



Bruselas, 29 de enero de 2018  
(OR. en)

5584/18

TRANS 32  
FIN 60

## RESULTADO DE LOS TRABAJOS

---

De: Secretaría General del Consejo

A: Delegaciones

---

N.º doc. prec.: 5300/18 TRANS 14 FIN 42

---

Asunto: Conclusiones del Consejo sobre el Informe Especial n.º 13/2017 del Tribunal de Cuentas Europeo: «Un Sistema único de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo: ¿se hará alguna vez realidad la decisión política?»  
– Conclusiones del Consejo (29 de enero de 2018)

---

Se remiten en el anexo, a la atención de las delegaciones, las Conclusiones del Consejo sobre el *Informe Especial n.º 13/2017* del Tribunal de Cuentas Europeo: «Un Sistema único de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo: ¿se hará alguna vez realidad la decisión política?», adoptadas por el Consejo en su sesión n.º 3593 celebrada el 29 de enero de 2018.

**Conclusiones del Consejo sobre el *Informe Especial n.º 13/2017*  
del Tribunal de Cuentas Europeo:  
«Un Sistema único de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo:  
¿se hará alguna vez realidad la decisión política?»**

**EL CONSEJO**

- 1) TOMA NOTA del *Informe Especial n.º 13/2017* del Tribunal de Cuentas Europeo: «Un Sistema único de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo: ¿se hará alguna vez realidad la decisión política?», y SEÑALA que promover el Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo (ERTMS) es un elemento esencial de la política de transportes de la Unión.
- 2) RECUERDA que el ERTMS sirve de base a la creación del espacio ferroviario europeo único, un proyecto europeo fundamental en el que los Estados miembros y las partes interesadas han dedicado ya grandes esfuerzos; no obstante, RECONOCE que el despliegue del ERTMS ha sido lento y, por tanto, es necesario que todas las partes interesadas sigan trabajando en el futuro.
- 3) PONE DE RELIEVE las ventajas medioambientales, sociales, económicas y de seguridad que conlleva acelerar el despliegue del ERTMS. RECUERDA que el desarrollo de los ferrocarriles como modo de transporte más competitivo y promover una transferencia modal del transporte por carretera al transporte ferroviario son elementos esenciales de la política de transporte de la Unión.
- 4) ACOGE CON SATISFACCIÓN la evaluación del Tribunal, que confirma la efectividad del ERTMS como sistema de señalización universal en Europa.
- 5) CONCUERDA con el Tribunal en el potencial del ERTMS para mejorar la capacidad y la velocidad del transporte ferroviario y aumentar la competitividad de dicho medio de transporte frente a otros.

- 6) TOMA NOTA de las recientes aportaciones realizadas a fin de abordar cuestiones esenciales sobre el despliegue del ERTMS, en particular en 2016 y 2017:
- i) la adopción del pilar técnico del cuarto paquete ferroviario, que refuerza el papel de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (AFE) como autoridad para la aplicación armonizada del ERTMS;
  - ii) especificaciones del referencial 3 funcionalmente completas y estables, con la protección de las inversiones considerables realizadas en el despliegue del referencial 2;
  - iii) la Declaración Ministerial sobre los corredores ferroviarios de mercancías para impulsar el transporte internacional de mercancías, adoptada el 21 de junio de 2016 en Róterdam, que fomenta el intercambio de información entre los consejos ejecutivos y de administración con el fin de sincronizar el despliegue pertinente del ERTMS para los corredores ferroviarios de mercancías y respalda el diálogo constante con las empresas ferroviarias;
  - iv) el plan de despliegue europeo del ERTMS, de 5 de enero de 2017, que establece los plazos clave<sup>1</sup> para concluir el equipamiento de los corredores de red básica;
  - v) la publicación del documento *Delivering an effective and interoperable ERTMS – the way ahead* por la Comisión<sup>2</sup>, en el que se enumeran las medidas que las partes interesadas del sector ferroviario deben adoptar con el fin de hacer frente a los obstáculos detectados para la aplicación e interoperabilidad del ERTMS.
- 7) DESTACA que el ERTMS puede convertirse en un pilar fundamental de la digitalización del sector ferroviario y es esencial para garantizar un espacio ferroviario europeo único y ANIMA a la Comisión, los Estados miembros y otras partes interesadas a facilitar la aceleración de la armonización de las unidades a bordo para promover el despliegue efectivo del ERTMS. OBSERVA que se requiere más atención a nivel nacional y europeo, así como de las partes interesadas pertinentes, a fin de abordar los problemas que afectan a la interoperabilidad (por ejemplo, la armonización de las normas operativas y técnicas).

---

<sup>1</sup> Todas las fechas posteriores a 2023 serán objeto de revisión a más tardar el 31 de diciembre de 2023 con respecto al horizonte temporal determinado en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013.

<sup>2</sup> SWD(2017)375/F1

- 8) CONCUERDA con el Tribunal en la necesidad de valorar, en el contexto de la preparación del pilar técnico del cuarto paquete ferroviario, si la AFE cuenta con los recursos, así como los medios administrativos y de gestión de programa necesarios, para actuar como autoridad efectiva y eficaz del sistema y si desempeña su función y responsabilidades mejoradas en el ERTMS en el marco del cuarto paquete ferroviario, incluida la gestión de las correcciones de errores de las especificaciones del ERTMS, así como garantizar la estabilidad de las especificaciones.
- 9) SEÑALA la necesidad de establecer un sistema de señalización y control interoperables en toda la Unión y RECONOCE que ello puede reportar beneficios considerables si se abordan cuestiones tales como la reducción de los costes y la simplificación del sistema.
- 10) CONCUERDA con el Tribunal en la necesidad de garantizar la compatibilidad y la estabilidad del sistema; por tanto, HACE HINCAPIÉ en la necesidad de que todas las partes interesadas, incluido el sector del equipamiento, aporten soluciones y subsistemas de calidad y plenamente armonizados para evitar correcciones y costes adicionales.
- 11) OBSERVA que el desmantelamiento de los sistema nacionales de señalización puede reportar los beneficios de un sistema único a escala de la UE y que su planificación debe comprender objetivos realistas y coordinados, teniendo en cuenta la situación de cada Estado miembro y reflejando el ciclo de vida de las inversiones recientes.
- 12) RECONOCE que los modelos de negocio de las distintas partes interesadas pueden variar (los costes y los beneficios pueden ser inciertos y tal vez se asignen de manera desigual), por tanto, HACE HINCAPIÉ en la utilidad de un mayor intercambio de información y mejores prácticas en la estimación de beneficios asociados a los diferentes proyectos del despliegue del ERTMS.
- 13) RECONOCE las recomendaciones del Tribunal de Cuentas Europeo sobre la necesidad de armonizar los planes de despliegue nacionales entre sí, en particular cuando existe un plazo en el último plan de despliegue europeo.

- 14) INSTA a la Comisión a desarrollar, junto con los Estados miembros y las partes interesadas, un sistema de seguimiento con objetivos claros para el despliegue del ERTMS en la red transeuropea de transporte (RTE-T).
- 15) ANIMA a los Estados miembros y a la Comisión a fomentar la sincronización del despliegue de los ERTMS con plazos fijos, especialmente para proyectos transfronterizos y los corredores de la red básica, a fin de evitar un despliegue desigual del ERTMS y crear un Sistema Europeo de Control de Trenes (ETCS) operativo en toda la UE, respaldando operaciones más eficaces de la empresa ferroviaria.
- 16) SUBRAYA que el ERTMS requiere la integración de los equipamientos en vía y a bordo, lo que exige un equilibrio entre las necesidades de las empresas ferroviarias y las de los administradores de infraestructuras, y SEÑALA la importancia de resolver las incompatibilidades existentes entre las unidades en vía y a bordo.
- 17) HACE HINCAPIÉ en que las soluciones fiables y rentables del equipamiento a bordo del ETCS para reacondicionar el material rodante existente es una condición previa indispensable para la migración al ERTMS, y ANIMA al desarrollo de un procedimiento armonizado a nivel europeo para el ensayo y la aprobación de las unidades a bordo.
- 18) RECONOCE las conclusiones del Tribunal de Cuentas Europeo de que es necesario orientar mejor la financiación disponible de la UE para los proyectos del ERTMS, tanto para los programas de gestión directa y como para los de gestión compartida:
  - a) cuando se asigne a equipamiento en vía, debería otorgarse prioridad a los tramos transfronterizos y corredores de la red básica, sin que se excluya a otras inversiones de la financiación de la UE, tales como los proyectos de equipamiento en vía fuera de los tramos transfronterizos y los corredores de la red básica;
  - b) cuando se asigne al equipamiento a bordo, debería otorgarse prioridad a las operaciones de tráfico internacional.

- 19) CONCUERDA con el Tribunal de Cuentas Europeo en la necesidad de adaptar los procedimientos de financiación del Mecanismo «Conectar Europa» (MCE) a fin de reflejar mejor el ciclo de vida de los proyectos del ERTMS.
  - 20) RECUERDA que el Tribunal extrapoló que las necesidades de inversión para el ERTMS (junto con las obras conexas necesarias para los corredores de la red básica) podría ascender hasta 80 000 millones EUR hasta 2030, e INSTA a la Comisión y a los Estados miembros a que se siga evaluando el coste global del despliegue del ERTMS en toda la Unión.
  - 21) SEÑALA que seguirán siendo necesarios a nivel europeo y nacional diversos mecanismos financieros para el despliegue del ERTMS y asimismo ANIMA a hacer, si procede, un mayor uso de los instrumentos financieros destinados al despliegue del ERTMS.
-