

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 22 de julio de 2009

por la que se modifica la Decisión 2006/679/CE en lo que se refiere a la aplicación de la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema de control y mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo convencional

[notificada con el número C(2009) 5607]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2009/561/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

- (4) Basándose en estos planes nacionales, la Comisión debe redactar un plan director comunitario de acuerdo con los principios establecidos en el capítulo 7 del anexo de la Decisión 2006/679/CE.

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

- (5) El capítulo 7 del anexo de la Decisión 2006/679/CE establece que el plan director comunitario debe figurar como apéndice de la ETI tras un procedimiento de revisión y se denominará en lo sucesivo Plan de Despliegue Europeo.

Vista la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (Texto refundido) ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 6, apartado 1,

- (6) La Directiva 2008/57/CE indica que las ETI pueden establecer el marco necesario para decidir si procede autorizar de nuevo el subsistema existente y determinar los plazos correspondientes.

Vista la recomendación de la Agencia Ferroviaria Europea sobre el Plan de Despliegue Europeo (ERA-REC-02-2009-ERTMS) de 23 de febrero de 2009,

- (7) La estrategia de aplicación de la ETI de control y mando y señalización no debe basarse tan solo en el cumplimiento por los subsistemas de la ETI en la fecha de su puesta en servicio, rehabilitación o renovación, sino que debe basarse asimismo en una aplicación coordinada en torno a los corredores paneuropeos que conectan las principales zonas europeas del transporte de mercancías. Dado que la interoperabilidad solo podrá conseguirse si los corredores están plenamente equipados, deben estipularse plazos adecuados para la renovación o rehabilitación del subsistema en el Plan de Despliegue Europeo.

Considerando lo siguiente:

- (1) Cada especificación técnica de interoperabilidad («ETI») debe precisar la estrategia de aplicación de las ETI y las etapas que deben superarse para pasar de forma gradual de la situación existente a la final, en que se habrá generalizado el cumplimiento de las ETI.

- (8) Los Estados miembros deben hacer todo lo posible a fin de que se disponga de un módulo específico de transmisión externo para sus sistemas heredados de la clase B, enumerados en el anexo B de la ETI.

- (2) La Decisión de la Comisión 2006/679/CE, de 28 de marzo de 2006, sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema de control y mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo convencional ⁽²⁾ establece la ETI correspondiente.

- (9) Los proyectos del Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo (ERTMS), en general, y las líneas incluidas en el Plan de Despliegue Europeo, en particular, pueden acogerse a ayuda comunitaria del programa RTE-T o de otros programas comunitarios de ayuda financiera.

- (3) De conformidad con el artículo 3 de la Decisión 2006/679/CE, los Estados miembros establecen un plan nacional de aplicación de la ETI de control y mando y señalización y notifican su plan de aplicación a la Comisión.

- (10) Un apoyo financiero adecuado es imprescindible para garantizar el desarrollo del ERTMS de acuerdo con el alcance y los plazos que establece el Plan de Despliegue Europeo. Por consiguiente, puede ajustarse el Plan para tener en cuenta la financiación disponible.

⁽¹⁾ DO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

⁽²⁾ DO L 284 de 16.10.2006, p. 1.

- (11) Los proveedores de equipos ERTMS a bordo han confirmado que podrán entregar equipos a bordo que cumplan la nueva norma (denominada «baseline 3») a más tardar en 2015. Así pues, por regla general, las locomotoras internacionales que se entreguen para esa fecha deben ir equipadas con ERTMS.
- (12) Procede, por tanto, modificar en consecuencia la Decisión 2006/679/CE.
- (13) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité de seguridad e interoperabilidad ferroviaria, establecido en virtud del artículo 29 de la Directiva 2008/57/CE.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

El anexo de la Decisión 2006/679/CE queda modificado como sigue:

- 1) Los puntos 7.1, 7.2 y 7.3 se sustituyen por el texto que figura en el anexo de la presente Decisión.
- 2) En el punto 7.4.2.3, la referencia al punto 7.2.2.5 se sustituye por una referencia al punto 7.2.

Artículo 2

El 31 de diciembre de 2015, a más tardar, la Comisión evaluará la aplicación del Plan de Despliegue Europeo y determinará, previo análisis de los avances registrados en su aplicación hasta 2015, la disponibilidad de equipos que cumplan la nueva norma («baseline 3»), así como las fuentes y los niveles de financiación disponibles para apoyar el despliegue del ERTMS. Evaluará asimismo si procede modificar la presente Decisión, especialmente en lo que se refiere a las líneas que habrán de estar equipadas en el año 2020 a más tardar. Los Estados miembros participarán en ese análisis.

Artículo 3

La presente Decisión será aplicable a partir del 1 de septiembre de 2009.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 22 de julio de 2009.

Por la Comisión

Antonio TAJANI

Vicepresidente

ANEXO

Los puntos 7.1, 7.2 y 7.3 del anexo de la Decisión 2006/679/CE se sustituyen por el texto siguiente:

«7. APLICACIÓN DE LA ETI DE CONTROL Y MANDO

En este capítulo se expone la estrategia para la aplicación (Plan de Despliegue Europeo ERTMS) de la ETI y se indican las etapas que deben superarse para pasar de forma gradual de la situación existente a la final, en que se habrá generalizado el cumplimiento de las ETI.

El Plan de Despliegue Europeo ERTMS no se aplica a las líneas situadas en el territorio de un Estado miembro si su red ferroviaria se halla en un enclave o está aislada por el mar o separada de la red ferroviaria del resto de la Comunidad por condiciones geográficas especiales. Esta estrategia no se aplica a las locomotoras que funcionen exclusivamente en dichas líneas.

7.1. **ERTMS — Aplicación en tierra**

El objetivo del Plan de Despliegue Europeo ERTMS es garantizar, progresivamente, que las locomotoras, automotoras y otros vehículos ferroviarios equipados con ERTMS puedan acceder a un número mayor de líneas, puertos, terminales y centros de clasificación sin necesitar equipos nacionales además del ERTMS.

Para ello, el Plan de Despliegue no requiere la supresión de los sistemas existentes de clase B de las líneas incluidas en él. Sin embargo, en la fecha que se especifique en el plan de aplicación, el estar equipado con un sistema de clase B no será un requisito para el acceso por vía férrea a las líneas incluidas en el Plan de Despliegue para locomotoras, automotoras y otros vehículos ferroviarios equipados con ERTMS.

Cuando las zonas terminales, como los puertos o líneas específicas en un puerto, por ejemplo, no estén equipadas con ningún sistema de clase B, los requisitos en materia de "conexión" de esas terminales no significan necesariamente que dichos terminales o líneas deban estar equipados con ERTMS, siempre que el estar equipado con un sistema de clase B no sea un requisito para el acceso por vía férrea.

Para las líneas de doble carril o carriles múltiples, se considerará que la línea está equipada en cuanto el carril doble esté equipado. Si existe más de una línea en un tramo del corredor, al menos una línea deberá estar equipada en el tramo y se considerará que todo el corredor está equipado en cuanto al menos una línea esté equipada en toda la longitud del corredor.

7.1.1. **Corredores**

Los seis corredores descritos en el apéndice I se equiparán con ERTMS de conformidad con el calendario indicado en dicho apéndice (*).

7.1.2. **Conexión con los principales puertos, centros de clasificación, terminales de carga y zonas de transporte de mercancías de Europa**

Los puertos, centros de clasificación, terminales de carga y zonas de transporte de mercancías indicadas en el apéndice II estarán conectados al menos con uno de los seis corredores mencionados en el apéndice I en la fecha y las condiciones que se especifican en el apéndice II.

7.1.3. **Proyectos financiados por la UE**

Sin perjuicio de lo dispuesto en los puntos 7.1.1 y 7.1.2, la instalación de ERTMS/ETCS será obligatoria en caso de:

- nuevas instalaciones de la parte de protección del tren de un conjunto de CMS, o
- rehabilitaciones de la parte de protección del tren de un conjunto de CMS ya en servicio que modifiquen las funciones o las prestaciones del subsistema

en los proyectos de infraestructura ferroviaria que reciban apoyo financiero del Fondo Europeo de Desarrollo Regional, de los Fondos de Cohesión [Reglamento (CE) n° 1083/2006 (**)] o de los fondos RTE-T [Decisión n° 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (***)].

Ahora bien, en los casos en que la señalización se renueve en tramos cortos (menos de 150 km) y discontinuos de una línea, la Comisión podrá conceder una excepción a esta norma, siempre que el ERTMS esté instalado antes de la primera de las dos fechas que se indican a continuación:

- 5 años tras el final del proyecto, o
- la fecha en que el tramo de esa línea esté conectado con otra línea equipada con ERTMS.

En este punto, la primera de esas dos fechas se denominará “fecha tope de equipo”.

El Estado miembro de que se trate cursará la notificación correspondiente a la Comisión, con un análisis económico que demuestre una ventaja económica o técnica sustancial en la puesta en servicio del ERTMS en la fecha tope de equipo y no en el transcurso del proyecto financiado por la UE.

Esta cláusula solo podrá ser invocada por un Estado miembro si el concurso relativo a la renovación o rehabilitación del sistema de protección del tren contiene una opción clara para equipar con ERTMS la línea, ya sea en el transcurso del proyecto o en la fecha tope de equipo.

La Comisión analizará la notificación presentada y las medidas propuestas por el Estado miembro e informará al Comité mencionado en el artículo 29 de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (****) del resultado de su análisis. Si se concede una excepción, el Estado miembro garantizará que el ERTMS se instale antes de la fecha tope de equipo.

7.1.4. Condiciones en las que se precisan funciones opcionales

Según las características del conjunto de control y mando instalado en tierra y de sus interfaces con otros subsistemas, es posible que, para satisfacer los requisitos esenciales, haya que implementar necesariamente en algunas aplicaciones algunas funcionalidades en tierra no consideradas obligatorias.

La implementación en tierra de funciones nacionales u opcionales no debe impedir la entrada en la infraestructura de un tren que solo cumpla los requisitos obligatorios del sistema de clase A instalado a bordo, excepto en la medida exigida por las siguientes funciones opcionales a bordo:

- una aplicación en tierra ETCS nivel 3 requiere supervisión de la integridad del tren a bordo,
- una aplicación en tierra ETCS nivel 1 con infill requiere la funcionalidad infill correspondiente a bordo si la velocidad de liberación se fija en cero por razones de seguridad (por ejemplo, protección de puntos de peligro),
- si ETCS requiere la radiotransmisión de datos, los servicios GSM-R de transmisión de datos deberán ajustarse a los requisitos ETCS correspondientes,
- un conjunto instalado a bordo que incorpore un STM KER podrá requerir la implementación de la interfaz K.

7.1.5. Sistemas heredados

Los Estados miembros velarán por que la funcionalidad de los sistemas heredados a que se refiere el anexo B de la ETI, así como sus interfaces, sigan ateniéndose a la especificación actual, excepción hecha de las modificaciones que pudieran juzgarse necesarias para atenuar los problemas de seguridad de estos sistemas. Los Estados miembros facilitarán toda la información sobre sus sistemas heredados que resulte necesaria para el desarrollo y la certificación de los aparatos destinados a asegurar la interoperabilidad del equipo de clase A con sus instalaciones heredadas de clase B.

7.1.6. Notificación

Para cada tramo de corredor descrito en el apéndice I, los Estados miembros notificarán a la Comisión el calendario detallado del proceso de equipamiento con ERTMS del tramo de corredor o confirmarán que ya ha sido equipado. La información se notificará a la Comisión a más tardar tres años antes de la fecha tope de equipo del tramo de corredor especificado en el apéndice I.

Para cada puerto, centro de clasificación, terminal de carga o zona de transporte mencionada en el apéndice II, los Estados miembros notificarán las líneas específicas que han de utilizarse para garantizar su conexión con uno de los corredores mencionados en el apéndice I. Esta información se notificará a la Comisión a más tardar tres años antes de la fecha especificada en el apéndice II, con una indicación de la fecha tope de equipo para ese puerto, centro de clasificación, terminal de carga o zona de transporte de mercancías. Si procede, la Comisión Europea podrá solicitar ajustes, especialmente para garantizar la coherencia entre líneas equipadas en las fronteras. Los Estados miembros notificarán a la Comisión el calendario detallado del proceso de equipamiento con ERTMS de esas líneas específicas o confirmarán que ya han sido equipadas con ERTMS. Esta información se notificará a la Comisión a más tardar tres años antes de la fecha especificada en el apéndice II, con una indicación de la fecha tope de equipo para ese puerto, centro de clasificación, terminales de carga o zona de transporte de mercancías.

Los calendarios detallados especificarán, en particular, la fecha en que concluirá el concurso para equipar la línea, los procedimientos establecidos para garantizar la interoperabilidad del corredor con los países vecinos y los principales hitos del proyecto. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión cada 12 meses los avances en materia de aplicación registrados en estas líneas enviando un calendario actualizado.

7.1.7. Retrasos

Si un Estado miembro prevé razonablemente que se producirán retrasos respecto de los plazos que establece la presente Decisión, informará de inmediato a la Comisión. Comunicará a la Comisión una descripción técnica del proyecto y una programación actualizada. Se explicarán asimismo los motivos del retraso y las medidas correctivas aplicadas por el Estado miembro.

Podrá concederse al Estado miembro un plazo adicional de no más de tres años si el retraso se debe a causas ajenas al control que razonablemente puede esperarse de un Estado miembro, como la quiebra de los proveedores o problemas en el proceso de homologación y aprobación por falta de los vehículos de ensayo adecuados. El Estado miembro solo podrá invocar esta cláusula si se cumplen los siguientes requisitos:

- las notificaciones mencionadas en el punto 7.1.6 se recibieron, completas, a su debido tiempo,
- la notificación a que se refiere el párrafo primero del punto 7.1.7 contiene pruebas manifiestas de que los motivos del retraso estaban fuera del control del Estado miembro,
- una autoridad competente es responsable de la coordinación de los proveedores de equipos de a bordo y de vías, así como de la integración y del ensayo de los productos,
- se ha hecho un uso adecuado de los laboratorios existentes,
- se ha demostrado que se han aplicado las medidas adecuadas para reducir al mínimo el plazo adicional.

La Comisión analizará la notificación presentada y las medidas propuestas por el Estado miembro e informará al Comité mencionado en el artículo 29 de la Directiva 2008/57/CE del resultado de su análisis.

7.2. Aplicación a bordo ETCS

Las nuevas locomotoras, nuevas automotoras y otros vehículos ferroviarios nuevos capaces de circular sin tracción y equipados con cabina, pedidos después del 1 de enero de 2012 o puestos en servicio después del 1 de enero de 2015, deberán estar equipados con ERTMS.

Este requisito no se aplicará a las nuevas locomotoras de maniobras y otras nuevas locomotoras, nuevas automotoras y otros vehículos ferroviarios nuevos equipados con cabina, si han sido diseñados exclusivamente para el servicio nacional o el servicio transfronterizo regional. Ahora bien, los Estados miembros podrán introducir requisitos adicionales a escala nacional, especialmente para:

- restringir el acceso a líneas equipadas con ERTMS solo a las locomotoras equipadas con ERTMS, de tal forma que puedan ir desmantelándose los sistemas nacionales existentes,
- exigir que las nuevas locomotoras de maniobras u otros nuevos vehículos ferroviarios equipados con cabina, incluso si han sido diseñados exclusivamente para el servicio nacional o el servicio transfronterizo regional, estén equipados con ERTMS.

7.3. Normas específicas de aplicación GSM-R

Estas normas se aplicarán además de las normas que establecen los puntos 7.1 y 7.2.

7.3.1. Instalaciones en tierra

La instalación de GSM-R será obligatoria en caso de:

- nuevas instalaciones de la parte radioeléctrica de un conjunto de CMS,
- rehabilitación de la parte radioeléctrica de un conjunto de CMS ya en servicio que modifique las funciones o las prestaciones del subsistema.

7.3.2. Instalaciones a bordo

La instalación de GSM-R en el material rodante destinado a ser utilizado en una línea que incluya al menos un tramo equipado con interfaces de clase A (incluso en superposición a un sistema de Clase B), será obligatoria en caso de:

- nuevas instalaciones de la parte radioeléctrica de un conjunto de CMS,
- rehabilitación de la parte radioeléctrica de un conjunto de CMS ya en servicio que modifique las funciones o las prestaciones del subsistema.

7.3.3. Sistemas heredados

Los Estados miembros velarán por que la funcionalidad de los sistemas heredados a que se refiere el anexo B de la ETI, así como sus interfaces, sigan ateniéndose a la especificación actual, excepción hecha de las modificaciones que pudieran juzgarse necesarias para atenuar los problemas de seguridad de estos sistemas. Los Estados miembros facilitarán toda la información sobre sus sistemas heredados que resulte necesaria para el desarrollo y la certificación de los aparatos destinados a asegurar la interoperabilidad del equipo de clase A con sus instalaciones heredadas de clase B.

(*) El apéndice I indica la fecha tope para equiparse, a fin de crear una red ERTMS sólida de forma progresiva. En algunos casos, existen acuerdos voluntarios para adelantar esa fecha.

(**) DO L 210 de 31.7.2006, p. 25.

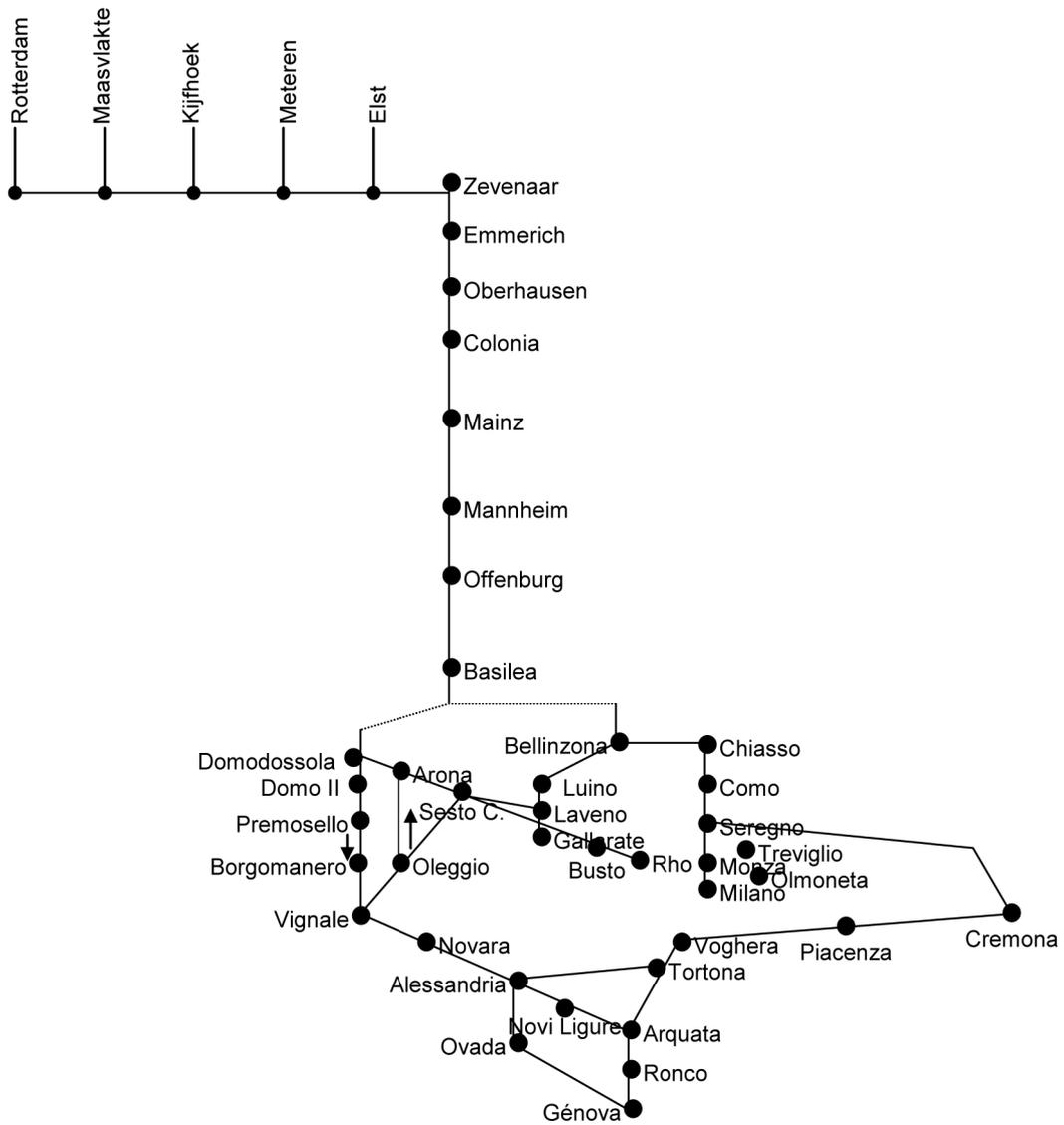
(***) DO L 228 de 9.9.1996, p. 1.

(****) DO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

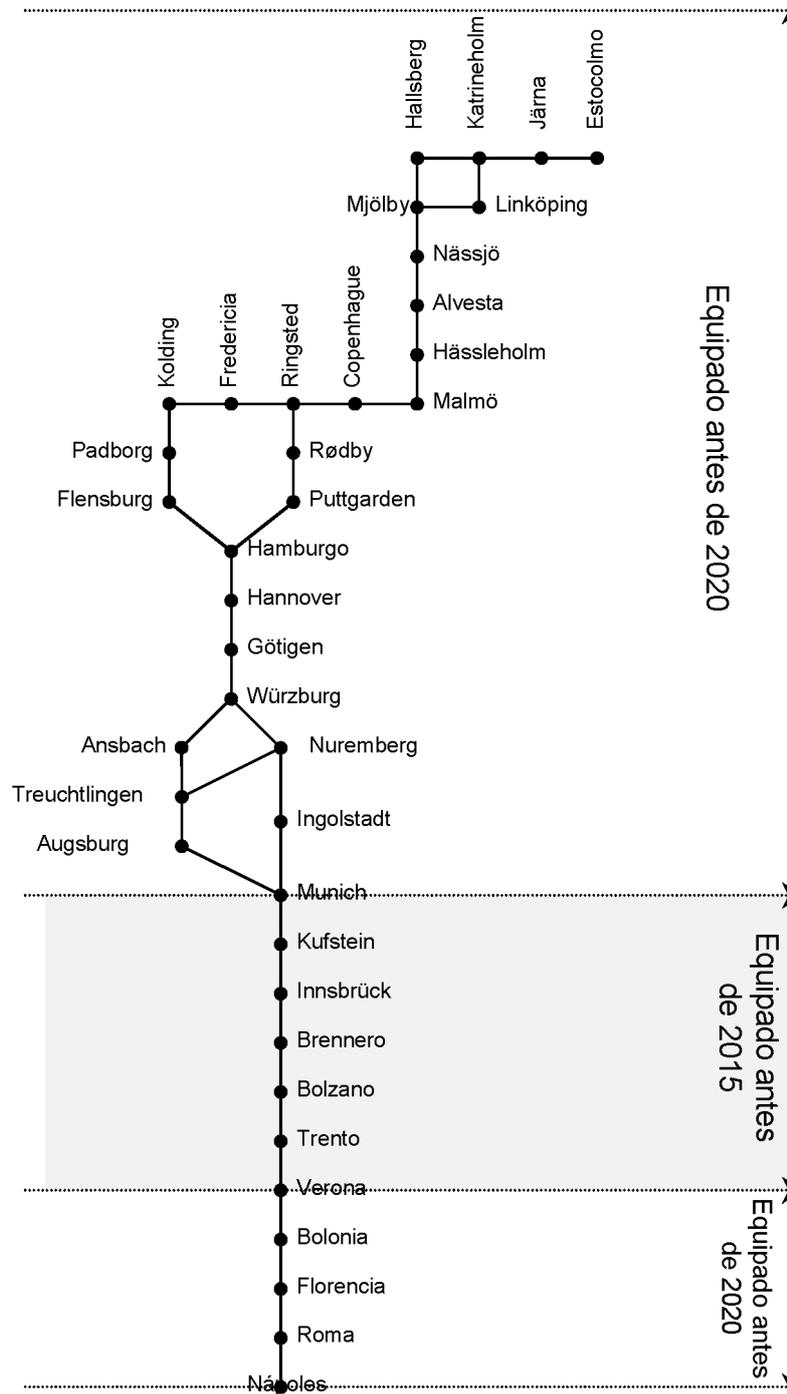
Apéndice I

Líneas específicas que constituyen los corredores

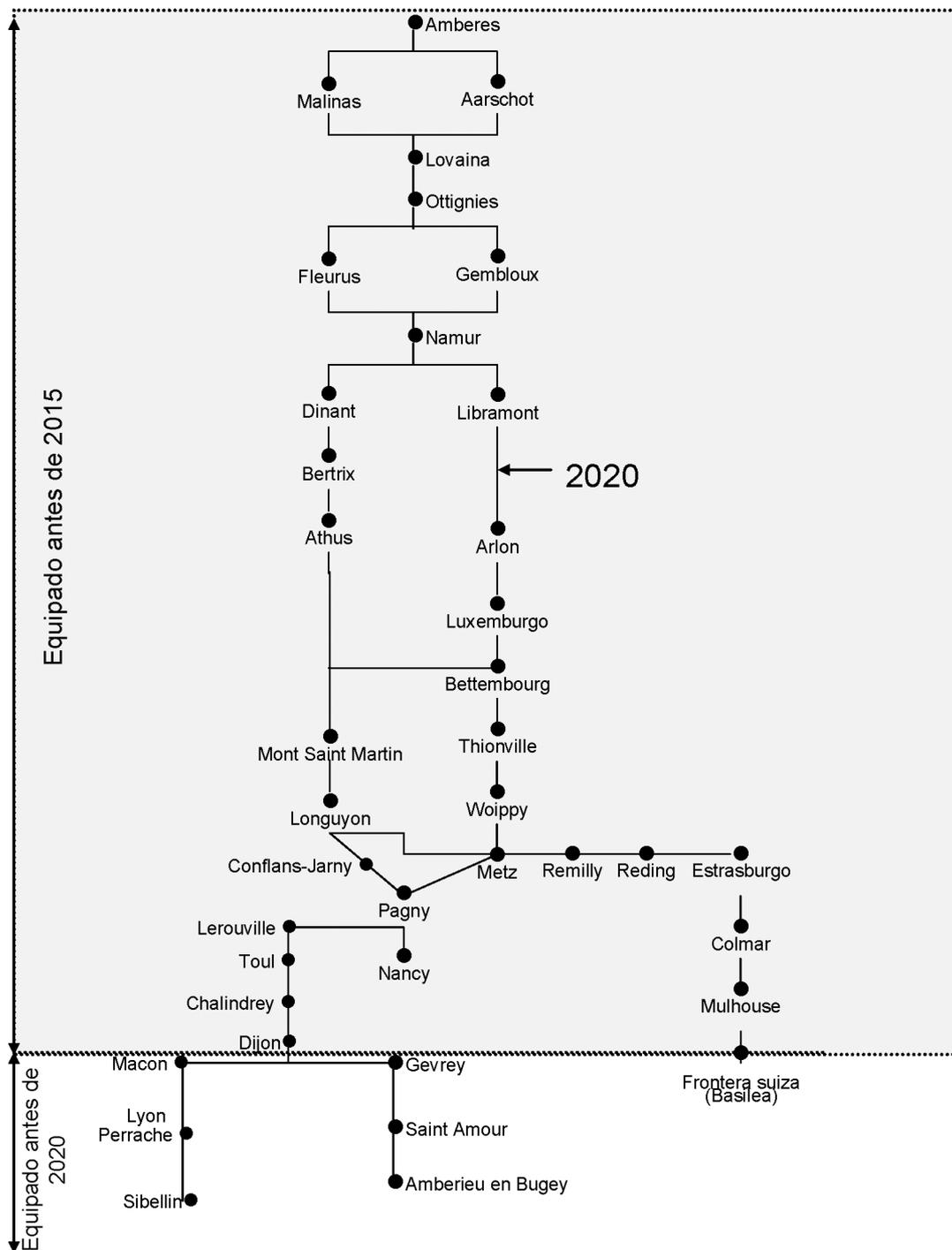
Corredor A – deberá estar equipado antes de 2015



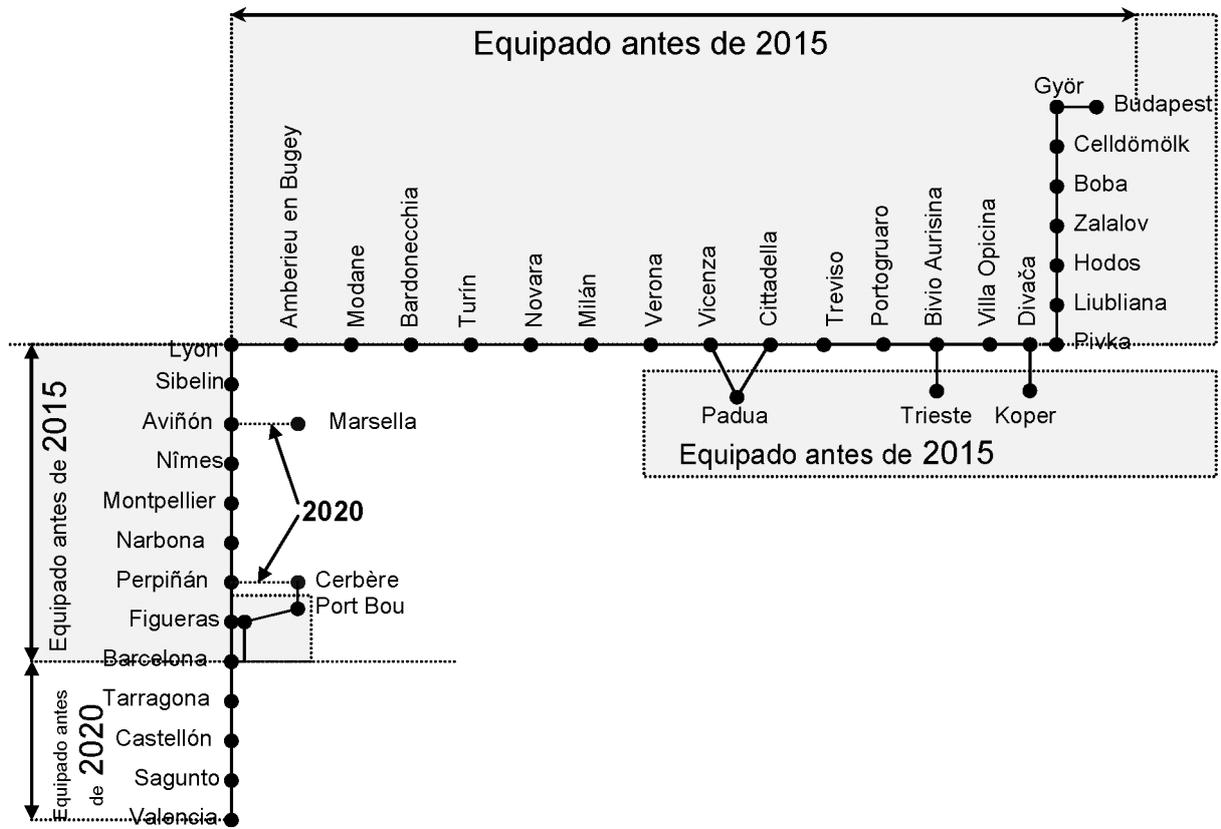
Corredor B ⁽¹⁾



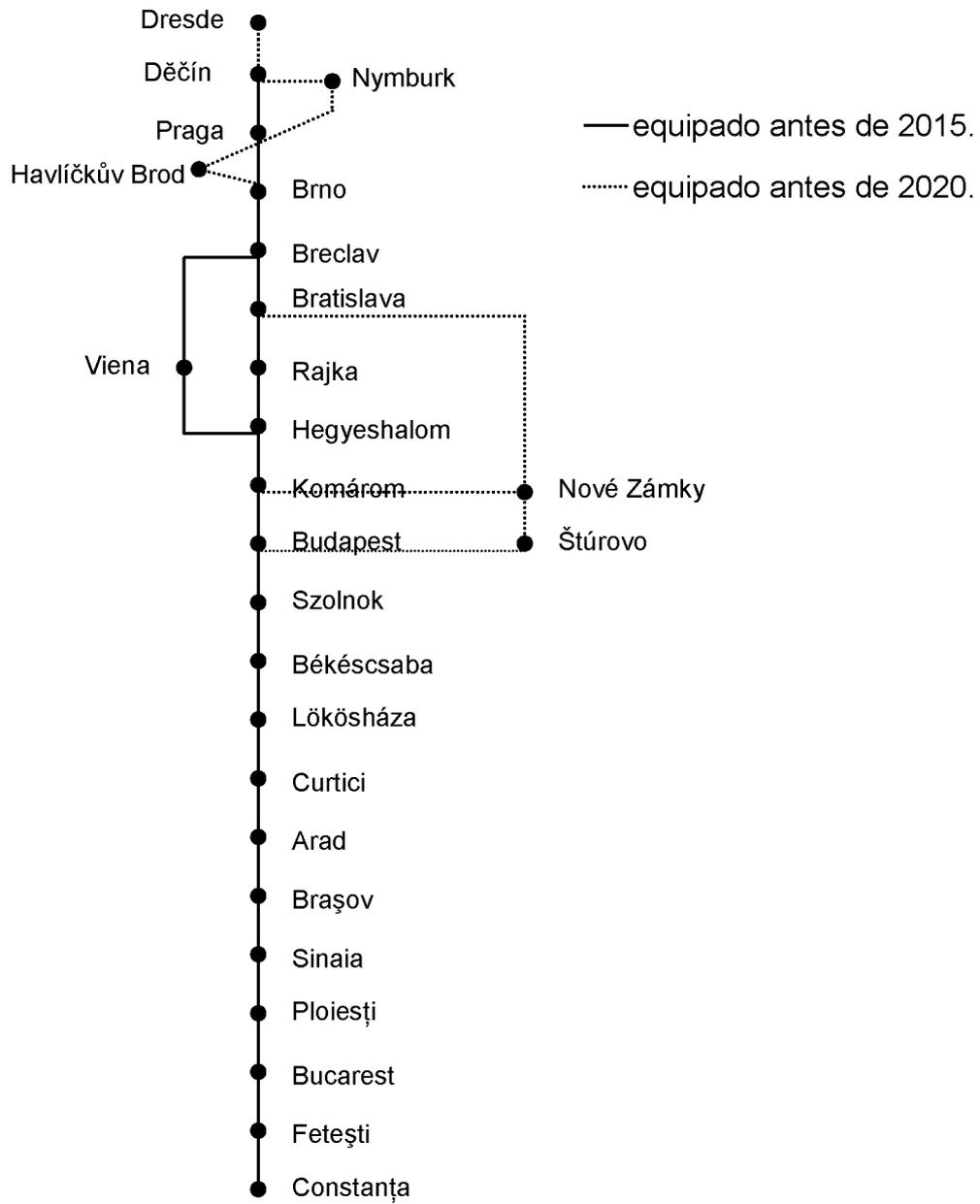
Corredor C (2)



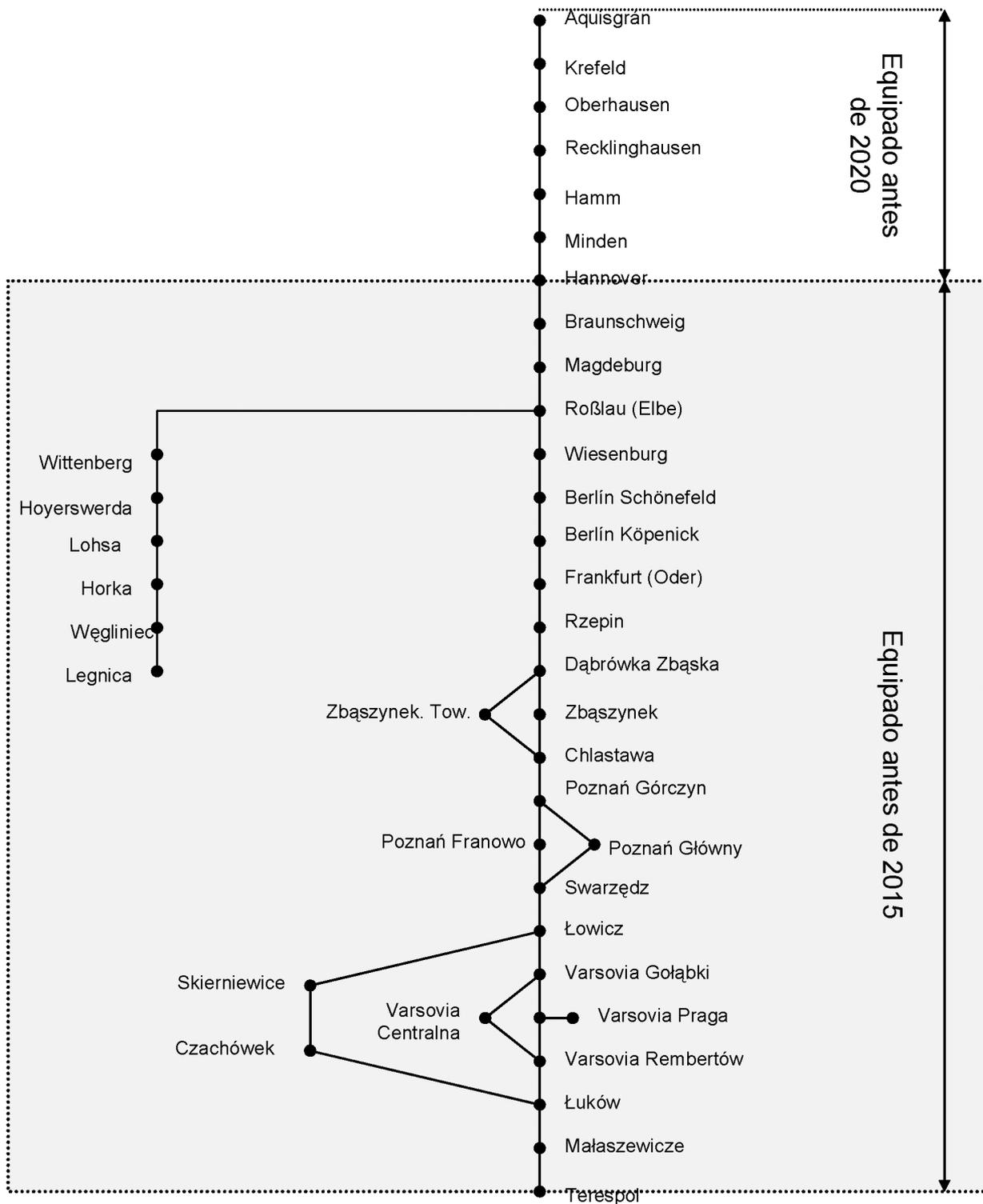
Corredor D ⁽³⁾



Corredor E



Corredor F



(1) Sin perjuicio de la legislación aplicable a las rectas europea de alta velocidad, podrán ofrecerse enlaces en tramos de líneas de alta velocidad, siempre que se asignen vías a los trenes de mercancías. Se ofrecerá al menos un enlace equipado con ERTMS entre Dinamarca y Alemania (Flensburg-Hamburgo o Rødby – Puttgarden) a más tardar en 2020, pero no necesariamente dos. El túnel de base del Brennero estará equipado con ERTMS en cuanto acaben las obras de infraestructura (fecha objetivo: 2020).

(2) Se ofrecerá un enlace entre Nancy y Reding a más tardar en 2020.

(3) Se equiparán dos nuevos ramales a más tardar en 2020: Montmélián – Grenoble – Valence y Lyon – Valence – Arles – Miramas (margen izquierda del Ródano).

Apéndice II

Principales puertos, centros de clasificación, terminales de carga y zonas de transporte de mercancías de Europa ⁽¹⁾

País	Zona de transporte de mercancías	Fecha	Observaciones
Bélgica	Amberes	31.12.2015	También se ofrecerá un enlace con Rotterdam a más tardar en 2020.
	Gante	31.12.2020	
	Zeebrugge	31.12.2020	
Bulgaria	Burgas	31.12.2020	La conexión con el corredor E supone equipar las secciones Burgas-Sofía, Sofía-Vidin-Calafat y Calafat-Curtici en Rumanía (PP22).
República Checa	Praga	31.12.2015	
	Lovosice	31.12.2020	
Dinamarca	Taulov	31.12.2020	Conectar esta terminal supone que la línea Flensburg-Padborg se seleccione para ser un enlace equipado con ERTMS – véase la nota 1 a pie de página del apéndice I del anexo.
Alemania	Dresde ⁽¹⁾	31.12.2020	A más tardar en 2020, también habrá un enlace directo entre el corredor E y el corredor F (de Dresde a Hannover).
	Lübeck	31.12.2020	
	Duisburgo	31.12.2015	
	Hamburgo ⁽²⁾	31.12.2020	
	Colonia	31.12.2015	
	Munich	31.12.2015	
	Hannover	31.12.2015	
	Rostock	31.12.2015	
	Ludwigshafen/ Mannheim	31.12.2015	
Nuremberg	31.12.2020		
Grecia	Pireas	31.12.2020	La conexión con el corredor E supone equipar la sección Kulata-Sofía en Bulgaria.
España	Algeciras	31.12.2020	
	Madrid	31.12.2020	
	Pamplona	31.12.2020	Se solicitan tres conexiones. Una conexión a París vía Hendaya, una conexión de Pamplona a Madrid y una conexión de Pamplona al corredor D vía Zaragoza.
	Zaragoza	31.12.2020	
	Tarragona	31.12.2020	
	Barcelona	31.12.2015	
	Valencia	31.12.2020	

País	Zona de transporte de mercancías	Fecha	Observaciones
Francia	Marsella	31.12.2020	
	Perpiñán	31.12.2015	
	Aviñón	31.12.2015	
	Lyon	31.12.2015	
	Le Havre	31.12.2020	
	Lille	31.12.2020	
	Dunkerque	31.12.2020	
	París	31.12.2020	A más tardar en 2020 se ofrecerán las siguientes conexiones: i) Hendaya, ii) Túnel del Canal de la Mancha, iii) Dijon, iv) Metz vía Epernay y Châlons-en-Champagne.
Italia	La Spezia	31.12.2020	
	Génova	31.12.2015	
	Gioia Tauro	31.12.2020	
	Verona	31.12.2015	
	Milán	31.12.2015	
	Taranto	31.12.2020	
	Bari	31.12.2020	
	Padua	31.12.2015	
	Trieste	31.12.2015	
	Novara	31.12.2015	
	Bolonia	31.12.2020	
	Roma	31.12.2020	
Luxemburgo	Bettembourg	31.12.2015	
Hungría	Budapest	31.12.2015	
Países Bajos	Amsterdam	31.12.2020	
	Rotterdam	31.12.2015	También se ofrecerá un enlace con Rotterdam a más tardar en 2020.
Austria	Graz	31.12.2020	
	Viena	31.12.2020	
Polonia	Gdynia	31.12.2015	
	Katowice	31.12.2020	
	Wrocław	31.12.2015	A más tardar en 2020 estará equipada la línea Wrocław-Legnica para garantizar un enlace directo con la frontera alemana (Gorlitz).
	Gliwice	31.12.2015	
	Poznań	31.12.2015	
	Varsovia	31.12.2015	
Portugal	Sines	31.12.2020	
	Lisboa	31.12.2020	
Rumanía	Constanța	31.12.2015	

País	Zona de transporte de mercancías	Fecha	Observaciones
Eslovenia	Koper	31.12.2015	
	Liubliana	31.12.2015	
Eslovaquia	Bratislava	31.12.2015	
Reino Unido	Bristol	Esta terminal quedará conectada, ya que el corredor C se amplía al túnel del Canal de la Mancha.	

(¹) Alemania hará todo lo posible por equipar el tramo del corredor E entre Dresde y la frontera checa en una fecha anterior.

(²) Alemania garantizará que se equipe un enlace ferroviario a Hamburgo, pero puede ser que la zona del puerto solo esté equipada parcialmente en el año 2020.

(¹) La lista de centros incluida en este apéndice podrá revisarse, siempre que las revisiones no reduzcan el tráfico de mercancías o tengan un impacto significativo en los proyectos de otros Estados miembros.»