no deben seguir formando parte de los requisitos de concesión de la licencia. Una empresa ferroviaria autorizada debe poseer un certificado de seguridad para que se le dé acceso a la infraestructura ferroviaria.
- (29) Los Estados miembros deben establecer el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones de la presente Directiva y garantizar su aplicación. Estas sanciones deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES INTRODUCTORIAS

Artículo 1

Objeto

La presente Directiva tiene por objeto garantizar el fomento y la mejora de la seguridad en los ferrocarriles comunitarios, así como la mejora del acceso al mercado a los servicios de transporte ferroviario mediante:

- a) la armonización de la estructura reguladora en los Estados miembros;
- b) la definición de responsabilidades entre las partes;
- c) el desarrollo de objetivos comunes de seguridad y métodos comunes de seguridad con vistas a una mayor armonización de las normas nacionales;
- d) el establecimiento obligatorio en cada Estado miembro de una autoridad responsable en materia de seguridad y un organismo de investigación de accidentes e incidentes;
- e) la definición de principios comunes de gestión, regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplica al sistema ferroviario de los Estados miembros, que puede dividirse en subsistemas estructurales y funcionales. Abarca los requisitos en materia de seguridad del sistema en su conjunto, incluida la gestión en condiciones de seguridad de la infraestructura y de las operaciones de tráfico y la interacción entre las empresas ferroviarias y los administradores de la infraestructura.
2. Los Estados miembros podrán excluir del ámbito de aplicación de la presente Directiva:
 - a) los metros, tranvías y otros sistemas de ferrocarril ligero;
 - b) las redes que estén funcionalmente separadas del resto del sistema ferroviario y que sólo estén destinadas a la explotación de servicios de transporte de pasajeros locales, urbanos o suburbanos, así como las empresas ferroviarias que sólo operen en este tipo de redes;
 - c) la infraestructura ferroviaria de propiedad privada para uso exclusivo del dueño de la infraestructura para sus propias operaciones de carga.

Artículo 3

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se aplicarán las siguientes definiciones:

- a) "sistema ferroviario": la totalidad de los subsistemas correspondientes a los ámbitos estructurales y funcionales, según se definen en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, así como la gestión y explotación del sistema en su conjunto;

-
- b) "administrador de la infraestructura": cualquier organismo o empresa que se encargue principalmente de la instalación y el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, o de parte de ella, según se define en el artículo 3 de la Directiva 91/440/CEE, lo que también podrá incluir la gestión de los sistemas de control y seguridad de la infraestructura. Las funciones del administrador de la infraestructura de una red o parte de una red podrán asignarse a diferentes organismos o empresas;
- c) "empresa ferroviaria": una empresa ferroviaria tal como se define en la Directiva 2001/14/CE y cualquier otra empresa privada o pública cuya actividad consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa en todo caso quien aporte la tracción; se incluyen también las empresas que aporten únicamente la tracción;
- d) "especificación técnica de interoperabilidad (ETI)": las especificaciones de las que es objeto cada subsistema o parte de un subsistema, con vistas a satisfacer los requisitos esenciales y garantizar la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios transeuropeos de alta velocidad y convencionales según se definen en la Directiva 96/48/CE y la Directiva 2001/16/CE;
- e) "objetivos comunes de seguridad (OCS)": los niveles de seguridad que deben alcanzar al menos las diversas partes del sistema ferroviario (como el sistema ferroviario convencional, el sistema ferroviario de alta velocidad, los túneles ferroviarios de gran longitud o las líneas utilizadas exclusivamente para el transporte de mercancías) y el sistema en su conjunto, expresados en criterios de aceptación de riesgo;
- f) "métodos comunes de seguridad (MCS)": los métodos que deberán elaborarse para explicar cómo se evalúan los niveles de seguridad, así como la consecución de los objetivos de seguridad y el cumplimiento de otros requisitos de seguridad;

-
- g) "autoridad responsable de la seguridad": el organismo nacional encargado de las funciones relativas a la seguridad ferroviaria de conformidad con la presente Directiva o cualquier organismo binacional al que los Estados miembros hayan encomendado dichas funciones para garantizar un régimen unificado de seguridad en relación con la infraestructura transfronteriza especializada;
- h) "normas nacionales de seguridad": todas las normas que contengan requisitos de seguridad ferroviaria establecidos por un Estado miembro y aplicables a más de una empresa ferroviaria, con independencia del organismo que las emita;
- i) "sistema de gestión de la seguridad": la organización y las medidas establecidas por un administrador de la infraestructura o una empresa ferroviaria para garantizar la gestión en condiciones de seguridad de sus operaciones;
- j) "investigador responsable": la persona encargada de la organización, la dirección y el control de una investigación;
- k) "accidente": un suceso repentino, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de ese tipo, de consecuencias perjudiciales; los accidentes se dividen en las siguientes categorías: colisiones, descarrilamientos, accidentes en pasos a nivel, daños causados a personas por material rodante en movimiento, incendios y otros;
- l) "accidente grave": cualquier colisión o descarrilamiento de trenes con el resultado de al menos una víctima mortal o de cinco o más heridos graves o grandes daños al material rodante, a la infraestructura o al medio ambiente, y cualquier otro accidente similar, con un efecto evidente en la normativa de seguridad ferroviaria o la gestión de la seguridad; por "grandes daños" se entenderán daños cuyo coste pueda evaluar inmediatamente el organismo de investigación en al menos un total de dos millones de euros;

-
- m) "incidente": cualquier incidencia, distinta de un accidente o un accidente grave, asociada al funcionamiento de los trenes y que afecte a la seguridad de funcionamiento;
 - n) "investigación": un proceso efectuado con vistas a prevenir accidentes e incidentes que incluye la recogida y análisis de información, la adopción de conclusiones, incluida la determinación de las causas y, llegado el caso, la elaboración de recomendaciones en materia de seguridad;
 - o) "causas": las acciones, omisiones, sucesos o condiciones, o su combinación, que hayan provocado un accidente o incidente;
 - p) "agencia": la Agencia Ferroviaria Europea, es decir, la agencia comunitaria para la seguridad y la interoperabilidad ferroviarias;
 - q) "organismos notificados": los organismos encargados de evaluar la conformidad o la adecuación al uso de los componentes de interoperabilidad o de tramitar el procedimiento de verificación "CE" de los subsistemas, según se define en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE;
 - r) "componentes de interoperabilidad": todo componente elemental, grupo de componentes, subconjunto o conjunto completo de materiales incorporados o destinados a ser incorporados en un subsistema, de los que dependa directa o indirectamente la interoperabilidad del sistema ferroviario de alta velocidad o convencional, según se definen en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE. El concepto de "componente" engloba no sólo objetos materiales, sino también inmateriales, como los programas informáticos.

CAPÍTULO II

DESARROLLO Y GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

Artículo 4

Desarrollo y mejora de la seguridad ferroviaria

1. Los Estados miembros velarán por el mantenimiento general de la seguridad ferroviaria y, cuando sea razonablemente viable, por su mejora permanente, teniendo en cuenta la evolución de la legislación comunitaria y el progreso técnico y científico y dando prioridad a la prevención de accidentes graves.

Los Estados miembros velarán por el establecimiento, aplicación y cumplimiento de normas de seguridad de manera transparente y no discriminatoria, con miras a fomentar un sistema de transporte ferroviario europeo único.

2. Los Estados miembros garantizarán que las medidas de desarrollo y mejora de la seguridad de los ferrocarriles tengan en cuenta la necesidad de un enfoque sistémico.

3. Los Estados miembros velarán por que la responsabilidad de la explotación segura del sistema ferroviario y del control de riesgos creados en él corresponda a los administradores de la infraestructura y a las empresas ferroviarias, a quienes se obligará a aplicar las medidas necesarias de control de riesgos, en su caso cooperando mutuamente, a aplicar las reglas y normas nacionales de seguridad y a crear sistemas de gestión de la seguridad de conformidad con la presente Directiva.

Sin perjuicio de la responsabilidad civil con arreglo a las obligaciones legales de los Estados miembros, cada administrador de la infraestructura y cada empresa ferroviaria se responsabilizará de su parte del sistema y de su explotación segura, incluidos el suministro de material y la contratación de servicios, respecto a los usuarios, clientes, trabajadores interesados y terceros.

4. Sin perjuicio de lo anterior, todo fabricante, empresa de mantenimiento, responsable de los vagones, prestador de servicios y entidad de aprovisionamiento será responsable de que los suministros de material rodante, instalaciones, accesorios, equipo y material que facilite, así como los servicios que preste, sean conformes a los requisitos y a las condiciones de utilización previstas, de modo que las empresas ferroviarias o los administradores de la infraestructura puedan utilizarlos de manera segura.

Artículo 5

Indicadores comunes de seguridad

1. Para facilitar la evaluación de la consecución de los OCS y asegurar el seguimiento de la evolución general de la seguridad ferroviaria, los Estados miembros recogerán información sobre los indicadores comunes de seguridad (ICS) mediante la realización de informes anuales por parte de las autoridades responsables de la seguridad, de conformidad con el artículo 18.

El primer año de referencia de los ICS será ...^{*}; se incluirán en el informe anual el año siguiente.

Los ICS se fijarán con arreglo a lo expuesto en el Anexo I.

*

Dos años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

2. Antes del ...^{*}, el Anexo I se revisará de conformidad con el procedimiento recogido en el apartado 2 del artículo 27 y, en particular, incluirá definiciones comunes de los ICS y métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes.

Artículo 6

Métodos comunes de seguridad

1. La Comisión adoptará, antes del ...^{**}, según el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27, una primera serie de MCS, que abarque al menos los métodos descritos en la letra a) del apartado 3. Se publicará en el Diario Oficial de la Unión Europea.

La Comisión adoptará, antes del ...^{***}, según el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27, una segunda serie de MCS, que abarque el resto de los métodos descritos en el apartado 3. Se publicará en el Diario Oficial de la Unión Europea.

2. Los proyectos de MCS y de MCS revisados serán elaborados por la Agencia en virtud de mandatos que se adoptarán de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27.

Los proyectos de MCS se basarán en un examen de los métodos existentes en los Estados miembros.

3. Los MCS describirán los procedimientos de evaluación del nivel de seguridad, de la consecución de los objetivos de seguridad y del cumplimiento de otros requisitos de seguridad mediante la elaboración y la definición de:

a) evaluación del riesgo y métodos de evaluación;

* Cinco años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

** Cuatro años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

*** Seis años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

- b) métodos de evaluación de la conformidad con los requisitos de los certificados de seguridad y autorizaciones de seguridad expedidos con arreglo a las disposiciones de los artículos 10 y 11; y
 - c) en la medida en que aún no estén cubiertos por una ETI, métodos de comprobación de que los subsistemas estructurales de los sistemas ferroviarios transeuropeos convencionales y de alta velocidad se explotan y mantienen de conformidad con los requisitos esenciales que les corresponden.
4. Los MCS se revisarán periódicamente, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27, teniendo en cuenta la experiencia de su aplicación y la evolución global de la seguridad ferroviaria, así como las obligaciones de los Estados miembros establecidas en el apartado 1 del artículo 4.
5. Los Estados miembros introducirán los cambios necesarios en las normas nacionales de seguridad a la luz de la adopción de los MCS y sus revisiones.

Artículo 7

Objetivos comunes de seguridad

1. Los OCS serán desarrollados, adoptados y revisados según los procedimientos establecidos en el presente artículo.
2. Los proyectos de OCS y de OCS revisados serán elaborados por la Agencia en virtud de mandatos que se adoptarán de conformidad con el procedimiento recogido en el apartado 2 del artículo 27.

3. La primera serie de proyectos de OCS se basará en un examen de los objetivos y del grado de seguridad existentes en los Estados miembros y garantizará que no se reduce el actual grado de seguridad del sistema ferroviario en ningún Estado miembro. La Comisión adoptará antes del ...^{*} la primera serie de OCS según el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27 y se publicará en el Diario Oficial de la Unión Europea.

La segunda serie de proyectos de OCS se basará en la experiencia adquirida con la primera serie de OCS y su aplicación. Los proyectos reflejarán los ámbitos en que sea prioritario mejorar aún más la seguridad. La Comisión adoptará antes del ...^{**} la segunda serie de OCS según el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27 y se publicará en el Diario Oficial de la Unión Europea.

Todas las propuestas de proyectos y proyectos revisados de OCS reflejarán las obligaciones de los Estados miembros previstas en el apartado 1 del artículo 4. Las propuestas irán acompañadas de una estimación de los costes y beneficios e indicarán las posibles repercusiones para todos los operadores y agentes económicos interesados, así como la repercusión sobre la aceptación social del riesgo. En caso necesario, incluirán un calendario para su aplicación gradual, sobre todo para tener en cuenta la naturaleza y el grado de inversión necesarios para ponerlos en práctica. Analizarán las posibles repercusiones en las ETI de los subsistemas e incluirán, en su caso, las consiguientes propuestas de modificaciones de las ETI.

*

Cinco años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

**

Siete años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

-
4. Los OCS definirán los niveles de seguridad que al menos deben alcanzar las diversas partes del sistema ferroviario y el sistema en su conjunto en cada Estado miembro, expresados en criterios de aceptación del riesgo respecto a:
- a) los riesgos individuales relacionados con los pasajeros, el personal (incluido el personal de los contratistas), los usuarios de pasos a nivel y otros, y, sin perjuicio de las normas nacionales e internacionales existentes en materia de responsabilidad, los riesgos individuales relacionados con las personas no autorizadas en instalaciones ferroviarias;
 - b) los riesgos para la sociedad en su conjunto.
5. Los OCS se revisarán periódicamente, de conformidad con el procedimiento recogido en el apartado 2 del artículo 27, teniendo en cuenta la evolución general de la seguridad ferroviaria.
6. Los Estados miembros introducirán las modificaciones necesarias en sus normas nacionales de seguridad a fin de cumplir, como mínimo, los OCS, y cualquier OCS revisado, de acuerdo con los calendarios de aplicación que se les hayan asignado. Notificarán dichas normas a la Comisión, según lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 8.

Artículo 8

Normas nacionales de seguridad

1. En aplicación de la presente Directiva, los Estados miembros establecerán normas nacionales de seguridad vinculantes y velarán por que se publiquen y se pongan a disposición de todos los administradores de la infraestructura, empresas ferroviarias, solicitantes de un certificado de seguridad y solicitantes de una autorización de seguridad en un lenguaje claro y comprensible para las partes interesadas.

2. Antes del ...^{*}, los Estados miembros notificarán a la Comisión todas las normas nacionales de seguridad pertinentes en vigor, con arreglo a lo expuesto en el Anexo II, con indicación de su ámbito de aplicación.

La notificación suministrará asimismo información sobre el contenido principal de las normas, con referencias a los textos legales, sobre la forma de legislación y sobre qué organismo u organización es responsable de su publicación.

3. A más tardar cuatro años después de la entrada en vigor de la presente Directiva, la Agencia evaluará la forma en que las normas de seguridad nacionales se publican y ponen a disposición de conformidad con el apartado 1. Asimismo, la Agencia realizará adecuadas recomendaciones a la Comisión para la publicación de estas normas a fin de conseguir un más fácil acceso a esta información.

4. Los Estados miembros remitirán a la Comisión sin demora cualquier modificación de las normas nacionales de seguridad notificadas y toda nueva norma que pudiera ser adoptada, a menos que esas normas afecten únicamente a la aplicación de una ETI.

5. Con objeto de limitar al máximo la introducción de nuevas normas específicas nacionales y evitar así la aparición de nuevos obstáculos, y con miras a la armonización progresiva de las normas de seguridad, la Comisión controlará la introducción de nuevas normas nacionales por parte de los Estados miembros.

^{*} Doce meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

6. Si un Estado miembro, tras la adopción de los OCS, tiene la intención de introducir una nueva norma nacional de seguridad que exija un nivel de seguridad más elevado que los OCS o si un Estado miembro tiene la intención de introducir una nueva norma nacional de seguridad que pueda afectar, en el territorio de dicho Estado miembro, a las operaciones de empresas ferroviarias de otros Estados miembros, el Estado miembro deberá consultar a todas las partes interesadas con la suficiente antelación y se aplicará el procedimiento establecido en el apartado 7.

7. El Estado miembro presentará a la Comisión, para su examen, el proyecto de normas de seguridad y expondrá sus motivos para introducirla.

Si la Comisión considera que dicho proyecto es incompatible con los MCS, o al menos con el cumplimiento de los OCS, o que constituye una forma de discriminación arbitraria o una restricción disimulada de las operaciones de transporte ferroviario entre Estados miembros, adoptará, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27, una decisión dirigida al Estado miembro de que se trate.

Si la Comisión alberga serias dudas en cuanto a la compatibilidad de dicho proyecto con los MCS o al menos con el cumplimiento de los OCS, o estima que constituye una forma de discriminación arbitraria o una restricción disimulada de las operaciones de transporte ferroviario entre Estados miembros, informará inmediatamente al Estado miembro interesado, que suspenderá la adopción, entrada en vigor o aplicación de las normas hasta el momento en que se adopte una decisión, en un plazo de seis meses, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27.

Artículo 9

Sistemas de gestión de la seguridad

1. Los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias establecerán sistemas de gestión de la seguridad para garantizar que el sistema ferroviario pueda cumplir al menos los OCS, sea conforme a las normas nacionales de seguridad descritas en el artículo 8 y en el Anexo II, y se ajuste a los requisitos de seguridad fijados en las ETI, así como que se apliquen los elementos pertinentes de los MCS.
2. El sistema de gestión de la seguridad cumplirá los requisitos y contendrá los elementos recogidos en el Anexo III, previa adaptación al carácter, a la magnitud y a otras condiciones de la actividad realizada. Garantizará el control de todos los riesgos creados por la actividad del administrador de la infraestructura o de la empresa ferroviaria, incluidos la prestación de servicios de mantenimiento, el suministro de material y el empleo de contratistas. Sin perjuicio de las normas nacionales e internacionales en materia de responsabilidad existentes, el sistema de gestión de la seguridad tendrá que tener en cuenta asimismo, en su caso y cuando sea razonable, los riesgos derivados de actividades realizadas por otras partes.
3. El sistema de gestión de la seguridad de todo administrador de la infraestructura tendrá en cuenta los efectos de las actividades de diversas empresas ferroviarias en la red y adoptará disposiciones para permitir a todas las empresas ferroviarias operar de conformidad con las ETI y las normas nacionales de seguridad y con las condiciones fijadas en su certificado de seguridad. Dicho sistema se elaborará, además, con objeto de coordinar los procedimientos de emergencia del administrador de la infraestructura con todas las empresas ferroviarias que operen en su infraestructura.

4. Todos los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias presentarán a la autoridad responsable de la seguridad, antes del 30 de junio de cada año, un informe anual de seguridad relativo al año civil anterior. El informe de seguridad constará de los elementos siguientes:

- a) información sobre cómo se cumplen los objetivos de seguridad de la organización y los resultados de los planes de seguridad;
- b) la definición de indicadores nacionales de seguridad y de los ICS fijados en el Anexo I, en la medida en que sean pertinentes para la organización que informe;
- c) los resultados de auditorías internas de la seguridad;
- d) observaciones respecto a las deficiencias y a los funcionamientos defectuosos de los servicios ferroviarios y de la gestión de la infraestructura que puedan revestir interés para la autoridad responsable de la seguridad.

CAPÍTULO III

CERTIFICACIÓN Y AUTORIZACIÓN DE SEGURIDAD

Artículo 10

Certificados de seguridad

1. Para poder acceder a la infraestructura ferroviaria, una empresa ferroviaria deberá poseer un certificado de seguridad de conformidad con el presente capítulo. El certificado de seguridad podrá cubrir toda la red ferroviaria de un Estado miembro o sólo una parte definida de ella.

El propósito del certificado de seguridad es dejar constancia de que la empresa ferroviaria ha creado un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos fijados en las ETI, en otras normas comunitarias pertinentes y en las normas nacionales de seguridad, con objeto de controlar los riesgos y operar en la red de manera segura.

2. El certificado de seguridad contendrá:

- a) un certificado que confirme la aprobación del sistema de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria según lo recogido en el artículo 9 y en el Anexo III, y
- b) un certificado que confirme la aprobación de las disposiciones adoptadas por la empresa ferroviaria para cumplir los requisitos específicos necesarios para la explotación de la red de que se trate en condiciones de seguridad. Dichos requisitos podrán incluir la aplicación de las ETI y de las normas nacionales de seguridad, la aceptación de certificados del personal y la autorización para poner en servicio el material rodante utilizado por la empresa ferroviaria. Dicha certificación estará basada en la documentación presentada por la empresa ferroviaria según lo dispuesto en el Anexo IV.

3. La autoridad responsable de la seguridad del primer Estado miembro en que la empresa ferroviaria vaya a prestar servicios concederá la certificación de conformidad con el apartado 2.

La certificación concedida conforme al apartado 2 especificará el tipo y el alcance de los servicios ferroviarios cubiertos. El certificado a que se refiere la letra a) del apartado 2 será válido en toda la Comunidad para los servicios de transporte ferroviario equivalentes.

4. La autoridad responsable de la seguridad del Estado miembro en que la empresa ferroviaria tenga previsto prestar servicios de transporte ferroviario adicionales concederá la certificación nacional adicional necesaria de conformidad con la letra b) del apartado 2.

5. El certificado de seguridad se renovará previa solicitud de la empresa ferroviaria a más tardar cada cinco años. Se actualizará en todo o en parte siempre que se altere sustancialmente el tipo o el alcance del servicio.

El titular del certificado de seguridad informará sin demora a la autoridad responsable de la seguridad competente todos los cambios importantes en las condiciones de la parte pertinente del certificado de seguridad. Además, notificará a la autoridad responsable de la seguridad competente la introducción de nuevas categorías de personal o de nuevos tipos de material rodante.

La autoridad responsable de la seguridad podrá exigir que la parte pertinente del certificado de seguridad se revise si se producen cambios sustanciales en el marco reglamentario de la seguridad.

Si la autoridad responsable de la seguridad considerase que un titular de un certificado de seguridad ha dejado de reunir las condiciones para poseer un certificado expedido por ella, revocará la parte a) o la parte b), o ambas, de dicho certificado y motivará su decisión. Cuando una autoridad responsable de la seguridad haya revocado un certificado nacional adicional expedido con arreglo al apartado 4, informará de su decisión con la mayor brevedad a la autoridad responsable de la seguridad que haya expedido el certificado con arreglo a la letra a) del apartado 2.

Asimismo, dicha autoridad responsable de la seguridad deberá retirar el certificado de seguridad de que se trate si se tiene constancia de que la empresa titular del mismo no ha hecho el uso previsto de dicho certificado durante el año siguiente a su expedición.

6. La autoridad responsable de la seguridad notificará a la Agencia en el plazo de un mes el certificado recogido en la letra a) del apartado 2 que se haya expedido, renovado, modificado o revocado. Dicha información indicará el nombre y la dirección de la empresa ferroviaria, la fecha de expedición, el alcance y la validez del certificado de seguridad y, en caso de revocación, de las razones de su decisión.

7. Antes del ...^{*}, la Agencia evaluará la evolución de la certificación de la seguridad y remitirá un informe a la Comisión junto con las recomendaciones correspondientes sobre una estrategia de migración hacia un único certificado de seguridad comunitario. La Comisión tomará las medidas pertinentes atendiendo a las recomendaciones.

Artículo 11

Autorización de seguridad de los administradores de la infraestructura

1. Con objeto de poder administrar y explotar una infraestructura ferroviaria, el administrador de la infraestructura deberá obtener una autorización de seguridad de la autoridad responsable de la seguridad del Estado miembro en que esté establecido.

La autorización de seguridad contendrá:

- a) una autorización que confirme la aprobación del sistema de gestión de la seguridad del administrador de la infraestructura según lo dispuesto en el artículo 9 y en el Anexo III, y
- b) una autorización que confirme la aprobación de las disposiciones adoptadas por el administrador de la infraestructura para cumplir los requisitos específicos necesarios para el diseño, mantenimiento y explotación de la infraestructura ferroviaria en condiciones de seguridad, incluidos, en su caso, el mantenimiento y explotación del sistema de control del tráfico y de señalización.

^{*}

Cinco años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

2. La autorización de seguridad se renovará previa solicitud del administrador de la infraestructura a más tardar cada cinco años. Se actualizará en todo o en parte siempre que se hayan producido cambios sustanciales en la infraestructura, señalización o suministro de energía o en los principios de su explotación y mantenimiento. El titular de la autorización de seguridad notificará sin demora a la autoridad responsable de la seguridad de todos estos cambios.

La autoridad responsable de la seguridad podrá exigir que la autorización de seguridad se revise si se producen cambios sustanciales en el marco reglamentario de la seguridad.

Si la autoridad responsable de la seguridad considerase que un administrador de la infraestructura autorizado ha dejado de reunir las condiciones para poseer una autorización de seguridad, revocará dicha autorización y motivará su decisión.

3. La autoridad responsable de la seguridad informará a la Agencia en el plazo de un mes las autorizaciones de seguridad que se hayan expedido, renovado, modificado o revocado. Dicha información indicará el nombre y la dirección del administrador de la infraestructura, la fecha de expedición, el alcance y la validez de la autorización de seguridad y, en caso de revocación, las razones de su decisión.

Artículo 12

Requisitos de las solicitudes para el certificado de seguridad y la autorización de seguridad

1. La autoridad responsable de la seguridad decidirá sin demora sobre las solicitudes de certificación o autorización de seguridad, y en todo caso no más tarde de cuatro meses después de que se haya presentado toda la información requerida y la posible información complementaria pedida por la autoridad responsable de la seguridad. Si se pide al solicitante que presente información complementaria, dicha información se deberá presentar con prontitud.

2. Para facilitar el establecimiento de nuevas empresas ferroviarias y la presentación de solicitudes por parte de empresas ferroviarias de otros Estados miembros, la autoridad responsable de la seguridad proporcionará información detallada sobre el modo de obtener el certificado de seguridad. Enumerará todos los requisitos que se hayan fijado a efectos del apartado 2 del artículo 10 y pondrá todos los documentos pertinentes a disposición del solicitante.

Las empresas ferroviarias que soliciten un certificado de seguridad relativo a la prestación de servicios en una parte limitada definida de una infraestructura recibirán orientaciones especiales por las que se les indique concretamente las normas válidas para la parte de que se trate.

3. Se suministrará gratuitamente a los solicitantes documentación orientativa sobre las solicitudes; en ella se describirán y explicarán los requisitos para los certificados de seguridad y se enumerarán los documentos que hayan de presentarse. Todas las solicitudes de certificados de seguridad deberán presentarse en una lengua establecida por la autoridad responsable de la seguridad.

Artículo 13

Acceso a los servicios de formación

1. Los Estados miembros velarán por que las empresas ferroviarias que soliciten un certificado de seguridad tengan acceso justo y no discriminatorio a los servicios de formación de maquinistas y de personal de acompañamiento de los trenes, siempre que esa formación sea necesaria para el cumplimiento de los requisitos necesarios para obtener el certificado de seguridad.

Los servicios ofrecidos deben incluir formación sobre el conocimiento necesario de las rutas, las normas y procedimientos de explotación, el sistema de control mando y señalización y los procedimientos de emergencia aplicados en las rutas explotadas.

Los Estados miembros deberán velar también por que los administradores de la infraestructura y su personal que desempeña funciones de seguridad esenciales tengan un acceso libre y no discriminatorio a los servicios de formación.

Si los servicios de formación no incluyen exámenes y expedición de certificados, los Estados miembros velarán por que las empresas ferroviarias tengan acceso a tal certificación, si constituye un requisito del certificado de seguridad.

La autoridad responsable de la seguridad velará por que la prestación de servicios de formación o, en su caso, la expedición de certificados cumpla los requisitos de seguridad fijados en las ETI o en las normas nacionales a que se refieren el artículo 8 y el Anexo II.

2. Si los servicios de formación los oferta una sola empresa ferroviaria o el administrador de la infraestructura, los Estados miembros velarán por que se pongan a disposición de otras empresas ferroviarias a un precio razonable y no discriminatorio en relación con el coste y que podrá incluir un margen de beneficios.

3. Al contratar a los maquinistas, al personal a bordo de los trenes y al personal que desempeña funciones de seguridad esenciales, las empresas ferroviarias podrán tener en cuenta la formación, cualificaciones y experiencia adquiridas previamente en otras empresas ferroviarias. A estos efectos, dicho personal tendrá derecho a conseguir, obtener copias y transmitir cualesquiera documentos que certifiquen su formación, cualificaciones y experiencia.

4. En cualquier caso, cada una de las empresas ferroviarias y cada uno de los administradores de infraestructura serán responsables del nivel de formación y de cualificaciones de aquellos de sus empleados que realicen un trabajo relacionado con la seguridad, según figura en el artículo 9 y en el Anexo III.

Artículo 14

Puesta en servicio del material rodante en uso

1. El material rodante que haya recibido autorización para entrar en servicio en un Estado miembro de conformidad con la letra b) del apartado 2 del artículo 10 y que no esté completamente cubierto por la ETI pertinente, recibirá la autorización para su puesta en servicio en otro u otros Estados miembros de acuerdo con el presente artículo, si el Estado o Estados miembros afectados exigen una autorización.
2. La empresa ferroviaria que solicite la autorización de puesta en servicio de material rodante en otros Estados miembros presentará a la correspondiente autoridad responsable de la seguridad documentación técnica relativa al material rodante o al tipo de material rodante, indicando su uso previsto en la red. La documentación contendrá la información siguiente:
 - a) justificantes de que el material rodante ha sido autorizado a entrar en servicio en otro Estado miembro y documentos que indiquen sus antecedentes de explotación, mantenimiento y, si procede, las modificaciones técnicas efectuadas después de la autorización;
 - b) datos técnicos pertinentes, programa de mantenimiento y características funcionales solicitados por la autoridad responsable de la seguridad y necesarios para su autorización complementaria;
 - c) datos sobre las características técnicas y operativas que demuestren que el material rodante se ajusta al sistema de suministro de energía, el sistema de control mando y señalización, el ancho de vía y los gálibos de infraestructura, la carga por eje máxima autorizada y otras condiciones de la red;

- d) información sobre las exenciones de las normas nacionales de seguridad necesarias para conceder la autorización, y justificantes, basados en la evaluación del riesgo, de que la autorización del material rodante no introducirá riesgos indebidos en la red.
3. La autoridad responsable de la seguridad podrá exigir que se proceda a pruebas de funcionamiento en la red para comprobar el cumplimiento de los parámetros restrictivos a que se refiere la letra c) del apartado 2 y prescribirá, en ese caso, su alcance y contenido.
4. La autoridad responsable de la seguridad adoptará su decisión sobre una solicitud de conformidad con el presente artículo sin demora y a más tardar cuatro meses después de la presentación de la documentación técnica completa, incluida la documentación sobre las pruebas de funcionamiento. El certificado de autorización podrá contener condiciones de uso y otras restricciones.

Artículo 15

Armonización de los certificados de seguridad

1. Antes del ...^{*} se adoptarán, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27, decisiones sobre los requisitos comunes armonizados de conformidad con la letra b) del apartado 2 del artículo 10 y el Anexo IV, así como un formato común de la documentación orientativa sobre las solicitudes.
2. La Agencia recomendará requisitos comunes armonizados y un formato común de la documentación orientativa sobre las solicitudes en virtud de un mandato que se adoptará de conformidad con el procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 27.

^{*} Cinco años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

CAPÍTULO IV

AUTORIDAD RESPONSABLE DE LA SEGURIDAD

Artículo 16

Funciones

1. Cada Estado miembro creará una autoridad responsable de la seguridad. Dicha autoridad podrá ser el Ministerio encargado de transportes y será independiente, en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier empresa ferroviaria, administrador de la infraestructura, solicitante y entidad adjudicadora.
2. Se confiarán a la autoridad responsable de la seguridad por lo menos las siguientes funciones:
 - a) la autorización de la puesta en servicio de los subsistemas estructurales que constituyen el sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad de conformidad con el artículo 14 de la Directiva 96/48/CE, y la comprobación de que se explotan y mantienen de conformidad con los requisitos esenciales pertinentes;
 - b) la autorización de la puesta en servicio de los subsistemas estructurales que constituyen el sistema ferroviario transeuropeo convencional de conformidad con el artículo 14 de la Directiva 2001/16/CE y la comprobación de que se explotan y mantienen de conformidad con los requisitos esenciales pertinentes;
 - c) la supervisión del cumplimiento de los requisitos esenciales por parte de los componentes de interoperabilidad como establece el artículo 12 de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE;

-
- d) la autorización de la puesta en servicio del material rodante nuevo y modificado sustancialmente que todavía no esté cubierto por una ETI;
 - e) la expedición, renovación, modificación y revocación de los elementos pertinentes de los certificados de seguridad y de las autorizaciones de seguridad concedidos de conformidad con los artículos 10 y 11 y la comprobación del cumplimiento de las condiciones y requisitos que estipulan y de que los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias operan de acuerdo con los requisitos de la legislación comunitaria o nacional;
 - f) la supervisión, fomento y, en su caso, aplicación y desarrollo del marco normativo en materia de seguridad, incluido el sistema de normas nacionales de seguridad;
 - g) la supervisión de la debida matriculación del material rodante y de que la información relacionada con la seguridad recogida en el registro nacional creado de conformidad con el artículo 14 de la Directiva 96/48/CE y de la Directiva 2001/16/CE, es exacta y se mantiene actualizada.
3. Las funciones a que se refiere el apartado 2 no se podrán transferir ni subcontratar a ningún administrador de la infraestructura, empresa ferroviaria o entidad adjudicadora.

Artículo 17

Principios decisorios

1. La autoridad responsable de la seguridad llevará a cabo su cometido de manera abierta, no discriminatoria y transparente. En particular, escuchará a todas las partes y motivará sus decisiones.

Responderá sin dilación a las peticiones y solicitudes, comunicará sus peticiones de información sin demora y adoptará todas sus decisiones en el plazo de cuatro meses una vez que se le haya facilitado toda la información solicitada. En el desempeño del cometido a que se refiere el artículo 16, podrá solicitar en cualquier momento la asistencia técnica de los administradores de la infraestructura y de las empresas ferroviarias u otros órganos cualificados.

En el proceso de creación del marco normativo nacional, la autoridad responsable de la seguridad consultará a todas las partes participantes e interesadas, incluidos los administradores de la infraestructura, las empresas ferroviarias, los fabricantes y empresas de mantenimiento, los usuarios y los representantes del personal.

2. La autoridad responsable de la seguridad será libre de llevar a cabo todas las inspecciones e investigaciones que sean necesarias para el cumplimiento de sus funciones y se le concederá el acceso a todos los documentos pertinentes y a los locales, instalaciones y equipo de los administradores de la infraestructura y de las empresas ferroviarias.
3. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que las decisiones de la autoridad responsable de la seguridad estarán sometidas a control jurisdiccional.
4. Las autoridades responsables de la seguridad mantendrán un cambio de impresiones y experiencia activo con el fin de armonizar sus criterios decisorios en toda la Comunidad. El objetivo de su cooperación será en particular facilitar y coordinar la certificación de la seguridad de las empresas ferroviarias a las que se hayan adjudicado franjas ferroviarias internacionales con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 15 de la Directiva 2001/14/CE.

La Agencia prestará su apoyo a las autoridades responsables de la seguridad en el ejercicio de las citadas funciones.

Artículo 18

Informe anual

Cada año, la autoridad responsable de la seguridad publicará un informe anual sobre sus actividades del año anterior y lo remitirá a la Agencia el 30 de septiembre a más tardar. El informe contendrá información sobre:

- a) la evolución de la seguridad ferroviaria, incluido, para cada Estado miembro, un inventario de los ICS recogidos en el Anexo I;
- b) cambios importantes en la legislación y la reglamentación relativas a la seguridad ferroviaria;
- c) el desarrollo de la certificación de la seguridad y de la autorización de seguridad;
- d) los resultados y la experiencia de la supervisión de los administradores de la infraestructura y de las empresas ferroviarias.

CAPÍTULO V

INVESTIGACIÓN SOBRE ACCIDENTES E INCIDENTES

Artículo 19

Obligación de investigar

1. Los Estados miembros velarán por que el organismo de investigación a que se refiere el artículo 21 lleve a cabo una investigación cuando se produzcan accidentes graves en el sistema ferroviario; el objetivo de la investigación será la posible mejora de la seguridad ferroviaria y la prevención de accidentes.
2. Además de los accidentes graves, el organismo de investigación a que se refiere el artículo 21 podrá investigar los accidentes y los incidentes que, en condiciones ligeramente distintas, podrían haber provocado accidentes graves, incluidos fallos técnicos de los subsistemas estructurales o de los componentes de interoperabilidad de los sistemas ferroviarios transeuropeos de alta velocidad o convencionales.

Se confiará a la discreción del organismo de investigación la decisión de si procede o no una investigación sobre dichos accidentes o incidentes. Dicho organismo tendrá en cuenta al tomar su decisión:

- a) la gravedad del accidente o incidente;
- b) si forma parte de una serie de accidentes o incidentes con repercusión en el sistema en su conjunto;
- c) su repercusión en la seguridad ferroviaria en el plano comunitario;

d) las peticiones de los administradores de la infraestructura, de las empresas ferroviarias y de la autoridad responsable de la seguridad o de los Estados miembros.

3. El alcance y el procedimiento de las investigaciones los determinará el organismo de investigación, teniendo en cuenta los principios y los objetivos de los artículos 20 y 22 y en función de las conclusiones que prevea extraer del accidente o incidente al efecto de la mejora de la seguridad.

4. La investigación no se ocupará en ningún caso de la determinación de la culpa o de la responsabilidad.

Artículo 20

Estatuto jurídico de la investigación

1. Los Estados miembros definirán, en el marco de sus ordenamientos jurídicos respectivos, el estatuto jurídico de la investigación que permita a los investigadores responsables llevar a cabo su cometido de la manera más eficaz y en el plazo más breve.

2. De conformidad con la legislación vigente en los Estados miembros y, en su caso, en cooperación con las autoridades responsables de la investigación judicial, se proporcionará a los investigadores lo antes posible:

a) acceso al lugar del accidente o incidente, así como al material rodante implicado y a las instalaciones relacionadas de infraestructura y de control del tráfico y señalización;

- b) el derecho a efectuar un inventario inmediato de las pruebas y a la retirada controlada de los restos, instalaciones de infraestructura o piezas a efectos de examen o de análisis;
 - c) acceso al contenido de los indicadores y a los equipos de grabación de mensajes orales que se encuentren a bordo, y posibilidad de utilizarlo, y al registro del funcionamiento del sistema de señalización y control del tráfico;
 - d) acceso a los resultados del examen de los cuerpos de las víctimas;
 - e) acceso a los resultados de los exámenes del personal de los trenes y de cualquier otro personal ferroviario implicado en el accidente o incidente;
 - f) posibilidad de interrogar al personal ferroviario implicado y a otros testigos;
 - g) acceso a cualquier información o documentación pertinente en posesión del administrador de la infraestructura, de las empresas ferroviarias implicadas y de la autoridad responsable de la seguridad.
3. La investigación será independiente de cualquier investigación judicial.

Artículo 21

Organismo de investigación

1. Cada Estado miembro velará por que las investigaciones sobre accidentes e incidentes a que se refiere el artículo 19 sean efectuadas por un organismo permanente, que dispondrá de al menos un investigador capaz de desempeñar la función de investigador responsable en caso de accidente o incidente. Dicho organismo será independiente, en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier administrador de la infraestructura, empresa ferroviaria, organismo de tarificación, organismo de adjudicación y organismo notificado y de cualquier parte cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con el cometido confiado al organismo de investigación. Será asimismo funcionalmente independiente de la autoridad responsable de la seguridad y de cualquier regulador de los ferrocarriles.
2. El organismo de investigación realizará sus cometidos con independencia de las organizaciones mencionadas en el apartado 1 y se le dotará de los recursos suficientes al efecto. Se conferirá a sus investigadores un estatuto jurídico que les otorgue las garantías necesarias de independencia.
3. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones necesarias para que las empresas ferroviarias, los administradores de la infraestructura y, en su caso, la autoridad responsable de la seguridad, estén obligados a informar inmediatamente al organismo de investigación los accidentes e incidentes a que se refiere el artículo 19. El organismo de investigación deberá estar en condiciones de responder a tales informes y adoptar las medidas necesarias para abrir la investigación a más tardar una semana después de haber recibido el informe sobre el accidente o incidente.
4. El organismo de investigación podrá combinar el cometido asignado en virtud de la presente Directiva con labores de investigación de otras incidencias distintas de los accidentes e incidentes ferroviarios siempre que tales investigaciones no pongan en peligro su independencia.

5. De ser necesario, el organismo de investigación podrá solicitar la ayuda de organismos de investigación de otros Estados miembros o de la Agencia al efecto de aprovechar los conocimientos técnicos de éstos o de proceder a inspecciones, análisis o evaluaciones técnicas.
6. Los Estados miembros podrán confiar al organismo de investigación labores de investigación sobre accidentes e incidentes ferroviarios distintos de los recogidos en el artículo 19.
7. Los organismos de investigación mantendrán un activo cambio de impresiones y experiencias con el fin de desarrollar métodos comunes de investigación, elaborar principios comunes para el seguimiento de las recomendaciones de seguridad y adaptarse al progreso técnico y científico.

La Agencia prestará su apoyo al efecto a los organismos de investigación.

Artículo 22

Realización de las investigaciones

1. Un accidente o un incidente de los mencionados en el artículo 19 será investigado por el organismo de investigación del Estado miembro en que se haya producido. Si no es posible determinar en qué Estado miembro se ha producido o si se produce en o cerca de una instalación fronteriza entre dos Estados miembros, los organismos pertinentes acordarán cuál de ellos se encargará de la investigación o acordarán llevarla a cabo en colaboración. En el primer caso, el otro organismo podrá participar en la investigación y ambos compartirán plenamente sus resultados.

Se invitará a los organismos de investigación de otro Estado miembro a participar en una investigación cuando esté implicada en el accidente o incidente una empresa ferroviaria establecida y autorizada en dicho Estado miembro.

El presente apartado no será óbice para que, en otras circunstancias, los Estados miembros acuerden que los organismos pertinentes cooperen en sus investigaciones.

2. En cada caso de accidente o incidente, el organismo responsable de la investigación dispondrá los medios apropiados, incluidos los conocimientos técnicos y operativos necesarios para llevar a cabo su cometido. Podrá recurrirse a peritos internos o externos al organismo, dependiendo de la naturaleza del accidente o incidente que se investigue.

3. La investigación se llevará a cabo con la mayor apertura posible, oyendo a todas las partes y compartiendo los resultados. Se informará periódicamente de la investigación y de sus avances al administrador de la infraestructura y a las empresas ferroviarias pertinentes, a la autoridad responsable de la seguridad, a las víctimas y a sus parientes, a los propietarios de bienes dañados, a los fabricantes, a los servicios de socorro implicados y a los representantes del personal y de los usuarios, y se les brindará, siempre que sea factible, la oportunidad de exponer sus opiniones y puntos de vista durante la investigación y la posibilidad de hacer observaciones sobre la información de los proyectos de informes.

4. El organismo investigador finalizará sus pesquisas en el lugar del accidente en el plazo más breve posible, para permitir que el administrador de infraestructuras restablezca la infraestructura y la abra cuanto antes a los servicios de transporte ferroviario.

Artículo 23

Informes

1. La investigación sobre un accidente o un incidente de los mencionados en el artículo 19 será objeto de informes de la forma adecuada al tipo y a la gravedad del accidente o incidente y a la importancia de los resultados. En los informes figurarán los objetivos de las investigaciones a que se refiere el apartado 1 del artículo 19 y se incluirán, cuando proceda, recomendaciones de seguridad.
2. El organismo de investigación hará público el informe final en el plazo más breve posible y normalmente, a más tardar, doce meses después de la fecha de la incidencia. El informe se ajustará lo más estrechamente posible a la estructura de información fijada en el Anexo V. El informe, incluidas las recomendaciones de seguridad, se comunicará a las partes pertinentes a que se refiere el apartado 3 del artículo 22 y a los organismos y partes afectados de otros Estados miembros.
3. Cada año, el organismo de investigación publicará, el 30 de septiembre a más tardar, un informe anual en el que dará cuenta de las investigaciones realizadas el año anterior, las recomendaciones de seguridad publicadas y las medidas adoptadas de acuerdo con las recomendaciones emitidas con anterioridad.

Artículo 24

Información que se remitirá a la Agencia

1. En el plazo de una semana después de la decisión de abrir una investigación, el organismo de investigación informará a la Agencia al respecto. La información indicará la fecha, la hora y el lugar de la incidencia, así como su tipo y sus consecuencias en lo relativo a víctimas mortales, lesiones corporales y daños materiales.

2. El organismo de investigación remitirá a la Agencia un ejemplar de los informes finales a que se refiere el apartado 2 del artículo 23 y del informe anual dispuesto en el apartado 3 del artículo 23.

Artículo 25

Recomendaciones de seguridad

1. Una recomendación de seguridad publicada por un organismo de investigación no dará lugar en ningún caso a la presunción de culpa o de responsabilidad por un accidente o incidente.
2. Las recomendaciones se dirigirán a la autoridad responsable de la seguridad y, si el carácter de la recomendación así lo hiciera necesario, a otros organismos o autoridades del Estado miembro o de otros Estados miembros. Los Estados miembros y sus autoridades responsables de la seguridad adoptarán las medidas necesarias para velar por que se tomen en debida consideración las recomendaciones de seguridad emitidas por los organismos de investigación y, en su caso, se actúe en consecuencia.
3. La autoridad responsable de la seguridad y otras autoridades u organismos o, cuando proceda, otros Estados miembros a los que se hayan formulado recomendaciones, informarán al menos una vez al año al organismo de investigación las medidas que adopten o proyecten adoptar a raíz de la recomendación.

CAPÍTULO VI

COMPETENCIAS DE EJECUCIÓN

Artículo 26

Adaptación de los Anexos

Los Anexos se adaptarán al progreso técnico y científico de conformidad con el procedimiento recogido en el apartado 2 del artículo 27.

Artículo 27

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el comité establecido por el artículo 21 de la Directiva 96/48/CE.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.
3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.
4. El Comité aprobará su reglamento interno.

Artículo 28

Medidas de aplicación

1. Los Estados miembros podrán someter a la Comisión cualquier medida relativa a la aplicación de la presente Directiva. Las decisiones oportunas se adoptarán con arreglo al procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 27.
2. A petición de un Estado miembro o por propia iniciativa, la Comisión examinará, para un caso concreto, la aplicación y puesta en vigor de las disposiciones relativas a la certificación de seguridad y la autorización de seguridad, y en el plazo de dos meses a partir de la recepción de la citada solicitud decidirá con arreglo al procedimiento recogido en el apartado 2 del artículo 27 si debe seguir aplicándose la medida de que se trate. La Comisión comunicará su decisión al Parlamento Europeo, al Consejo y a los Estados miembros.

CAPÍTULO VII

DISPOSICIONES GENERALES Y FINALES

Artículo 29

Modificaciones de la Directiva 95/18/CE

La Directiva 95/18/CE queda modificada como sigue:

- 1) El artículo 8 queda sustituido por el texto siguiente:

"Artículo 8

Se cumplirán los requisitos de competencia profesional cuando la empresa ferroviaria solicitante tenga o vaya a tener unos órganos directivos con los conocimientos y/o la experiencia necesarios para ejercer un control operativo y una supervisión seguros y fiables del tipo de operaciones descrito en la licencia".

- 2) En el Anexo, queda suprimida la sección II.

Artículo 30

Modificaciones de la Directiva 2001/14/CE

La Directiva 2001/14/CE queda modificada como sigue:

- 1) El título queda sustituido por el texto siguiente:

"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 y la aplicación de cánones por su utilización".

- 2) La letra f) del apartado 2 del artículo 30 se sustituye por:

"f) los acuerdos de acceso conforme al artículo 10 de la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios^{*}, modificada por la Directiva 2004/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., por la que se modifica de la Directiva 91/440/CEE del Consejo sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios^{**}."

^{*} DO L 237 de 24.8.1991, p. 25.

^{**} DO L "...".

- 3) Queda suprimido el artículo 32.

4) En el artículo 34, el apartado 2 queda sustituido por el texto siguiente:

"2. A petición de un Estado miembro o por propia iniciativa, la Comisión examinará, para un caso concreto, la aplicación y puesta en vigor de las disposiciones relativas a la tarificación y la adjudicación de capacidad, y en el plazo de dos meses a partir de la recepción de la citada solicitud decidirá con arreglo al procedimiento recogido en el apartado 2 del artículo 35 si debe seguir aplicándose la medida de que se trate. La Comisión comunicará su decisión al Parlamento Europeo, al Consejo y a los Estados miembros".

Artículo 31

Informe y otras acciones comunitarias

La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo antes del ...^{*} y cada cinco años a partir de entonces, un informe sobre la aplicación de la presente Directiva.

En caso necesario, se adjuntarán al informe propuestas de nuevas actuaciones comunitarias.

Artículo 32

Sanciones

Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva, y adoptarán todas las medidas necesarias para asegurar su aplicación. Las sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas, no discriminatorias y disuasorias.

*

Tres años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

Los Estados miembros notificarán dicho régimen a la Comisión a más tardar en la fecha especificada en el artículo 33, y le notificarán sin tardanza cualquier modificación posterior que los afecte.

Artículo 33

Incorporación al Derecho interno

Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar el ...^{*}. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una 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 34

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor el día de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.

^{*} Dos años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

Artículo 35

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son 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. McDOWELL

ANEXO I**Indicadores comunes de seguridad**

Indicadores comunes de seguridad que deben notificar las autoridades responsables de la seguridad:

De presentarse, se dará cuenta por separado de los indicadores relacionados con las actividades a que se refieren las letras a) y b) del apartado 2 del artículo 2.

Si se descubrieran nuevos hechos o errores después de la presentación del informe, la autoridad responsable de la seguridad modificará o enmendará los indicadores de un año concreto cuando se presente la primera oportunidad conveniente y a más tardar con ocasión del siguiente informe anual.

Se aplicará el Reglamento (CE) n.º 91/2003 de 16 de diciembre de 2002, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a las estadísticas sobre transporte ferroviario ¹ a los indicadores relativos a accidentes de la siguiente sección 1 en la medida en que se disponga de dicha información.

(1) Indicadores relativos a accidentes

1. Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de accidentes y desglose según los tipos de accidentes siguientes:

- colisiones de trenes, incluidas colisiones con obstáculos dentro del gálibo de libre paso;

¹ DO L 14 de 21.1.2003, p. 1.

- descarrilamientos de trenes;
- accidentes en pasos a nivel, incluidos los accidentes que afecten a peatones en pasos a nivel;
- accidentes causados a personas por material rodante en movimiento con la excepción de los suicidios;
- suicidios;
- incendios en el material rodante;
- otros.

Se informará de cada accidente con arreglo al tipo de accidente primario, aun si las consecuencias del accidente secundario fueran más graves, por ejemplo un incendio tras un descarrilamiento.

2. Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de heridos graves y víctimas mortales por tipo de accidente desglosado en las siguientes categorías:

- pasajeros (también en relación con el número total de pasajeros-kilómetro);
- empleados, incluido el personal de contratistas;

- usuarios de pasos a nivel;
- personas no autorizadas en instalaciones ferroviarias;
- otros.

(2) Indicadores relativos a incidentes y cuasi accidentes

1. Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de roturas de carril, deformaciones de la vía y fallos de la señalización de sentido.
2. Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de señales pasadas en situación de peligro.
3. Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de ruedas y ejes rotos de material rodante en servicio.

(3) Indicadores relativos a las consecuencias de los accidentes

1. Costes totales y relativos (en relación con los kilómetros-tren) en euros de todos los accidentes, de los que se calcularán e incluirán, de ser posible, los costes siguientes:
 - muertes y lesiones;

- indemnización por pérdida o deterioro de bienes de pasajeros, personal o terceros, incluidos daños provocados al medio ambiente;
- reemplazo o reparación de instalaciones ferroviarias y de material rodante dañados;
- retrasos, perturbaciones y cambios de encaminamiento del tráfico, incluidos costes adicionales de personal y pérdida de futuros ingresos.

Se deducirán de los costes mencionados más arriba las indemnizaciones o compensaciones recibidas o que previsiblemente se recibirán de terceros tales como los dueños de vehículos de motor implicados en accidentes en pasos a nivel. No se deducirá la compensación recibida por las pólizas de seguros en posesión de las empresas ferroviarias o los administradores de la infraestructura.

2. Número total y relativo (en relación con el número de horas trabajadas) de horas de trabajo del personal y de contratistas perdidas con motivo de accidentes.

(4) Indicadores relacionados con la seguridad técnica de la infraestructura y su aplicación

1. Porcentaje de vías en servicio con protección automática de trenes, porcentaje de kilómetros-tren que emplean sistemas operativos de protección automática de trenes.
2. Número de pasos a nivel (totales y por kilómetro de línea). Porcentaje de pasos a nivel con protección manual o automática.

(5) Indicadores relativos a la gestión de la seguridad

Auditorías internas realizadas por los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias según la documentación del sistema de gestión de la seguridad. Número total de auditorías realizadas y su número como porcentaje de las auditorías obligatorias (y proyectadas).

(6) Definiciones

Las autoridades notificadoras pueden usar definiciones de los indicadores y métodos de cálculo de costes aplicados en el plano nacional cuando se presenten los datos de conformidad con el presente Anexo. Todas las definiciones y métodos de cálculo utilizados se explicarán en un anexo al informe anual dispuesto en el artículo 18.

ANEXO II

Notificación de las normas nacionales de seguridad

Se notificarán a la Comisión según el procedimiento descrito en el artículo 8 las siguientes normas nacionales de seguridad:

1. Normas relativas a los objetivos y métodos de seguridad nacionales vigentes.
2. Normas relativas a los requisitos de los sistemas de gestión de la seguridad y de certificación de la seguridad de empresas ferroviarias.
3. Normas relativas a los requisitos de autorización de la puesta en servicio y el mantenimiento del material rodante nuevo y modificado sustancialmente que todavía no estén cubiertos por una ETI. La notificación incluirá las normas de intercambio de material rodante entre empresas ferroviarias, los sistemas de registro y los requisitos aplicables a los procedimientos de prueba.
4. Normas de funcionamiento comunes de la red ferroviaria que todavía no estén cubiertas por una ETI, incluidas las normas relativas al sistema de señalización y gestión del tráfico.
5. Normas por las que se dispongan requisitos impuestos a otras normas de funcionamiento internas (normas de la empresa) que deban fijar los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias.

6. Normas relativas a los requisitos del personal que desempeña cometidos cruciales de seguridad, incluidos los criterios de selección, la aptitud desde el punto de vista médico y la formación profesional y certificación en la medida en que no estén cubiertos por una ETI.
 7. Normas relativas a la investigación de accidentes e incidentes.
-

ANEXO III**Sistemas de gestión de la seguridad****1. Requisitos del sistema de gestión de la seguridad**

El sistema de gestión de la seguridad se documentará en todos los extremos pertinentes y describirá, en particular, el reparto de responsabilidades dentro de la organización del administrador de la infraestructura o de la empresa ferroviaria. Se explicará cómo se asegura el control de la gestión en los diversos niveles, cómo participan el personal y sus representantes en todos los niveles y cómo se vela por la mejora permanente del sistema de gestión de la seguridad.

2. Elementos básicos del sistema de gestión de la seguridad

Los elementos básicos del sistema de gestión de la seguridad son los siguientes:

- a) una política de seguridad aprobada por el director ejecutivo de la organización y comunicada a todo el personal;
- b) objetivos cualitativos y cuantitativos de la organización respecto al mantenimiento y mejora de la seguridad, y planes y procedimientos para alcanzar esos objetivos;

- c) procedimientos para el cumplimiento de las normas técnicas y de explotación existentes, nuevas y modificadas, u otras condiciones preceptivas dispuestas en:

- las ETI
- las normas nacionales a que se refiere el artículo 8 y el Anexo II
- otras normas pertinentes, o
- en decisiones de las autoridades

y procedimientos para garantizar el cumplimiento de las normas y otras condiciones preceptivas durante el ciclo vital del equipo y los servicios;

- d) procedimientos y métodos para llevar a cabo la evaluación de riesgos y para aplicar las medidas de control de riesgo siempre que un cambio de las condiciones de funcionamiento o un nuevo material suponga nuevos riesgos en la infraestructura o en los servicios;
- e) disposición de programas de formación del personal y sistemas que garanticen el mantenimiento de la competencia del personal y el desempeño consecuente de los cometidos;
- f) medidas para el suministro de la suficiente información dentro de la organización y, en su caso, entre organizaciones que exploten la misma infraestructura;
- g) procedimientos y formatos de documentación de la información sobre la seguridad y designación del procedimiento de control de la configuración de la información vital relativa a la seguridad;

- h) procedimientos que garanticen la notificación, investigación y análisis de accidentes, incidentes, cuasi accidentes y otras incidencias peligrosas, así como la adopción de las medidas de prevención necesarias;
 - i) disposición de planes de acción, alerta e información en caso de emergencia, acordados con las autoridades públicas pertinentes;
 - j) disposiciones relativas a la auditoría interna periódica del sistema de gestión de la seguridad.
-

ANEXO IV

Declaraciones relativas a la parte del certificado de seguridad específica para la red

Se presentarán los siguientes documentos para que la autoridad responsable de la seguridad pueda expedir la parte del certificado de seguridad específica para la red:

- Documentación a aportar por la empresa ferroviaria de las ETI o las partes de ETI y, cuando proceda, de las normas nacionales de seguridad y otras aplicables a sus servicios, personal y material rodante y cómo el sistema de gestión de la seguridad garantiza su cumplimiento.
- Documentación a aportar por la empresa ferroviaria de las diversas categorías de personal empleadas o contratadas para el servicio, incluidas pruebas de que cumplen los requisitos de las ETI o las normas nacionales y disponen de la debida certificación.
- Documentación a aportar por la empresa ferroviaria de los diversos tipos de material rodante utilizados en el servicio, incluidas pruebas de que cumplen los requisitos de las ETI o las normas nacionales y disponen de la debida certificación.

Para evitar la duplicación del trabajo y reducir la cantidad de información, en relación con los elementos que cumplan las ETI y otros requisitos de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE solamente deberá presentarse documentación resumida.

ANEXO VContenido esencial del informe de investigación sobre accidentes e incidentes**(1) Resumen**

El resumen contendrá una breve descripción de la incidencia, cuándo y dónde tuvo lugar y sus consecuencias. Indicará las causas directas así como los factores coadyuvantes y las causas subyacentes averiguadas por la investigación. Se citarán las recomendaciones principales y se proporcionará información sobre los destinatarios de dichas recomendaciones.

(2) Hechos inmediatos de la incidencia**1. Incidencia:**

- Fecha, hora y localización exactas de la incidencia.
- Descripción de los hechos y del lugar del accidente incluidos los cometidos de los servicios de rescate y de socorro.
- La decisión de abrir una investigación, la composición del equipo de investigadores y la realización de la investigación.

2. Circunstancias de la incidencia:

- Personal y contratistas implicados y otras partes implicadas y testigos.
- Los trenes y su composición incluido el número de matrícula del material rodante implicado.
- La descripción de la infraestructura y del sistema de señalización (tipos de vía, agujas, enclavamiento, señales, protección del tren).
- Medios de comunicación.
- Obras en el lugar o sus cercanías.
- Activación del plan de emergencia ferroviario y de su cadena de acontecimientos.
- Activación del plan de emergencia de los servicios públicos de salvamento, la policía y los servicios médicos y su cadena de acontecimientos.

3. Víctimas mortales, lesiones y daños materiales:

- Pasajeros y terceros, personal (incluidos los contratistas).
- Carga, equipaje y otros bienes.
- Material rodante, infraestructura y medio ambiente.

4. Circunstancias externas:

- Condiciones meteorológicas y referencias geográficas.

(3) Relación de las investigaciones e indagaciones

1. Resumen de las declaraciones de los testigos (sujeto a la protección de la identidad de las personas):

- Personal ferroviario, incluidos los contratistas.
- Otros testigos.

2. Sistema de gestión de la seguridad:

- Organización marco y cómo se dan y ejecutan las órdenes.
- Requisitos del personal y cómo se cumplen.
- Rutinas de los controles y auditorías internos y sus resultados.
- Interfaz entre las diferentes partes en la infraestructura.

3. Normativa

- Legislación y reglamentación pública nacional y comunitaria pertinente.
- Otras normas tales como normas de explotación, instrucciones locales, requisitos del personal, preceptos de mantenimiento y normas aplicables.

4. Funcionamiento del material rodante y de las instalaciones técnicas:

- Sistema de control mando y señalización, incluidas las grabaciones de los registradores automáticos de datos.
- Infraestructura.
- Equipo de comunicaciones.
- Material rodante, incluidas las grabaciones de los registradores automáticos de datos.

5. Documentación del sistema operativo:

- Medidas tomadas por el personal de control y señalización del tráfico.
- Intercambio de mensajes verbales en relación con la incidencia, incluida la documentación procedente de grabaciones.
- Medidas destinadas a proteger y salvaguardar el lugar de la incidencia.

6. Interfaz hombre-máquina-organización:

- Tiempo de trabajo del personal implicado.
- Circunstancias médicas y personales con influencia en la incidencia, incluida la existencia de tensión física o psicológica.
- Diseño del equipo con efectos en la interfaz antropomecánica.

7. Incidencias anteriores de carácter similar.

(4) Análisis y conclusiones

1. Descripción definitiva de la cadena de acontecimientos:

- Establecimiento de las conclusiones sobre la incidencia, basándose en los hechos establecidos en el capítulo 3.

2. Deliberación:

- Análisis de los hechos establecidos en el capítulo 3 con objeto de extraer conclusiones sobre las causas de la incidencia y la eficacia de los servicios de salvamento.

3. Conclusiones:

- Causas directas e inmediatas de la incidencia, incluidos los factores coadyuvantes relacionados con las acciones de las personas implicadas o las condiciones del material rodante o de las instalaciones técnicas.
- Causas subyacentes relacionadas con las cualificaciones, los procedimientos y el mantenimiento.
- Causas profundas relacionadas con las condiciones del marco normativo y la aplicación del sistema de gestión de la seguridad.

4. Observaciones adicionales:

- Deficiencias y defectos establecidos durante la investigación pero que no guardan relación con las conclusiones sobre las causas.

(5) Medidas adoptadas

- Relación de las medidas ya tomadas o adoptadas de resultados de la incidencia.

(6) Recomendaciones

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,

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.

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 ¹. 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 2000², 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 ³.

¹ DO L 235 de 17.9.1996, p. 6. Directiva modificada por el Reglamento (CE) n° 1882/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

² DO C 59 de 23.2.2001, p. 121.

³ DO L 110 de 20.4.2001, p. 1.

- (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 .../2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea ¹ (denominado en lo sucesivo "Reglamento de la Agencia") y de la Directiva 2004/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios ² (denominada en lo sucesivo "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.

¹ DO L

² DO L

- (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 ¹, 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 ² 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 ³, 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.

¹ DO L 75 de 15.3.2001, p. 1.

² DO L 75 de 15.3.2001, p. 26.

³ 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).

-
- (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 ¹.
- (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.

¹ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

-
- (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^{*}, 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."

*

Fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

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) n.º /2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea * 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 **. Los interlocutores sociales dispondrán de un plazo de tres meses para manifestar su parecer.

* DO L

** DO L 225 de 12.8.1998, p. 27."

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 *.

* 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)."

- 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/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios* (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 **, 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.

* DO L

** 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).".

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 ...^{*} 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."

*

Un año después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

- 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 * 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.

* DO L 184 de 17.7.1999, p. 23."

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 *.

Artículo 21 quater

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

* DO L 110 de 20.4.2001, p. 1."

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 * y los certificados de seguridad, en el marco de la Directiva 2004/.../CE ⁺, como de las entidades a cargo de las investigaciones en caso de accidente.

* 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)."

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".

⁺ Número de la Directiva de seguridad ferroviaria.

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) nº ../2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de, por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea (Reglamento de la Agencia) * 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 **. Los interlocutores sociales dispondrán de un plazo de tres meses para manifestar su parecer.

* DO L ...

** DO L 225 de 12.8.1998, p. 27."

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) * 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 **, 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.

* DO L ...

** 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).".

- 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^{*} 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."

*

Un año después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

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/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., 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* y la publicación de las ETI, incluida la adopción del sistema de referencia mencionado en el artículo 25.

* DO L".

- 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) nº xx/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."

⁺ Número del Reglamento de la Agencia.

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 *, y los certificados de seguridad, en el marco de la Directiva 2004/.../CE ++, como de las entidades a cargo de las investigaciones en caso de accidente.

* 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).".

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 *. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

++ Número de la Directiva de seguridad ferroviaria.

* 24 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

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. McDOWELL

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 *, 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.

* 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 * 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.

* 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)."

DIRECTIVA 2004/51/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
de 29 de abril de 2004

por la que se modifica la Directiva 91/440/CEE
sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular el apartado 1 de su artículo 71,

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 de 23 de marzo de 2004,

¹ DO C 291 E de 26.11.2002, p. 1.

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. 89), Posición Común del Consejo de 26 de junio de 2003 (DO C 270 E de 11.11.2003, p. 1) y Posición del Parlamento Europeo de 23 de octubre de 2003 (no publicada aún en el Diario Oficial). Resolución Legislativa de 22 de abril de 2004 y Decisión del Consejo de 26 de abril de 2004.

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991 ¹, establece que a las empresas ferroviarias titulares de una licencia se les concederán derechos de acceso a la red transeuropea de transporte ferroviario de mercancías y, a partir de 2008 a más tardar, a toda la red, para los servicios internacionales de transporte ferroviario de mercancías.
- (2) La extensión de dichos derechos de acceso a los servicios internacionales de transporte ferroviario de mercancías a la totalidad de la red a partir del 1 de enero de 2006 debe permitir incrementar los beneficios previstos en términos de cambio a otros medios de transporte y de desarrollo del transporte ferroviario internacional de mercancías.
- (3) La extensión de dichos derechos de acceso a todo tipo de servicios de transporte ferroviario de mercancías a partir del 1 de enero de 2007, de conformidad con el principio de libre prestación de servicios, mejorará la eficiencia del ferrocarril con respecto a otros modos de transporte y facilitará asimismo un sistema de transporte sostenible entre Estados miembros y en el interior de dichos Estados, al fomentar la competencia y permitir la entrada de nuevos capitales y empresas.
- (4) La presente Directiva forma parte de un conjunto de medidas anunciadas en el Libro Blanco sobre la política de transportes, que engloba la Directiva 2004/.../CE sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios (Directiva de seguridad ferroviaria) ², la Directiva por la que se modifican las Directivas de interoperabilidad ³ y el Reglamento (CE) n° .../2004 por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea ⁴. Este conjunto de medidas, denominado "segundo paquete ferroviario" fue adoptado para seguir desarrollando el marco reglamentario comunitario en el sector del ferrocarril tal y como está establecido en las Directivas 2001/12/CE ⁵, 2001/13/CE ⁶ y 2001/14/CE ⁷, siendo denominadas estas últimas Directivas: "primer paquete ferroviario". Con vistas a completar el marco reglamentario y proseguir los

¹ DO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva modificada por la Directiva 2001/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 75 de 15.3.2001, p. 1).

² DO L

³ DO L

⁴ DO L

⁵ DO L 75 de 15.3.2001, p. 1.

⁶ DO L 75 de 15.3.2001, p. 26.

⁷ 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).

esfuerzos para hacer realidad un área ferroviaria europea integrada, la Comisión propuso el 3 de marzo de 2004 un tercer conjunto de medidas para contribuir aún más al objetivo de la presente Directiva. El tercer paquete propuesto se refiere a los permisos de conducir de los maquinistas, la calidad del servicio del transporte de mercancías por ferrocarril, los derechos de los pasajeros en el transporte internacional por ferrocarril y a la apertura de mercados para los servicios de transporte internacional de pasajeros por ferrocarril. El Parlamento Europeo ya votó en octubre de 2003 en el presente procedimiento legislativo una enmienda destinada a la apertura de mercados para todos los servicios de transporte de pasajeros para el 2008. El Parlamento Europeo y el Consejo convinieron en examinar con diligencia el tercer paquete de medidas. Respecto a la apertura de mercados para los servicios de transporte internacional de pasajeros por ferrocarril la fecha del 2010 propuesta por la Comisión debe ser considerada como un objetivo que permite a todos los operadores prepararse de manera adecuada.

- (5) La Comisión debe examinar la evolución del tráfico, la seguridad, las condiciones de trabajo y la situación de los operadores y debe elaborar, a más tardar el 1 de enero de 2006 un informe sobre esta evolución acompañado, si procede, de propuestas nuevas que permitan asegurar las mejores condiciones posibles para la economía de los Estados miembros, para las compañías ferroviarias y sus trabajadores, y para los usuarios.

- (6) Los servicios de transporte ferroviario de mercancías ofrecen oportunidades considerables para la creación de nuevos servicios de transporte y la mejora de los existentes a escala nacional y europea.
- (7) Para ser plenamente competitivo, el transporte ferroviario de mercancías ha de ofrecer servicios completos, incluido el transporte entre Estados miembros y en el interior de dichos Estados.
- (8) Dado que la seguridad ferroviaria se rige por la Directiva 2004/.../CE ⁺, como parte de un nuevo marco normativo comunitario coherente para el sector ferroviario, las disposiciones referentes a la seguridad que figuran en la Directiva 91/440/CEE deben derogarse.
- (9) La Directiva 91/440/CEE debe, por tanto, modificarse en consecuencia,

HA ADOPTADO LA SIGUIENTE DIRECTIVA:

⁺ Nota a la OPOCE: Introdúzcase el número de la Directiva de seguridad ferroviaria.

Artículo 1

La Directiva 91/440/CEE se modifica como sigue:

- 1) Se suprime el apartado 2 del artículo 7 a partir de la entrada en vigor de la Directiva 2004/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios.
- 2) El artículo 10 se modifica de la siguiente forma:
 - a) El apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

"3. Se concederá a las empresas ferroviarias incluidas en el ámbito de aplicación del artículo 2, en condiciones equitativas, acceso a la red transeuropea de transporte ferroviario de mercancías definida en el artículo 10 bis y en el anexo I, y, a más tardar el 1 de enero de 2006 a toda la red ferroviaria, para la explotación de servicios de transporte internacional de mercancías.

Además, a más tardar el 1 de enero de 2007, se concederá a las empresas ferroviarias incluidas en el ámbito de aplicación del artículo 2, en condiciones equitativas, acceso a la infraestructura de todos los Estados miembros para la explotación de todo tipo de servicios de transporte de mercancías."

b) El apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

"5. Toda empresa ferroviaria que explote servicios de transporte ferroviario celebrará los acuerdos necesarios, conforme al Derecho público o privado, con los administradores de las infraestructuras ferroviarias utilizadas. Las condiciones por las que se rijan tales acuerdos serán no discriminatorias y transparentes, de conformidad con lo dispuesto en 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 *.

* 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).".

c) El apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

"6. El acceso por vía férrea y la prestación de servicios vinculados a actividades ferroviarias contempladas en los apartados 1, 2 y 3 en las terminales y puertos que sirvan o puedan servir a más de un cliente final deberán ofrecerse a todas las empresas ferroviarias de forma no discriminatoria y transparente, y las solicitudes de las empresas ferroviarias sólo podrán someterse a restricciones si existen alternativas viables por ferrocarril en condiciones de mercado.".

d) El apartado 8 se sustituye por el texto siguiente:

"8. A más tardar el 1 de enero de 2006, la Comisión presentará al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo, al Comité de las Regiones y al Consejo un informe sobre la aplicación de la presente Directiva.

Dicho informe tratará lo siguiente:

- aplicación de la presente Directiva en los Estados miembros y funcionamiento efectivo de los distintos organismos interesados;
- desarrollo del mercado, en particular tendencias del tráfico internacional, actividad y participación en el mercado de todos los agentes, incluidos los nuevos operadores;
- repercusión en el sector del transporte en general, en particular en lo relativo al cambio modal;
- repercusión en el nivel de seguridad en cada Estado miembro;
- condiciones de trabajo en el sector, para cada Estado miembro.

Si procede, el informe irá acompañado de las oportunas propuestas o recomendaciones relativas a la prosecución de la acción comunitaria para el desarrollo de los ferrocarriles y al marco jurídico que lo rige."

3) La letra c) del apartado 4 del artículo 10 ter se sustituye por lo siguiente:

"c) el estado de la red ferroviaria europea".

4) Se suprime el artículo 14.

Artículo 2

Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 31 de diciembre de 2005. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una 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 3

La presente Directiva entrará en vigor el día de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.

Artículo 4

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. McDOWELL