

Edición  
en lengua española

## Comunicaciones e informaciones

<u>Número de información</u>	Sumario	Página
	<i>I Comunicaciones</i>	
	<b>Consejo</b>	
2004/C 95 E/01	Posición común (CE) nº 20/2004, de 6 de febrero de 2004, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de una Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece un programa de acción comunitario para la promoción de las organizaciones que trabajan a escala europea en el ámbito de la igualdad entre hombres y mujeres .....	1
2004/C 95 E/02	Posición común (CE) nº 21/2004, de 19 de febrero de 2004, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al fomento de la igualdad entre el hombre y la mujer en la cooperación al desarrollo .....	8
2004/C 95 E/03	Posición común (CE) nº 22/2004, de 19 de febrero de 2004, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 95/93 del Consejo relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios .....	16
2004/C 95 E/04	Posición común (CE) nº 23/2004, de 24 de febrero de 2004, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) nº 2236/95 del consejo por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas .....	27
2004/C 95 E/05	Posición común (CE) nº 24/2004, de 26 de febrero de 2004, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red transeuropea de carreteras .....	31

Número de información

Sumario (*continuación*)

Página

2004/C 95 E/06

Posición Común (CE) nº 25/2004, de 22 de marzo de 2004, aprobada por el Consejo de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Comunidad <sup>(1)</sup> ..... 53



---

<sup>(1)</sup> Texto pertinente a efectos del EEE

## I

(Comunicaciones)

## CONSEJO

## POSICIÓN COMÚN (CE) Nº 20/2004

aprobada por el Consejo el 6 de febrero de 2004

**con vistas a la adopción de la Decisión nº .../2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ... , por la que se establece un programa de acción comunitario para la promoción de las organizaciones que trabajan a escala europea en el ámbito de la igualdad entre hombres y mujeres**

(2004/C 95 E/01)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE  
LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular el apartado 2 de su artículo 13,

Vista la propuesta de la Comisión <sup>(1)</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado <sup>(2)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) El principio de igualdad entre hombres y mujeres es un principio fundamental del Derecho comunitario, consagrado en el artículo 2 y el apartado 2 del artículo 3 del Tratado y en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas. De conformidad con lo dispuesto en el Tratado, la igualdad entre hombres y mujeres constituye una «misión» específica y un objetivo de la Comunidad, que tiene la obligación de promoverla activamente en todas sus acciones.
- (2) El apartado 1 artículo 13 del Tratado otorga al Consejo la facultad de adoptar acciones adecuadas para luchar contra toda forma de discriminación por motivos, entre otros, de sexo. En virtud del apartado 2 de dicho artículo, cuando el Consejo adopte medidas comunitarias de estímulo, con exclusión de toda armonización de las disposiciones legales y reglamentarias de los Estados miembros, para apoyar las acciones de los Estados miembros emprendidas con el fin de contribuir a la consecución de dicho objetivo, decidirá de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 251 del Tratado.
- (3) El artículo 21 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea prohíbe toda discriminación por razón de sexo y su artículo 23 consagra el principio de la igualdad entre hombres y mujeres en todos los ámbitos.

<sup>(1)</sup> DO C ...

<sup>(2)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 20 de noviembre de 2003 (no publicado aún en el Diario Oficial), Posición Común del Consejo de 6 de febrero de 2004 y Decisión del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

(4) La experiencia de la acción emprendida a escala comunitaria ha puesto de manifiesto que la promoción de la igualdad de géneros requiere, en la práctica, una combinación de medidas y, en particular, de instrumentos legislativos y acciones concretas que se refuercen mutuamente.

(5) El Libro Blanco de la Comisión sobre la gobernanza europea preconiza el principio de la participación de los ciudadanos en la formulación y la aplicación de las políticas, la implicación de la sociedad civil y de las organizaciones que la componen, y una consulta más eficaz y transparente de las partes interesadas.

(6) La Cuarta Conferencia Mundial sobre la Mujer, celebrada en Pekín, adoptó el 15 de septiembre de 1995 una declaración y una plataforma de acción en las que se invitaba a los gobiernos, a la comunidad internacional y a la sociedad civil a que adoptaran medidas estratégicas con el fin de eliminar la discriminación contra las mujeres, así como los obstáculos a la igualdad entre hombres y mujeres.

(7) El Consejo, mediante su Decisión nº 2001/51/CE <sup>(3)</sup>, estableció un programa de acción comunitario sobre la estrategia comunitaria en materia de igualdad entre mujeres y hombres. Conviene que estas acciones se completen con medidas de apoyo en los ámbitos afectados.

(8) Las líneas presupuestarias A-3037 (nº ABB 040501) y A-3046 (nº ABB 040503) del presupuesto general de las Comunidades Europeas correspondiente al ejercicio 2003 y a ejercicios anteriores estaban destinadas a apoyar al Lobby Europeo de Mujeres y a las organizaciones de mujeres que trabajan en favor de la igualdad entre hombres y mujeres.

(9) El Reglamento (CE, Euratom) nº 1605/2002 del Consejo, de 25 de junio de 2002, relativo al Reglamento financiero aplicable al presupuesto general de las Comunidades Europeas <sup>(4)</sup>, en adelante denominado *Reglamento financiero*, exige dotar a las medidas de apoyo existentes de un acto de base que se ajuste a sus disposiciones.

<sup>(3)</sup> DO L 17 de 19.1.2001, p. 22.

<sup>(4)</sup> DO L 248 de 16.9.2002, p. 1.

- (10) Las actividades de algunas organizaciones se orientan, especialmente en el caso de las acciones comunitarias destinadas específicamente a las mujeres, a fomentar la igualdad entre hombres y mujeres.
- (11) En particular, el Lobby Europeo de Mujeres, en el que se integran la mayoría de las organizaciones de mujeres que existen en los 15 Estados miembros y que cuenta con más de 3 000 miembros, ejerce una función primordial de promoción, seguimiento y difusión de las acciones comunitarias destinadas a las mujeres con el objetivo de lograr la igualdad entre hombres y mujeres. Su acción redundará en favor del interés general europeo.
- (12) Por lo tanto, procede adoptar un programa estructurado a fin de aportar a estas organizaciones un apoyo financiero en forma de una subvención de funcionamiento para actividades orientadas al interés general europeo en el ámbito de la igualdad entre hombres y mujeres o cuyo objetivo forme parte de la política de la Unión Europea en dicho ámbito, o en forma de subvenciones para determinadas acciones.
- (13) El presente programa tiene una amplia cobertura geográfica habida cuenta de que el Tratado de adhesión se firmó el 16 de abril de 2003 y de que el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (Acuerdo EEE) prevé, en materia de igualdad entre hombres y mujeres, una cooperación ampliada entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y los Estados de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC), por otra. El Acuerdo EEE define las modalidades de participación de los Estados de la AELC que son parte en él en los programas comunitarios en este ámbito. Conviene prever, asimismo, la apertura del presente programa a la participación de Rumania y Bulgaria en las condiciones definidas en los Acuerdos Europeos, en sus protocolos adicionales y en las decisiones de los respectivos Consejos de Asociación, así como de Turquía, con arreglo a las condiciones fijadas en el Acuerdo marco entre la Comunidad Europea y la República de Turquía sobre los principios generales de la participación de la República de Turquía en programas comunitarios <sup>(1)</sup>.
- (14) Conviene tener en cuenta, en las modalidades de ayuda que se apliquen, la naturaleza específica de las organizaciones que trabajan a escala europea en el ámbito de la promoción de la igualdad entre hombres y mujeres.
- (15) La presente Decisión establece, para toda la duración del programa, una dotación financiera que, con arreglo al punto 33 del Acuerdo interinstitucional de 6 de mayo de 1999 entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión sobre la disciplina presupuestaria y la mejora del procedimiento presupuestario <sup>(2)</sup>, constituirá la referencia privilegiada para la autoridad presupuestaria en el marco del procedimiento presupuestario anual.

DECIDEN:

#### Artículo 1

##### Objetivo del programa

1. La presente Decisión establece un programa de acción comunitario (denominado en lo sucesivo *el programa*) para la promoción de las organizaciones que trabajan a escala europea en el ámbito de la igualdad entre hombres y mujeres.
2. El objetivo general del presente programa consiste en apoyar las actividades de dichas organizaciones, cuyo programa de trabajo permanente, o una acción concreta, persiga un objetivo de interés general europeo en el ámbito de la igualdad entre hombres y mujeres o un objetivo que es parte de la política de la Unión Europea en este ámbito.
3. El programa comenzará el 1 de enero de 2004 y finalizará el 31 de diciembre de 2005.

#### Artículo 2

##### Acceso al programa

1. Para poder acogerse a una subvención, las organizaciones que trabajan en el ámbito de la igualdad entre mujeres y hombres deberán cumplir las disposiciones del anexo y sus actividades deberán:
  - a) contribuir al desarrollo y la realización de acciones comunitarias en el ámbito de la promoción de la igualdad entre hombres y mujeres;
  - b) ser conformes a los principios básicos y a las disposiciones legales que regulan la acción comunitaria en el ámbito político de la igualdad entre hombres y mujeres;
  - c) presentar un potencial de difusión transnacional.
2. La organización de que se trate deberá estar constituida jurídicamente desde hace más de un año y actuar individualmente o en forma de varias asociaciones coordinadas.

#### Artículo 3

##### Participación de terceros países

Además de las establecidas en los Estados miembros, podrán participar en el programa otras organizaciones que trabajan a escala europea en el ámbito de la igualdad entre hombres y mujeres establecidas en:

- a) los Estados adherentes que firmaron el Tratado de Adhesión el 16 de abril de 2003;
- b) los países de la AELC/EEE, con arreglo a las condiciones establecidas en el Acuerdo EEE;
- c) Rumania y Bulgaria, con arreglo a las condiciones que habrán de establecerse de conformidad con los Acuerdos Europeos, sus protocolos adicionales y las decisiones de los Consejos de Asociación respectivos;

<sup>(1)</sup> DO L 61 de 2.3.2002, p. 29.

<sup>(2)</sup> DO C 172 de 18.6.1999, p. 1; Acuerdo modificado por la Decisión 2003/429/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 147 de 14.6.2003, p. 25).

- d) Turquía, con arreglo a las condiciones que habrán de establecerse de conformidad con el Acuerdo marco entre la Comunidad Europea y la República de Turquía sobre los principios generales de la participación de la República de Turquía en programas comunitarios.

*Artículo 4*

**Selección de los beneficiarios**

1. Se concederán directamente subvenciones de funcionamiento a los beneficiarios a los que se refiere el punto 2.1 del anexo.
2. Para la concesión de una subvención de funcionamiento sobre la base de un programa de trabajo permanente o de una subvención para una acción concreta a una organización que persiga un objetivo de interés general europeo que se inscriba en el marco de la política de la Unión Europea de fomento de la igualdad entre mujeres y hombres, deberán cumplirse los criterios generales establecidos en el anexo. La selección de las organizaciones beneficiarias de dichas subvenciones con arreglo a los puntos 2.2 y 2.3 del anexo se realizará mediante una convocatoria de propuestas.

*Artículo 5*

**Concesión de la subvención**

1. Las subvenciones de funcionamiento concedidas con arreglo a los puntos 2.1 y 2.2 del anexo a organizaciones que trabajan a escala europea en el ámbito de la igualdad entre hombres y mujeres sólo podrán financiar, como máximo, el 80 % de la totalidad de los gastos subvencionables de la organización de que se trate, correspondientes al año natural para el cual se concede la subvención.
2. De conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 113 del Reglamento financiero y habida cuenta de la naturaleza de las organizaciones destinatarias de la presente

Decisión, el principio de reducción progresiva no se aplicará para las subvenciones concedidas con arreglo al programa.

*Artículo 6*

**Disposiciones financieras**

1. La dotación financiera para la ejecución del programa, para el período 2004-2005 será de 2,2 millones de euros.
2. La Autoridad Presupuestaria autorizará los créditos anuales ajustándose a las perspectivas financieras.

*Artículo 7*

**Control y evaluación**

A más tardar el 31 de diciembre de 2006, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la realización de los objetivos del programa. Dicho informe se basará en los resultados obtenidos por los beneficiarios y evaluará, en particular, su eficacia en el logro de los objetivos definidos en el artículo 1 y en el anexo.

*Artículo 8*

**Entrada en vigor**

La presente Decisión entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

La presente Decisión será aplicable a partir del 1 de enero de 2004.

Hecho en ...

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Por el Consejo*  
*El Presidente*

## ANEXO

**1. Actividades que se financiarán**

El objetivo general definido en el artículo 1 consiste en reforzar la acción comunitaria en el ámbito de la igualdad entre hombres y mujeres y la eficacia de esta acción, concediendo una ayuda financiera a organizaciones que trabajen a escala europea en el ámbito de la igualdad entre hombres y mujeres, incluido el Lobby Europeo de Mujeres.

1.1. Las actividades de las organizaciones que trabajan en favor de la igualdad entre hombres y mujeres que pueden contribuir a reforzar y aumentar la eficacia de la acción comunitaria serán, principalmente, las siguientes:

- la representación de las partes interesadas a nivel comunitario,
- acciones de sensibilización destinadas a promover la igualdad entre hombres y mujeres, en particular por medio de estudios, campañas y seminarios,
- la difusión de información sobre la acción comunitaria en favor de la igualdad de género,
- acciones que promuevan, entre otras, la conciliación de la vida profesional y la vida familiar, la participación de las mujeres en el proceso decisorio y la lucha contra la violencia de la que son objeto las mujeres, contra los estereotipos basados en el sexo y contra las discriminaciones en el trabajo,
- medidas orientadas a fomentar la cooperación con organizaciones de mujeres en terceros países y a sensibilizar sobre la situación de las mujeres en el mundo.

1.2. Entre las actividades llevadas a cabo por el Lobby Europeo de Mujeres para representar y coordinar a las organizaciones no gubernamentales de mujeres, así como para transmitir información sobre las mujeres a las instituciones europeas y las organizaciones no gubernamentales, figurarán las siguientes:

- realizar el seguimiento de la aplicación de la Plataforma de Acción de Pekín (Naciones Unidas),
- trabajar en favor de la mejora de la legislación europea en materia de igualdad entre hombres y mujeres y para que se tenga en cuenta a las mujeres en todos los ámbitos de acción política,
- participar en las reuniones y conferencias sobre el tema de la igualdad entre hombres y mujeres,
- realizar acciones para garantizar la integración de las opiniones e intereses de las mujeres en las políticas nacionales y europeas, en particular fomentando su participación en el proceso de toma de decisiones,
- reforzar la igualdad entre hombres y mujeres en el proceso de ampliación de la Unión Europea y desarrollar la cooperación con las organizaciones de mujeres en los nuevos Estados miembros.

**2. Realización de las actividades que se financiarán**

Las actividades realizadas por las organizaciones que pueden recibir una subvención comunitaria en el marco del programa se incluirán en uno de los siguientes capítulos:

2.1. *Capítulo 1:* actividades permanentes del Lobby Europeo de Mujeres, al que pertenecen, entre otras, organizaciones de mujeres de los Estados miembros de la Unión Europea, que respeten los siguientes principios:

- la independencia en la selección de sus miembros,
- la autonomía en la realización de sus actividades de conformidad con el punto 1.2.

2.2. *Capítulo 2:* actividades permanentes de las organizaciones que persiguen un objetivo de interés general europeo en el ámbito de la igualdad de géneros o un objetivo que es parte de la política de la Unión Europea en este ámbito.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 2, debe tratarse de una entidad sin ánimo de lucro, que desarrolle sus actividades exclusivamente con vistas a la consecución de la igualdad entre mujeres y hombres, o una organización con un objetivo más amplio, que dedique una parte de sus actividades exclusivamente a promover la igualdad entre ambos.

Para apoyar la realización del programa de trabajo permanente de una organización de este tipo podrá concederse una subvención anual de funcionamiento.

2.3. *Capítulo 3*: acciones concretas de una organización que persigue un objetivo de interés general europeo en el ámbito de la igualdad entre hombres y mujeres o un objetivo que es parte de la política de la Unión Europea en este ámbito.

### 3. Selección de los beneficiarios

- 3.1. Se podrá conceder directamente al Lobby Europeo de Mujeres una subvención de funcionamiento con arreglo al capítulo 1 del programa, previa aprobación de un plan de trabajo y un presupuesto apropiados.
- 3.2. Las organizaciones beneficiarias de una subvención de funcionamiento con arreglo al capítulo 2 del programa serán seleccionadas mediante convocatorias de propuestas.
- 3.3. Las organizaciones beneficiarias de una subvención para una acción concreta con arreglo al capítulo 3 del programa serán seleccionadas mediante convocatorias de propuestas.

### 4. Controles y auditorías

- 4.1. El beneficiario de una subvención de funcionamiento conservará a disposición de la Comisión todos los justificantes de los gastos efectuados durante el año para el cual se concedió la subvención, incluido el estado de cuentas comprobado, durante un período de cinco años a partir del último pago. El beneficiario de una subvención velará por que, cuando proceda, los justificantes que se encuentren en poder de los socios o miembros de la organización se pongan a disposición de la Comisión.
- 4.2. La Comisión, ya sea directamente por medio de sus agentes, ya sea a través de cualquier otro organismo externo cualificado de su elección, podrá disponer que se realice una auditoría de la utilización dada a la subvención. Dichas auditorías podrán llevarse a cabo durante toda la duración del convenio de subvención, así como durante un período de cinco años a partir de la fecha de pago del saldo de la subvención. Los resultados de estas auditorías podrán, si procede, dar lugar a decisiones de recuperación de fondos por parte de la Comisión.
- 4.3. El personal de la Comisión, así como las personas externas designadas por la Comisión, tendrán un derecho de acceso adecuado, en particular a las oficinas del beneficiario y a toda la información, incluso en formato electrónico, que pudiera ser necesaria para llevar a cabo dichas auditorías.
- 4.4. El Tribunal de Cuentas y la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) tendrán los mismos derechos que la Comisión, en particular el derecho de acceso.
- 4.5. Además, con el fin de proteger los intereses financieros de las Comunidades Europeas contra los fraudes y otras irregularidades, la Comisión estará autorizada a efectuar controles y comprobaciones *in situ* en el marco del programa, de acuerdo con el Reglamento (Euratom, CE) n° 2185/96 del Consejo <sup>(1)</sup>. Las investigaciones serán efectuadas, cuando así se requiera, por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) y se regirán por el Reglamento (CE) n° 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> DO L 292 de 15.11.1996, p. 2.

<sup>(2)</sup> DO L 136 de 31.5.1999, p. 1.

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

### I. INTRODUCCIÓN

1. El 5 de junio de 2003, la Comisión presentó al Consejo una propuesta de Decisión de referencia basada en el apartado 2 del artículo 13 del Tratado.
2. El Parlamento Europeo adoptó su dictamen en primera lectura el 20 de noviembre de 2003.
3. La Comisión presentó su propuesta modificada el 19 de enero de 2004.
4. De conformidad con el artículo 251 del Tratado, el Consejo adoptó su Posición Común el 6 de febrero de 2004.

### II. OBJETIVO

El objetivo de esta Decisión consiste en proporcionar un instrumento de base para conceder una subvención de funcionamiento a las organizaciones activas a escala europea en el ámbito de la igualdad entre hombres y mujeres durante los años 2004 y 2005. La obligación de adoptar dicho acto de base para la financiación del programa de acción se deriva del Reglamento (CE, Euratom) n° 1605/2002 del Consejo, de 25 de junio de 2002, por el que se aprueba el Reglamento financiero aplicable al presupuesto general de las Comunidades Europeas.

Sobre esta base, se puede mantener la financiación de organizaciones activas a escala europea en el ámbito de la igualdad entre hombres y mujeres y, con ello, el apoyo a este importante objetivo.

### III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

#### 1. Observaciones generales

El Consejo adoptó su Posición Común con el objetivo de salvaguardar el mantenimiento del apoyo a estas organizaciones durante los años 2004 y 2005.

El Consejo ha aceptado los principales objetivos de la propuesta de la Comisión y varias enmiendas del Parlamento Europeo.

Con respecto a la duración del programa y a la totalidad de fondos que se han de gastar en el mismo, la posición común respeta el acuerdo alcanzado entre el Parlamento Europeo, la Comisión y el Consejo en el diálogo tripartito el 24 de noviembre de 2003.

#### 2. Enmiendas efectuadas por el Parlamento Europeo

El Parlamento Europeo adoptó 20 enmiendas en primera lectura.

##### 2.1. Enmiendas del Parlamento Europeo no aceptadas por la Comisión

En su propuesta modificada, la Comisión no aceptó 8 de las enmiendas efectuadas por el Parlamento, a saber, las enmiendas 6 a 11, 19 y 20.

El Consejo no aceptó dichas enmiendas por las mismas razones expuestas por la Comisión.

##### 2.2. Enmiendas del Parlamento Europeo aceptadas por la Comisión

La Comisión aceptó 12 de las enmiendas efectuadas por el Parlamento Europeo en su totalidad, a saber, las enmiendas 2 a 5, 12 a 14, 16 a 18, 22 y 27.



De estas enmiendas, el Consejo aceptó ocho en su totalidad (enmiendas 2 a 5, 12, 14, 16 y 27), si no literalmente, sí en su espíritu, y una enmienda parcialmente (enmienda 22), por las mismas razones que expuso la Comisión. El Consejo rechazó tres de las enmiendas aceptadas por la Comisión (13, 17 y 18) por las siguientes razones:

- se rechazó *la enmienda 13* porque el Consejo consideró que la palabra «conciliación» entre la vida profesional y la vida familiar tenía más fuerza y era más adecuada que la palabra «articulación». Con respecto a la segunda parte de la enmienda, el Consejo no añadió sectores concretos para la integración de la perspectiva de igualdad entre hombres y mujeres en sus diversas políticas, ya que entonces se habría planteado la cuestión de por qué no se hacía referencia a otros sectores,
- se rechazó *la enmienda 17* por razones puramente técnicas, ya que se había modificado la estructura del anexo y en el punto 1.2 se hacía referencia al Lobby Europeo de Mujeres,
- el Consejo rechazó *la enmienda 18* porque la definición de organizaciones «sin ánimo de lucro» presentaba dificultades y podía llevar a la exclusión no deseada de determinadas organizaciones. Además, al final de la frase se mantuvo la referencia a un objetivo que forma parte de la política de la Unión Europea en este ámbito, ya que la financiación es importante para impulsar los objetivos políticos de la Unión Europea.

### 3. Otras modificaciones realizadas por el Consejo en la propuesta de la Comisión

La modificación principal efectuada por el Consejo en la propuesta de la Comisión se refiere a las referencias concretas al Lobby Europeo de Mujeres, que se suprimieron en los artículos 1, 2, 4 y 5. La razón de esta supresión consistía en que era preferible que en la Decisión se definieran los criterios de selección de las organizaciones que podían optar a la financiación de manera abstracta.

Por otra parte, el Consejo reconoció el importante trabajo llevado a cabo por el Lobby Europeo de Mujeres y, por lo tanto, mantuvo referencias específicas a dicha organización en el anexo, aunque con modificaciones para no dar la impresión de que se le otorgaba un trato exclusivo.

Determinadas modificaciones de los artículos y el Anexo se efectuaron a raíz de esta modificación de la estructura.

Otro cambio realizado por el Consejo, éste en aras de la transparencia, consistía en trasladar la referencia a la duración del programa a un nuevo apartado 3 del artículo 1.

El Consejo también modificó el punto 3.1 del anexo para someter la concesión directa de una subvención de funcionamiento al Lobby Europeo de Mujeres a la condición de la aprobación de un plan de trabajo y de un presupuesto adecuados.

## IV. CONCLUSIÓN

El Consejo, que ha incluido en el texto de la Posición Común todos los elementos sobre los que alcanzó un acuerdo en el diálogo tripartito el 24 de noviembre de 2003, considera que la Posición Común cumple los objetivos fundamentales de la propuesta de la Comisión, así como los objetivos que el Parlamento Europeo tenía en mente al proponer sus enmiendas.

**POSICIÓN COMÚN (CE) N° 21/2004**

**aprobada por el Consejo el 19 de febrero de 2004**

**con vistas a la adopción del Reglamento (CE) n° .../2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., relativo al fomento de la igualdad entre el hombre y la mujer en la cooperación al desarrollo**

(2004/C 95 E/02)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular su artículo 179,

Vista la propuesta de la Comisión <sup>(1)</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado <sup>(2)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) En los objetivos de desarrollo de las Naciones Unidas para el milenio se contemplan la igualdad entre los géneros y la autonomía de la mujer y se establecen metas claras en el ámbito de la enseñanza, que han de lograrse antes de 2015.
- (2) Dos tercios de la población infantil no escolarizada son niñas, sus tasas de escolarización siguen siendo inferiores a las de los niños y sus tasas de abandono escolar son superiores.
- (3) El apartado 2 del artículo 3 del Tratado dispone que en todas las actividades contempladas en dicho artículo, entre las que figura la política de cooperación al desarrollo, la Comunidad debe fijarse el objetivo de eliminar las desigualdades entre el hombre y la mujer y promover su igualdad.
- (4) Dado que una mayoría desproporcionada de los pobres del mundo son mujeres, el fomento de la igualdad entre el hombre y la mujer es importante para alcanzar el objetivo global de reducir la pobreza de aquí a 2015.
- (5) Está reconocido que la igualdad entre el hombre y la mujer en todos los grupos de edad es un factor importante para luchar de forma efectiva y eficaz contra la pobreza. Para lograrla mediante la estrategia de integración de la perspectiva de género, es preciso acompañar dicha integración de medidas específicas en favor de las mujeres de todas las edades.
- (6) La contribución de las mujeres al desarrollo se enfrenta a numerosos obstáculos, lo cual limita los resultados de su

trabajo y reduce los beneficios para ellas mismas y para la sociedad en su conjunto. La importancia que reviste el papel económico, social y medioambiental de las mujeres a todo lo largo de la vida en los países en desarrollo ha hecho que la comunidad internacional sea cada vez más consciente de que su plena participación, sin discriminación alguna, es indispensable para el desarrollo real y sostenible.

- (7) La Comunidad y sus Estados miembros firmaron la Declaración y la Plataforma de Acción aprobadas en la Cuarta Conferencia Mundial sobre la Mujer, celebrada en Pekín en 1995, que subrayaban la necesidad de hacer frente a los obstáculos a la igualdad entre el hombre y la mujer en el mundo y hacían de la integración de la perspectiva de género una estrategia para fomentar dicha igualdad.
- (8) La Convención de las Naciones Unidas sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer considera que este tipo de discriminación obstaculiza el desarrollo y las Partes en la Convención acordaron eliminarla haciendo uso de todos los medios adecuados.
- (9) El Reglamento (CE) n° 2836/98 del Consejo, de 22 de diciembre de 1998, sobre la integración de las cuestiones de género en la cooperación para el desarrollo <sup>(3)</sup> tiene por objeto apoyar la integración horizontal del análisis de las cuestiones de género en todos los aspectos de la cooperación para el desarrollo y respaldar y facilitar las actuaciones relativas a las principales desigualdades entre el hombre y la mujer. Asimismo, vela por el fomento de la igualdad entre el hombre y la mujer en los planes nacionales destinados a poner en práctica los elementos principales de la Plataforma de Acción de la Conferencia de Pekín. Dicho Reglamento expiró el 31 de diciembre de 2003.
- (10) La Declaración del Consejo y de la Comisión relativa a la política de desarrollo de la Comunidad Europea, aprobada el 10 de noviembre de 2000, considera la igualdad entre el hombre y la mujer un aspecto transversal.
- (11) La Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo, de 21 de junio de 2001, sobre el programa de acción para la integración del factor género en la cooperación de la Comunidad al desarrollo establece el marco de aplicación para dicha integración. El Consejo refrendó este programa de acción en sus conclusiones de 8 de noviembre de 2001.

<sup>(1)</sup> DO C ...

<sup>(2)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 18 de diciembre de 2003 (no publicado aún en el Diario Oficial), Posición Común del Consejo de 19 de febrero de 2003 y Posición del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

<sup>(3)</sup> DO L 354 de 30.12.1998, p. 5; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1882/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

(12) En su Resolución de 25 de abril de 2002 <sup>(1)</sup> relativa a dicho programa de acción, el Parlamento Europeo aprobó el enfoque consistente en integrar la perspectiva de género para alcanzar el objetivo igualdad entre el hombre y la mujer y mejorar la posición de la mujer en los países en desarrollo.

(13) El presente Reglamento establece, para toda la duración del programa, una dotación financiera que, con arreglo al punto 33 del Acuerdo interinstitucional, de 6 de mayo de 1999, entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión sobre la disciplina presupuestaria y la mejora del procedimiento presupuestario <sup>(2)</sup>, constituye la referencia privilegiada para la autoridad presupuestaria en el marco del procedimiento presupuestario anual. En general, la financiación comunitaria destinada al desarrollo debe contribuir asimismo a la igualdad entre el hombre y la mujer como aspecto transversal.

(14) Las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento 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 <sup>(3)</sup>.

(15) Dado que el objetivo de la acción propuesta, a saber, el fomento de la igualdad entre el hombre y la mujer en la cooperación al desarrollo, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a la dimensión y los efectos de la acción propuesta, puede lograrse mejor 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, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

## Capítulo I

### ÁMBITO DE APLICACIÓN

#### Artículo 1

1. El presente Reglamento tiene por objeto la aplicación de medidas con vistas a fomentar la igualdad entre el hombre y la mujer en las políticas, estrategias e intervenciones comunitarias de cooperación al desarrollo.

A tal efecto, la Comunidad proporcionará ayuda financiera y experiencia técnica adecuada para fomentar dicha igualdad en todas sus políticas e intervenciones de cooperación en los países en desarrollo.

<sup>(1)</sup> DO C 131 E de 5.6.2003, p. 153.

<sup>(2)</sup> DO C 172 de 18.6.1999, p. 1; Acuerdo modificado por la Decisión 2003/429/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 147 de 14.6.2003, p. 25).

<sup>(3)</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

2. La ayuda comunitaria tendrá por objeto complementar y consolidar las políticas y las capacidades de los países en desarrollo, así como el apoyo brindado a través de otros instrumentos de cooperación al desarrollo.

#### Artículo 2

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- «integración de la perspectiva de género», la planificación, (re)organización, mejora y evaluación de los procesos relacionados con las políticas, de manera que las partes que normalmente intervengan en ellos integren la perspectiva de la igualdad entre el hombre y la mujer en todas las políticas, estrategias e intervenciones en materia de desarrollo, a todos los niveles y en todas las fases;
- «medidas específicas», las medidas para evitar o compensar las desigualdades entre el hombre y la mujer, que puedan proseguirse o adoptarse con el fin de garantizar en la práctica la igualdad entre el hombre y la mujer; dichas medidas deben, ante todo, velar por mejorar la situación de las mujeres en el ámbito contemplado por el presente Reglamento.

#### Artículo 3

De conformidad con el objetivo de promover la igualdad de género y la autonomía de la mujer, especificados en los objetivos de desarrollo de las Naciones Unidas para el milenio, la Convención de Naciones Unidas sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer, la Declaración y la Plataforma de Acción de Pekín, adoptadas en la Cuarta Conferencia Mundial sobre la Mujer, y el documento final de la sesión extraordinaria de la Asamblea General «Las mujeres en el año 2000: Igualdad de género, desarrollo y paz para el siglo XXI», el presente Reglamento tiene por objeto lo siguiente:

- favorecer la integración de la perspectiva de género en todos los ámbitos de la cooperación al desarrollo, asociando medidas destinadas específicamente a las mujeres de todas las edades, con el fin de fomentar la igualdad entre el hombre y la mujer, y contribuir así de forma considerable a reducir la pobreza;
- respaldar las capacidades internas públicas y privadas de los países en desarrollo que puedan asumir la responsabilidad y la iniciativa de fomentar la igualdad entre el hombre y la mujer.

#### Artículo 4

1. Podrán financiarse actividades de fomento de la igualdad entre el hombre y la mujer que, en particular, favorezcan:

- las medidas específicas relacionadas con el acceso a los recursos y servicios destinados a las mujeres y el control de los mismos, especialmente en el ámbito de la enseñanza y de la formación, de la salud, de las actividades económicas y sociales, del empleo y de las infraestructuras, y con la participación de las mujeres en los procesos de toma de decisiones en el ámbito político;

- b) la recogida, la difusión, el análisis y mejora de estadísticas desagregadas por sexo y edad, así como el desarrollo y difusión de metodologías, directrices, evaluaciones de impacto *ex ante* y *a posteriori* sobre la igualdad entre el hombre y la mujer, estudios temáticos, indicadores cualitativos y cuantitativos y otros instrumentos operativos;
- c) las campañas de sensibilización y la labor de defensa, así como el establecimiento de redes de personas involucradas en el ámbito de la igualdad entre el hombre y la mujer;
- d) las actividades destinadas a incrementar la capacidad institucional y operativa de las principales personas de los países asociados involucradas en el proceso de desarrollo, como el envío de especialistas en cuestiones de género, la formación y la asistencia técnica.

2. En el marco de las actividades mencionadas en el apartado 1, podrán financiarse los instrumentos siguientes:

- a) estudios metodológicos y organizativos sobre la integración de la perspectiva de género relativos a todos los grupos de edad;
- b) asistencia técnica, incluida la evaluación del impacto sobre la igualdad entre el hombre y la mujer, la educación, la formación, la sociedad de la información u otros servicios;
- c) suministros, auditorías y misiones de evaluación y control.

3. La financiación comunitaria podrá destinarse a:

- a) proyectos de inversión, con exclusión de la compra de bienes inmuebles;
- b) gastos de funcionamiento de las entidades beneficiarias, incluidos los gastos recurrentes administrativos y de mantenimiento, que no deberían sobrepasar los costes previstos para gastos de funcionamiento.

Las subvenciones para gastos de funcionamiento tendrán carácter decreciente.

#### Artículo 5

En la selección y realización de las actividades a que se refiere el apartado 1 del artículo 4, se prestará especial atención a lo siguiente:

- a) potenciar el efecto catalizador y multiplicador de las intervenciones y programas con el fin de apoyar la estrategia de integración de la perspectiva de género a gran escala en las actuaciones de la Comunidad;
- b) reforzar las asociaciones estratégicas y establecer cooperaciones transnacionales que intensifiquen, en particular, la cooperación regional en el ámbito de la igualdad entre el hombre y la mujer;
- c) programar y planificar las intervenciones para obtener una buena relación coste-eficacia y unas repercusiones sostenibles;
- d) definir claramente y supervisar los objetivos y los indicadores;

- e) fomentar la sinergia con las políticas y programas relativos a la salud reproductiva y sexual y los derechos conexos, las enfermedades relacionadas con la pobreza, en particular los programas VIH/sida, las medidas para luchar contra la violencia, la situación de las niñas, la educación y formación de las mujeres de todas las edades, las personas mayores, el medio ambiente, los derechos humanos, la prevención de conflictos, la democratización y la participación de las mujeres en el proceso de toma de decisiones políticas, económicas y sociales;
- f) integrar la perspectiva de género en los seis ámbitos prioritarios de la política de desarrollo comunitaria;
- g) resaltar la importancia de prestar especial atención a la educación de las niñas y hacer hincapié en que la falta de igualdad de oportunidades para éstas podría empezar a corregirse formando y empleando maestras locales.

## Capítulo II

### APLICACIÓN DE LA AYUDA

#### Artículo 6

1. La financiación contemplada en el presente Reglamento consistirá en subvenciones o contratos.

2. Las subvenciones podrán financiar el coste total de un proyecto únicamente si se demuestra que ello es fundamental para su realización, salvo que se trate de intervenciones derivadas de la aplicación de acuerdos de financiación celebrados con terceros países o de proyectos gestionados por organizaciones internacionales. En los demás casos, se solicitará una contribución económica a los beneficiarios contemplados en el artículo 7. Al especificar la cantidad de la contribución solicitada, se tendrá en cuenta la capacidad de los socios en cuestión y el tipo de la operación considerada.

3. Los contratos con beneficiarios podrán cubrir la financiación de sus gastos operativos, de acuerdo con la letra b) del apartado 3 del artículo 4.

4. La prestación de ayuda financiera en virtud del presente Reglamento puede implicar la cofinanciación con otros donantes, en especial con los Estados miembros, las Naciones Unidas y bancos de desarrollo internacionales o regionales o instituciones financieras.

#### Artículo 7

1. Entre los socios que pueden optar a la ayuda financiera conforme al presente Reglamento figuran:

- a) las entidades administrativas y los organismos gubernativos nacionales, regionales o locales;
- b) las comunidades locales, ONG, especialmente las ONG activas en el ámbito de la igualdad de género, asociaciones de mujeres, organizaciones de base comunitaria, sindicatos y otras personas físicas y jurídicas sin fines lucrativos;
- c) el sector privado local;

- d) las organizaciones regionales;
- e) las organizaciones internacionales, como las Naciones Unidas y sus organismos, fondos y programas, bancos de desarrollo, instituciones financieras, iniciativas globales y asociaciones públicas/privadas internacionales;
- f) institutos y universidades que realicen estudios e investigación en el ámbito del desarrollo.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en la letra e) del apartado 1, se concederá financiación comunitaria en forma de subvenciones a los socios cuya sede central esté situada en un Estado miembro o en un tercer país que sea beneficiario o beneficiario potencial de la ayuda comunitaria conforme al presente Reglamento, a condición de que dicha sede sea el verdadero centro de gestión de las operaciones. Sólo en casos excepcionales, esta sede podrá estar situada en otro tercer país. Se dará prioridad a las estructuras endógenas que puedan contribuir a desarrollar las capacidades locales en relación con las cuestiones de género.

#### Artículo 8

1. Cuando las intervenciones sean objeto de acuerdos de financiación entre la Comunidad y el país beneficiario, se establecerá en ellos que la Comunidad no financiará el pago de impuestos, derechos ni ningún otro tipo de gravámenes.

2. Los acuerdos de financiación o de subvención y los contratos celebrados con arreglo al presente Reglamento estipularán que la Comisión y el Tribunal de Cuentas efectuarán controles *in situ* de conformidad con los procedimientos normales fijados por la Comisión en el marco de las disposiciones vigentes, en particular las del Reglamento financiero aplicable al presupuesto general de las Comunidades Europeas <sup>(1)</sup>.

3. Se tomarán las medidas necesarias para subrayar el carácter comunitario de la ayuda prestada en virtud del presente Reglamento.

#### Artículo 9

1. La participación en licitaciones y la adjudicación de contratos públicos estarán abiertas en igualdad de condiciones a todas las personas físicas y jurídicas de los Estados miembros, los países asimilados y todos los países en desarrollo. Estarán asimismo abiertas a otros terceros países en condiciones de reciprocidad. En casos excepcionales y debidamente justificados, podrán abrirse a otros terceros países.

2. Los suministros procederán de los Estados miembros, del país beneficiario o de otros países en desarrollo. En los casos a que se refiere el apartado 1, los suministros podrán proceder de otros terceros países.

#### Artículo 10

1. Con objeto de lograr los objetivos de coherencia y complementariedad recogidos en el Tratado y de garantizar la eficacia máxima del conjunto de las intervenciones, la Comisión

podrá tomar todas las medidas de coordinación necesarias, en particular:

- a) la creación de un sistema de intercambio y análisis sistemático de información sobre las actividades financiadas o cuya financiación esté prevista por la Comunidad o los Estados miembros;
- b) la coordinación *in situ* de la realización de actividades mediante reuniones periódicas e intercambios de información entre los representantes de la Comisión y de los Estados miembros en el país beneficiario, las autoridades locales y otros órganos descentralizados.

2. La Comisión debería plantear la cuestión del género como un punto permanente en el orden del día de las reuniones de representantes de la Comisión, de los Estados miembros y de los países asociados para aumentar la sensibilidad a las cuestiones de género en los nuevos ámbitos de la cooperación al desarrollo.

3. La Comisión deberá tener en cuenta las experiencias de los Estados miembros, otros donantes y países socios en el ámbito de la integración de la perspectiva de género y de la autonomía de la mujer.

4. La Comisión, junto con los Estados miembros, podrá tomar las iniciativas necesarias para garantizar la coordinación con los otros donantes interesados, en especial los que forman parte del sistema de las Naciones Unidas.

### Capítulo III

#### DISPOSICIONES FINANCIERAS Y PROCEDIMIENTOS DECISORIOS PERTINENTES

##### Artículo 11

1. El marco financiero para la aplicación del presente Reglamento durante el período comprendido entre 2004 y 2006 queda establecido en 9 millones de euros.

2. La Autoridad Presupuestaria autorizará los créditos anuales ajustándose a las perspectivas financieras.

##### Artículo 12

1. La Comisión se encargará de la elaboración de directrices para la programación estratégica, que definan la cooperación de la Comunidad en términos de objetivos mensurables, prioridades, plazos para áreas concretas de intervención, hipótesis y resultados previstos. La programación será plurianual y orientativa.

2. Se celebrará un debate anual, basado en la presentación por el representante de la Comisión de las orientaciones generales para las acciones que vayan a llevarse a cabo, en el marco de una reunión conjunta de los Comités a que se refiere el apartado 1 del artículo 14.

<sup>(1)</sup> Reglamento (CE, Euratom) n° 1605/2002 del Consejo (DO L 248 de 16.9.2002, p. 1).

*Artículo 13*

1. La Comisión se encargará de la evaluación previa, la selección y la gestión de las acciones contempladas en el presente Reglamento según los procedimientos presupuestarios y de otro tipo vigentes, en particular los estipulados en el Reglamento financiero.
2. El programa de trabajo se adoptará de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 14.

*Artículo 14*

1. La Comisión estará asistida por el Comité geográficamente competente en materia de desarrollo.
  2. En los casos que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 4 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.
- El plazo contemplado en el apartado 3 del artículo 4 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en 45 días.
3. El Comité aprobará su reglamento interno.

## Capítulo IV

**INFORMES***Artículo 15*

1. Después de cada ejercicio presupuestario, la Comisión, en su informe anual sobre la política comunitaria de desarrollo

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

Hecho en ...

Por el Parlamento Europeo  
El Presidente...

dirigido al Parlamento Europeo y al Consejo, facilitará información sobre las acciones financiadas en el curso de dicho ejercicio y las conclusiones de la Comisión sobre la aplicación del presente Reglamento en el anterior ejercicio presupuestario.

En el resumen se informará, en particular, sobre los aspectos positivos y negativos de las acciones y sus resultados, las personas y organismos con quien se hayan celebrado contratos y los resultados de las evaluaciones independientes de acciones determinadas.

2. Un año antes del vencimiento del presente Reglamento, la Comisión presentará un informe de evaluación independiente sobre su aplicación al Parlamento Europeo y al Consejo con objeto de establecer si se han logrado los objetivos fijados y proporcionar orientaciones para incrementar la eficacia de las acciones futuras. Sobre la base de dicho informe de evaluación, la Comisión podrá hacer propuestas relativas al futuro del presente Reglamento y, si procede, a su modificación.

*Artículo 16*

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será aplicable hasta el 31 de diciembre de 2006.

Por el Consejo  
El Presidente...

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

### I. INTRODUCCIÓN

1. El 31 de julio de 2003, la Comisión presentó al Consejo y al Parlamento Europeo una propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al fomento de la igualdad entre hombres y mujeres en la cooperación al desarrollo <sup>(1)</sup>. Dicha propuesta está basada en el artículo 179 del Tratado CE, que prevé el procedimiento de codecisión establecido en el artículo 251 del Tratado CE.
2. El 18 de diciembre de 2003, el Parlamento Europeo dictaminó en primera lectura y adoptó 21 enmiendas a la propuesta de la Comisión <sup>(2)</sup>.
3. El 26 de enero de 2004, el Consejo alcanzó un acuerdo político sobre una Posición Común que incorporara 20 de las 21 enmiendas del Parlamento Europeo. El 19 de febrero de 2004, el Consejo adoptó formalmente dicha Posición Común.

### II. OBJETIVO

El *objetivo general del presente Reglamento* es aplicar medidas que fomenten la igualdad entre hombres y mujeres en políticas, estrategias e intervenciones comunitarias en materia de cooperación al desarrollo. En particular, el presente Reglamento propone clarificar el objetivo político de la política comunitaria de igualdad entre hombres y mujeres en el ámbito de la cooperación al desarrollo. Una orientación más pronunciada hará que el proceso sea más patente y visible, y facilitará en mayor medida la puesta en práctica de los cambios necesarios para fomentar la igualdad entre hombres y mujeres en la cooperación al desarrollo. Dicho planteamiento es necesario para utilizar eficazmente la estrategia de integración de la igualdad entre hombres y mujeres en el contexto de reducción de la pobreza, en sintonía con la comunicación de la Comisión sobre el programa de acción para la integración del factor género en la cooperación al desarrollo de la Comunidad del año 2001 <sup>(3)</sup>.

Los *objetivos específicos del presente Reglamento*, en sintonía con el objetivo de fomentar la igualdad entre los sexos y la autonomía de la mujer previstos en el objetivo de desarrollo del milenio de las Naciones Unidas, son:

- a) favorecer la integración de la perspectiva de género en todos los ámbitos de la cooperación al desarrollo, combinado con medidas específicas a favor de la mujer, con el objetivo de fomentar la igualdad entre el hombre y la mujer como una contribución importante a la reducción de la pobreza;
- b) respaldar las capacidades internas públicas y privadas de los países en desarrollo que puedan asumir la responsabilidad y la iniciativa de fomentar la igualdad entre hombres y mujeres.

*Las operaciones con arreglo al presente Reglamento* forman parte de las políticas globales de la Comunidad en materia de igualdad de hombres y mujeres y de lucha contra la pobreza en la cooperación al desarrollo. En este contexto, siguen siendo esenciales la coordinación, la coherencia y la complementariedad con otros instrumentos de ayuda de que dispone la CE y con las políticas a nivel nacional, regional e internacional.

### III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

#### 1. Antecedentes

- Tanto el Parlamento Europeo como el Consejo acogieron positivamente el enfoque general de la propuesta de la Comisión y aceptaron la conveniencia de intentar alcanzar un acuerdo en primera lectura con objeto de que el Reglamento pueda adoptarse cuanto antes, ya que se pretendía que sustituyera al Reglamento (CE) n° 2836/98 del Consejo sobre la integración de las cuestiones de género en la cooperación para el desarrollo <sup>(4)</sup>, que expiraba el 31 de diciembre de 2003.

<sup>(1)</sup> Doc. 11923/03 DEVGEN 110 SOC 318 CODEC 1083 — COM(2003) 465 final.

<sup>(2)</sup> Doc. 16168/03 CODEC 1838 DEVGEN 166 SOC 530

<sup>(3)</sup> Doc. 10576/01 — COM(2001) 295 final.

<sup>(4)</sup> DO L 354 de 30.12.1998, p. 5.

- Con arreglo con las disposiciones de la Declaración común <sup>(1)</sup> sobre acuerdos prácticos para el procedimiento de codecisión, se entablaron una serie de contactos informales entre el Consejo, el Parlamento y la Comisión para alcanzar un acuerdo en primera lectura.
- En este contexto, todas las modificaciones que el Consejo deseaba introducir en la propuesta de la Comisión, que también eran aceptables para la Comisión y para el Parlamento Europeo, se convirtieron en 20 enmiendas transaccionales del Parlamento Europeo. La Posición común no modifica de otro modo la propuesta de la Comisión.
- Por ello, la Comisión aceptó la Posición Común aprobada políticamente por el Consejo el 26 de enero de 2004.

## 2. Enmiendas del Parlamento Europeo

- El Parlamento Europeo adoptó 21 enmiendas presentadas por la Comisión de Desarrollo y Cooperación. Según lo dicho anteriormente, 20 de ellas se aprobaron durante los contactos informales con la Comisión y el Consejo y se incorporaron integralmente a la Posición Común.
- La única enmienda que no se incorporó a la Posición Común es la enmienda 21, es decir la propuesta de incremento en 2 millones de euros del presupuesto que establecería un marco financiero de 11 millones de euros en lugar de 9 millones. El Consejo rechazó por unanimidad dicha enmienda y se ciñó al presupuesto de 9 millones de euros propuesto por la Comisión, que también rechazó la enmienda 21. Los motivos par mantener un marco financiero de 9 millones de euros son los siguientes:
  - 1) La cifra de 9 millones de euros fue propuesta por la Comisión sobre la base de una previsión realista de lo que razonablemente se puede gastar en el período 2004-2006 (es decir, 3 millones de euros al año) y a la luz de la evaluación de la aplicación del Reglamento (CE) n° 2836/98.
  - 2) El incremento propuesto de 2 millones de euros no está justificado, ya que no permitiría la integración de la igualdad entre hombres y mujeres — algo que requeriría una cifra mucho mayor. El objetivo de la línea presupuestaria igualdad de hombres y mujeres, según lo dicho en la ficha financiera de la Comisión, es desempeñar un «papel de catalizador, fomentando las iniciativas piloto y desarrollando y difundiendo las buenas prácticas».
  - 3) Tal como la Comisión declaró claramente en repetidas ocasiones, no es posible extraer los 2 millones de euros suplementarios de la línea presupuestaria B7-6220, ya que la Comisión también se enfrenta a graves dificultades para cumplir sus actuales compromisos financieros.

## 3. Principales innovaciones introducidas por el Parlamento Europeo y el Consejo a través de las enmiendas transaccionales

Las enmiendas transaccionales aprobadas por las tres Instituciones mejoran, refuerzan y clarifican la propuesta de la Comisión al:

- reforzar el objetivo de reducción de la pobreza y la dimensión de integración de la igualdad entre hombres y mujeres,
- incorporar la igualdad entre hombres y mujeres como cuestión transversal,
- destacar la importancia de la coordinación entre los distintos implicados y el papel de los protagonistas no estatales,
- subrayar la importancia de la autonomía de la mujer,
- introducir criterios más claros para la elegibilidad financiera, con especial atención a los estudios y la formación de las mujeres.

<sup>(1)</sup> Declaración común sobre acuerdos prácticos para el nuevo procedimiento de codecisión (artículo 251 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea) (DO C 148 de 28.5.1999, p. 1).



#### IV. CONCLUSIÓN

El Consejo considera que su Posición Común tiene en cuenta en gran medida el dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura. La Posición Común del Consejo ha incorporado todas las enmiendas aprobadas por las tres instituciones. Supone una mejora considerable de la propuesta de la Comisión y, por ello, el Parlamento Europeo debería aceptarla. El Consejo considera que es crucial que el Reglamento propuesto se adopte y se aplique cuanto antes, para permitir la continuidad de la financiación de proyectos que fomenten la igualdad entre hombres y mujeres en los países en desarrollo.

---

**POSICIÓN COMÚN (CE) N° 22/2004**

**aprobada por el Consejo el 19 de febrero de 2004**

**con vistas a la adopción del Reglamento (CE) n° .../2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., por el que se modifica el Reglamento (CEE) n° 95/93 del Consejo relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios**

(2004/C 95 E/03)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO  
DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(2)</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado <sup>(3)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con las conclusiones del Consejo Europeo celebrado en Estocolmo los días 23 y 24 de marzo de 2001, el presente Reglamento constituye el primer paso de un proceso global de revisión. A fin de tener en cuenta la evolución del sector, en particular en lo que respecta a los nuevos entrantes y las cuestiones de acceso al mercado, el presente Reglamento debe revisarse tras un período determinado de aplicación.
- (2) La experiencia ha demostrado que el Reglamento (CEE) n° 95/93 del Consejo <sup>(4)</sup> debe reforzarse para conseguir que se use de forma más completa y flexible la capacidad limitada de los aeropuertos congestionados.
- (3) Por consiguiente, es necesario modificar dicho Reglamento de conformidad con su artículo 14 y precisar algunas de sus disposiciones.
- (4) Es conveniente atenerse a la terminología internacional y por tanto utilizar los términos «aeropuerto con horarios facilitados» y «aeropuerto coordinado» en vez de «aeropuerto coordinado» y «aeropuerto totalmente coordinado», respectivamente.
- (5) Los aeropuertos con graves deficiencias de capacidad deben ser designados como «aeropuertos coordinados» sobre la base de criterios objetivos tras la realización de un análisis de las capacidades. En estos aeropuertos coordinados se requieren normas detalladas para conseguir que se respeten plenamente los principios de transparencia, imparcialidad y no discriminación. Algunas actividades

concretas como, por ejemplo, las operaciones de los helicópteros, no deben estar sometidas a las normas de asignación de franjas horarias cuando éstas no sean necesarias.

- (6) En los aeropuertos con horarios facilitados, el facilitador de horarios tiene que actuar de forma independiente. En los aeropuertos coordinados el coordinador desempeña un papel fundamental en el proceso de coordinación. Por consiguiente, los coordinadores deben gozar de total independencia y sus funciones deben especificarse claramente.
- (7) Es necesario detallar el papel del comité de coordinación que se establecerá para desempeñar funciones de asesoramiento y mediación en relación con la asignación de franjas horarias. Se debe invitar a los representantes de los Estados miembros a las reuniones del comité de coordinación en calidad de observadores sin derecho de voto. El estatuto de observador debe entenderse sin perjuicio de la posibilidad de que dichos representantes puedan presidir reuniones del comité. Es importante garantizar que el comité de coordinación no pueda adoptar decisiones que sean vinculantes para el coordinador.
- (8) También es necesario precisar que se debe considerar que la asignación de franjas horarias otorga a las compañías aéreas el permiso para acceder a las instalaciones aeroportuarias para aterrizar y despegar en fechas y horas determinadas durante el período por el que ha sido concedido el permiso. Se debe examinar la necesidad de elaborar normas y procedimientos para la coordinación de franjas aeroportuarias y aeroviarías.
- (9) No obstante, a fin de garantizar la estabilidad de las operaciones, el sistema existente prevé la reasignación de franjas horarias con precedencia histórica establecida («derechos adquiridos») a las compañías aéreas ya establecidas. Con objeto de fomentar las operaciones de carácter regular en los aeropuertos coordinados, es necesario establecer que los derechos adquiridos se refieran a series de franjas horarias. Al mismo tiempo, los Estados miembros deben poder tener en cuenta, en la determinación de los parámetros de capacidad, las restricciones de carácter operativo y medioambiental.
- (10) Para que las compañías aéreas sigan teniendo la facultad de solicitar franjas horarias con precedencia histórica en el siguiente período equivalente de programación de horarios, dichas franjas deben cumplir el cálculo de utilización, así como las demás disposiciones pertinentes del Reglamento (CEE) n° 95/93. Es preciso aclarar la situación de los derechos adquiridos en caso de acuerdos de prestación de servicios conjuntos, reparto de códigos o franquicia.

<sup>(1)</sup> DO C 270 E de 25.9.2001, p. 131, y DO C ...

<sup>(2)</sup> DO C 125 de 27.5.2002, p. 8.

<sup>(3)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 11 de junio de 2002 (DO C 261 E de 30.10.2003, p. 116), Posición Común del Consejo de 19 de febrero de 2004 y Posición del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

<sup>(4)</sup> DO L 14 de 22.1.1993, p. 1; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1554/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 221 de 4.9.2003, p. 1).

- (11) En los aeropuertos debe darse prioridad a los servicios programados, prioridad que debe gestionarse estrictamente sin distinción entre servicios regulares y no regulares.
- (12) La definición del término «nuevo entrante» debe potenciar la prestación de servicios aéreos adecuados a las regiones e incrementar la competencia potencial en las rutas intracomunitarias.
- (13) Para garantizar mejor que los terceros países, entre otros, ofrezcan a las compañías aéreas comunitarias un trato comparable, debe establecerse un procedimiento que haga posible que la Comunidad pueda tomar medidas más eficaces contra los terceros países que no concedan un trato comparable al concedido en la Comunidad.
- (14) Las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento 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 <sup>(1)</sup>.
- (15) Las compañías aéreas solamente pueden acceder a aeropuertos coordinados si se les ha asignado una franja horaria. Deben introducirse medidas para garantizar el cumplimiento del presente Reglamento, en especial cuando las compañías aéreas no respeten de forma repetida e intencionada las normas de asignación de franjas.
- (16) Debe existir un procedimiento de revisión de las decisiones adoptadas por el coordinador.
- (17) Para evitar cualquier duda, debe señalarse que la aplicación de lo dispuesto en el presente Reglamento se entiende sin perjuicio de las normas sobre competencia del Tratado, en particular de sus artículos 81 y 82, y del Reglamento (CEE) n° 4064/89 del Consejo, de 21 de diciembre de 1989, sobre el control de las operaciones de concentración entre empresas <sup>(2)</sup>.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

El Reglamento (CEE) n° 95/93 queda modificado de la manera siguiente:

- 1) El apartado 1 del artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1. El presente Reglamento se aplicará a los aeropuertos comunitarios.».
- 2) El artículo 2 se modifica de la siguiente forma:
- a) las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:
- «a) “franja horaria”: el permiso dado por un coordinador de conformidad con el presente Reglamento para utilizar toda la infraestructura aeroportuaria necesaria con fines de aterrizaje y despegue en

una fecha y hora determinadas asignadas por un coordinador de conformidad con el presente Reglamento, para la prestación de un servicio aéreo en un aeropuerto coordinado;

b) “nuevo entrante”:

- i) una compañía aérea que solicite, dentro de una serie de franjas horarias, una franja horaria en un aeropuerto para cualquier día y que dispondría, en caso de que se le concediese la solicitud, de menos de cinco franjas en dicho aeropuerto para ese día, o
- ii) una compañía aérea que solicite una serie de franjas horarias para efectuar un servicio regular de pasajeros sin escalas entre dos aeropuertos comunitarios en los que un máximo de otras dos compañías aéreas efectúen el mismo servicio regular sin escalas entre dichos aeropuertos o sistemas de aeropuertos ese día y que dispondría, en caso de que se le concediese la solicitud, de menos de cinco franjas en dicho aeropuerto y en ese día para dicho servicio sin escalas, o
- iii) una compañía aérea que solicite una serie de franjas horarias en un aeropuerto para un servicio regular de pasajeros sin escalas entre ese aeropuerto y un aeropuerto regional cuando ninguna otra compañía aérea efectúe un servicio regular de pasajeros directo entre dichos aeropuertos o sistemas de aeropuertos ese día y que dispondría, en caso de que se le concediese la solicitud, de menos de cinco franjas en dicho aeropuerto ese día para dicho servicio sin escalas.

Una compañía aérea que el día de que se trate tenga asignadas más del 5 % del total de franjas horarias disponibles en un aeropuerto determinado, o más del 4 % del total de franjas horarias disponibles ese día en un sistema de aeropuertos del que forme parte dicho aeropuerto, no se considerará nuevo entrante en dicho aeropuerto.»;

b) las letras f) y g) se sustituyen por el siguiente texto:

- «f) i) “compañía aérea”: una empresa de transporte aéreo titular el 31 de enero como muy tarde de una licencia de explotación o equivalente, válida para la siguiente temporada de verano, o titular el 31 de agosto de una licencia de explotación o equivalente, válida para la siguiente temporada de invierno. A los efectos de los artículos 4, 8, 8 bis y 10, la definición de compañía aérea también incluirá a los operadores de aviación de negocios, siempre y cuando éstos operen con arreglo a un horario; a los efectos de los artículos 7 y 14, la definición de compañía aérea incluirá también a todos los operadores de aeronaves civiles,

<sup>(1)</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

<sup>(2)</sup> DO L 395 de 30.12.1989, p. 1; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1310/97 (DO L 180 de 9.7.1997, p. 1).

- ii) “grupo de compañías aéreas”: dos o más compañías aéreas que realizan servicios conjuntos, operaciones de franquicia o de reparto de códigos en la explotación de un servicio aéreo determinado;
- g) “aeropuerto coordinado”: un aeropuerto en el cual, para aterrizar o despegar, las compañías aéreas y cualquier otro operador de una aeronave tienen que tener una franja horaria asignada por un coordinador, con excepción de los vuelos de Estado, los aterrizajes de emergencia y los vuelos con fines humanitarios;»;
- c) se añaden las letras siguientes:
- «i) “aeropuerto con horarios facilitados”: un aeropuerto donde exista un riesgo de congestión en determinados períodos del día, de la semana o del año que pueda evitarse mediante la cooperación voluntaria entre compañías aéreas y donde se haya designado un facilitador de horarios para simplificar las operaciones de las compañías aéreas que presten servicio en ese aeropuerto o tengan intención de hacerlo;
- j) “organismo de gestión de un aeropuerto”: el organismo que, en conjunción o no con otras actividades, tiene asignada, conforme a la reglamentación nacional, la función de administrar y gestionar las instalaciones aeroportuarias, y la de coordinar y controlar las actividades de los diferentes operadores presentes en el aeropuerto o sistema aeroportuario correspondiente;
- k) “serie de franjas horarias”: como mínimo cinco franjas horarias solicitadas para un período de programación a la misma hora, regularmente, el mismo día de la semana, y asignada de esta forma o, si ello no fuera posible, a aproximadamente la misma hora;
- l) “aviación de negocios”: el sector de la aviación general formado por la explotación o uso de aeronaves por empresas para el transporte de pasajeros o mercancías como ayuda para el ejercicio de sus actividades; estos vuelos se efectúan generalmente sin que sean accesibles al público y los pilotan personas que poseen, como mínimo, una licencia válida de piloto comercial con habilitación de vuelo por instrumentos;
- m) “parámetros de coordinación”: la expresión en términos operativos de toda la capacidad disponible en un aeropuerto para asignarla en franjas durante cada período de coordinación, que reflejará todos los factores técnicos, operativos y medioambientales que influyen en el funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria y de sus subsistemas.».
- 3) El artículo 3 se modifica de la siguiente forma:
- a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1. a) Los Estados miembros no estarán obligados a designar un aeropuerto como aeropuerto con horarios facilitados o aeropuerto coordinado salvo en aplicación de lo dispuesto en el presente artículo.
- b) Los Estados miembros no designarán un aeropuerto como coordinado, salvo en aplicación de lo dispuesto en el apartado 3.»;
- b) en el apartado 2, el término «aeropuerto coordinado» se sustituye por «aeropuerto con horarios facilitados»;
- c) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:
- «3. El Estado miembro responsable se encargará de que el organismo de gestión del aeropuerto sin designación específica o del aeropuerto con horarios facilitados, o cualquier otro organismo competente, lleve a cabo un análisis detallado de la capacidad cuando el Estado miembro lo considere necesario o en un plazo de seis meses:
- i) tras la recepción de una solicitud escrita de las compañías aéreas que representen más de la mitad de las operaciones de un aeropuerto o del organismo de gestión del aeropuerto cuando estimen que la capacidad es insuficiente para las actividades en curso o previstas en determinados períodos, o bien
- ii) a petición de la Comisión, en particular cuando a un aeropuerto sólo tengan acceso en la práctica las compañías aéreas con franjas horarias asignadas o cuando las compañías aéreas, y en particular los nuevos entrantes, tengan graves problemas para conseguir posibilidades de aterrizar y despegar en dicho aeropuerto.
- Este análisis, efectuado de acuerdo con métodos comúnmente reconocidos, determinará los problemas de capacidad teniendo en cuenta las limitaciones medioambientales del aeropuerto. En él se estudiarán las posibilidades de resolverlos mediante la construcción de nuevas infraestructuras o la modificación de las ya existentes, cambios operativos o cualquier otro cambio, y se indicará el calendario correspondiente previsto. El análisis se actualizará cuando se haya invocado el apartado 5, o bien cuando haya cambios en el aeropuerto que influyan de forma significativa en su capacidad y utilización. Tanto los resultados del análisis como el método usado para efectuarlo se pondrán a disposición de las partes que lo hayan encargado y, previa solicitud, de cualesquiera otras partes interesadas. Los resultados del análisis se comunicarán simultáneamente a la Comisión.»;
- d) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:
- «4. Basándose en el mencionado análisis, el Estado miembro celebrará consultas sobre la capacidad del aeropuerto con el organismo de gestión del aeropuerto, las compañías aéreas que lo utilicen regularmente, sus organizaciones representativas, los representantes de la aviación general que utilicen regularmente el aeropuerto y las autoridades de control del tráfico aéreo.

5. En caso de que existan problemas de capacidad para al menos un período de programación, el Estado miembro se encargará de que el aeropuerto sea designado como coordinado durante los períodos correspondientes solamente si:

- a) las insuficiencias son de naturaleza tan grave que no pueden evitarse retrasos significativos en el aeropuerto, y
- b) no hay posibilidades de resolver esos problemas a corto plazo.

6. No obstante lo dispuesto en el apartado 5, en circunstancias excepcionales los Estados miembros podrán designar a los aeropuertos afectados como coordinados durante el período de que se trate.;

- e) el actual apartado 5 se convierte en el apartado 7 y el término «aeropuerto totalmente coordinado» se sustituye por «aeropuerto coordinado».

4) El artículo 4 se modifica de la siguiente forma:

- a) el título se sustituye por el texto siguiente: «El facilitador de horarios y el coordinador»;
- b) los apartados 1 a 6 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. El Estado miembro responsable de un aeropuerto con horarios facilitados o de un aeropuerto coordinado se encargará de que se nombre facilitador o coordinador del aeropuerto, respectivamente, a una persona física o jurídica cualificada tras haber recabado el parecer de las compañías aéreas que utilicen regularmente el aeropuerto, de sus organizaciones representativas, del organismo de gestión del aeropuerto y del comité de coordinación, en los casos en que ya exista tal comité. Podrá nombrarse a un mismo facilitador de horarios o coordinador para ejercer sus funciones en más de un aeropuerto.

2. El Estado miembro responsable de un aeropuerto coordinado o con horarios facilitados velará por:

- a) que en un aeropuerto con horarios facilitados, el facilitador de horarios ejerza las funciones previstas en el presente Reglamento de forma independiente, imparcial, no discriminatoria y transparente;
- b) la independencia del coordinador, en un aeropuerto coordinado, separando funcionalmente al coordinador de cualquier parte individual interesada. El sistema de financiación de las actividades del coordinador deberá ser capaz de garantizar la independencia del coordinador;
- c) que el coordinador ejerza las funciones previstas en el presente Reglamento de forma imparcial, no discriminatoria y transparente.

3. El facilitador de horarios y el coordinador participarán en las conferencias internacionales de las compañías aéreas sobre programación de horarios que sean compatibles con el Derecho comunitario.

4. El facilitador de horarios asesorará a las compañías aéreas y recomendará horarios alternativos de llegada o salida cuando haya probabilidades de congestión.

5. El coordinador será la única persona responsable de la asignación de las franjas horarias. Asignará las franjas horarias de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento y se ocupará de que también puedan asignarse franjas horarias fuera de las horas de oficina en situaciones de emergencia.

6. El facilitador de horarios supervisará que las compañías aéreas cumplen los horarios que se les recomiendan para sus operaciones. El coordinador supervisará que las operaciones de las compañías aéreas se ejecutan dentro de las franjas horarias que se les asignan. Estas comprobaciones se llevarán a cabo en colaboración con el organismo de gestión del aeropuerto y con las autoridades de control del tráfico aéreo y en ellas se tendrá en cuenta el tiempo y otros parámetros pertinentes respecto del aeropuerto en cuestión. El coordinador deberá presentar a los Estados miembros interesados y a la Comisión, previa petición, un informe anual de actividad, en particular por lo que respecta a la aplicación del artículo 8 bis y del artículo 14, así como a las reclamaciones relacionadas con la aplicación de los artículos 8 y 10 presentadas al comité de coordinación y las medidas tomadas para resolverlas.

7. Todos los facilitadores de horarios y los coordinadores deberán cooperar para detectar incoherencias de horarios.»;

- c) el actual apartado 7 pasa a ser el apartado 8 y el texto introductorio se sustituye por el texto siguiente:

«El coordinador, previa petición y en un plazo razonable, deberá facilitar gratuitamente a las partes interesadas, en particular a los miembros u observadores del comité de coordinación, para su examen, la información siguiente, por escrito o de cualquier otra forma fácilmente accesible:»;

- d) el actual apartado 8 pasa a ser el apartado 9 y se sustituye por el texto siguiente:

«9. La información a que se refiere el apartado 8 deberá facilitarse a más tardar en el momento de celebrarse las conferencias pertinentes sobre programación y, cuando proceda, durante las conferencias y posteriormente. Cuando se le pida, el coordinador facilitará esa información de forma resumida. En su caso, podrá pedir una retribución cuya cuantía corresponda al coste de la prestación de dicha información resumida.»;

- e) se añade el apartado siguiente:

«10. Cuando existan normas pertinentes y generalmente aceptadas sobre la información de horarios, el facilitador de horarios, el coordinador y las compañías aéreas las aplicarán siempre y cuando sean conformes con la legislación comunitaria.».

5) Los artículos 5 a 9 se sustituyen por el texto siguiente:

«Artículo 5

**Comité de coordinación**

1. El Estado miembro responsable deberá encargarse de que en cada aeropuerto coordinado se establezca un comité de coordinación. Podrá designarse un mismo comité de coordinación para más de un aeropuerto. Tendrán derecho a participar en este comité al menos las compañías aéreas que utilicen regularmente el aeropuerto o los aeropuertos, así como sus organizaciones representativas, el organismo de gestión del aeropuerto, las autoridades de control del tráfico aéreo competentes y los representantes de la aviación general que utilicen el aeropuerto habitualmente.

Las funciones del comité de coordinación serán las siguientes:

a) hacer propuestas o asesorar al coordinador o al Estado miembro sobre:

- las posibilidades de aumentar la capacidad del aeropuerto, determinada de conformidad con el artículo 3, o de mejorar su utilización,
- los parámetros de coordinación que deben determinarse de conformidad con el artículo 6,
- los métodos de supervisión de la utilización de las franjas horarias asignadas,
- las directrices locales para la asignación de franjas horarias o la supervisión de la utilización de las franjas horarias asignadas, teniendo en cuenta, entre otras cosas, los posibles condicionantes medioambientales, según lo dispuesto en el apartado 5 del artículo 8,
- las mejoras en las condiciones de tráfico del aeropuerto,
- los problemas graves de los nuevos entrantes, según establece el apartado 9 del artículo 10,
- todos los asuntos relacionados con la capacidad del aeropuerto;

b) mediar entre las partes afectadas en las reclamaciones sobre la asignación de franjas horarias, según establece el artículo 11.

2. Los representantes de los Estados miembros y el coordinador asistirán como observadores a las reuniones del comité de coordinación.

3. El comité de coordinación redactará su reglamento interno, que regulará, entre otras cosas, la participación, las elecciones, la frecuencia de las reuniones y la lengua o lenguas utilizadas. Todos los miembros del comité de coordinación podrán proponer directrices locales, según lo dispuesto en el apartado 5 del artículo 8. A petición

del coordinador, el comité de coordinación debatirá las propuestas de directrices locales sobre la asignación de franjas horarias así como sobre la supervisión de la utilización de las franjas horarias asignadas. Deberá remitirse un informe de las deliberaciones del comité de coordinación al Estado miembro interesado señalando las distintas posturas en el seno del comité.

Artículo 6

**Parámetros de coordinación**

1. En los aeropuertos coordinados, el Estado miembro responsable se encargará de que se determinen los parámetros para la asignación de franjas horarias dos veces al año, teniendo en cuenta todos los condicionantes técnicos, operativos y medioambientales pertinentes, así como los cambios que puedan sufrir.

Para ello, se tomará como base un análisis objetivo de las posibilidades de acoger el tráfico aéreo, teniendo en cuenta los distintos tipos de tráfico del aeropuerto, el grado probable de congestión del espacio aéreo durante el período de coordinación y la situación de la capacidad.

Los parámetros se comunicarán al coordinador del aeropuerto con la debida antelación, antes de que tenga lugar la asignación inicial de franjas horarias, con vistas a las conferencias de programación de horarios.

2. A los efectos de la determinación de los parámetros a que se hace referencia en el apartado 1, el coordinador definirá los períodos de coordinación pertinentes, siempre que el Estado miembro no los haya establecido, previa consulta al comité de coordinación y de conformidad con la capacidad establecida.

3. Antes de tomar una decisión definitiva sobre los parámetros de asignación de franjas horarias, el comité de coordinación debatirá detalladamente la determinación de los parámetros y la metodología utilizada, así como cualquier posible cambio al respecto, con vistas a aumentar la capacidad y el número de franjas horarias que pueden asignarse. Se facilitarán todos los documentos pertinentes a las partes interesadas que lo soliciten.

Artículo 7

**Información para el facilitador de horarios y el coordinador**

1. Las compañías aéreas que operen o tengan la intención de operar en un aeropuerto con horarios facilitados o en un aeropuerto coordinado presentarán respectivamente al facilitador de horarios o al coordinador toda la información pertinente que éstos les soliciten. Toda esta información se presentará en el formato y en el plazo especificados por el facilitador de horarios o el coordinador. En particular, las compañías aéreas informarán al coordinador, en el momento de la solicitud de asignación, de si se benefician de la condición de nuevo entrante, según lo establecido en la letra b) del artículo 2, en lo que respecta a las franjas solicitadas.

En el caso de todos los demás aeropuertos sin designación específica, el organismo de gestión del aeropuerto proporcionará, cuando el coordinador lo solicite, toda información que obre en su poder sobre los servicios previstos por las compañías aéreas.

2. En caso de que una compañía aérea no facilite la información mencionada en el apartado 1, salvo si puede demostrar de forma satisfactoria que existen circunstancias atenuantes, o bien facilite información falsa o engañosa, el coordinador no tendrá en cuenta la solicitud o solicitudes de franjas horarias de dicha compañía. El coordinador deberá brindar a la compañía aérea la oportunidad de presentar sus observaciones.

3. El facilitador de horarios o el coordinador, el organismo de gestión del aeropuerto y las autoridades de control del tráfico aéreo deberán intercambiar toda la información necesaria para el ejercicio de sus respectivas funciones, incluidos los datos de vuelo y las franjas horarias.

#### Artículo 8

##### Procedimiento de asignación de franjas horarias

1. Las series de franjas horarias se asignarán, partiendo del fondo de reserva de franjas horarias, a las compañías aéreas solicitantes en forma de permisos de utilización de la infraestructura aeroportuaria para aterrizar o despegar durante el período de programación de horarios solicitado. Una vez terminado este período, las franjas horarias deberán devolverse a la reserva de franjas horarias según lo previsto en el artículo 10.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 7, 8 bis y 9, en el apartado 1 del artículo 10 y en el artículo 14, el apartado 1 del presente artículo no se aplicará cuando se cumplan las siguientes condiciones:

- una serie de franjas horarias ha sido utilizada por una compañía aérea para explotar servicios aéreos regulares y servicios no regulares programados, y
- dicha compañía aérea puede demostrar a satisfacción del coordinador que ha utilizado la serie de franjas horarias en cuestión, según lo autorizado por el coordinador, como mínimo el 80 % del tiempo durante el período de programación para el que ha sido asignada.

En tal caso, esa serie de franjas horarias dará derecho a la compañía aérea a la misma serie de franjas horarias en el siguiente período equivalente de programación de horarios, siempre que dicha compañía aérea lo solicite en el plazo a que se hace referencia en el apartado 1 del artículo 7.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 10, cuando sea imposible atender todas las solicitudes de franjas horarias a satisfacción de las compañías aéreas interesadas, se dará preferencia a los servicios aéreos comerciales, en particular a los servicios regulares y a los servicios no regulares programados. En caso de competen-

cia entre diversas solicitudes dentro de la misma categoría de servicios, se dará prioridad a las operaciones previstas para todo el año.

4. La reprogramación de series de franjas horarias antes de la asignación de las franjas restantes del fondo de reserva mencionado en el artículo 10 a las demás compañías aéreas solicitantes sólo se aceptará por razones operativas o bien si la programación de las franjas de las compañías aéreas solicitantes resultase mejorada con respecto a la programación inicialmente solicitada. Esta reprogramación no surtirá efecto antes de la confirmación expresa del coordinador.

5. El coordinador tendrá igualmente en cuenta las reglas y directrices adicionales establecidas por el sector del transporte aéreo mundial o comunitario, así como las directrices locales propuestas por el comité de coordinación y aprobadas por el Estado miembro o cualquier otro órgano competente responsable del aeropuerto en cuestión, siempre y cuando esas reglas y directrices no afecten a la independencia del coordinador, sean conformes a la legislación comunitaria y tengan por objeto un uso más eficaz de la capacidad aeroportuaria. El Estado miembro en cuestión comunicará esas reglas a la Comisión.

6. Cuando sea imposible atender una solicitud de franja horaria, el coordinador informará de los motivos a la compañía aérea solicitante y le indicará la franja alternativa más próxima disponible.

7. El coordinador, además de la asignación de franjas horarias prevista para el período de programación, hará lo posible por atender las solicitudes de franjas horarias presentadas con poca antelación para cualquier tipo de aviación, incluida la aviación general. Con este fin, podrán utilizarse las franjas que, tras la asignación a las compañías solicitantes, queden disponibles en el fondo de reserva mencionado en el artículo 10 y las que se liberen con poco preaviso.

#### Artículo 8 bis

##### Movilidad de franjas horarias

1. Las franjas horarias podrán:
- a) ser transferidas por una compañía aérea de una ruta a otra o de un tipo de servicio explotado a otro siempre que las siga explotando ella misma;
  - b) transferirse:
    - i) entre empresas matrices y filiales, y entre filiales de la misma empresa matriz,
    - ii) como parte de la adquisición del control del capital de una compañía aérea,
    - iii) en el caso de una adquisición total o parcial, cuando las franjas estén directamente relacionadas con la compañía aérea adquirida;

c) intercambiarse, una a una, entre compañías aéreas.

2. Las transferencias e intercambios mencionados en el apartado 1 deberán notificarse al coordinador y no tendrán efecto antes de que éste los confirme de manera expresa. El coordinador rehusará confirmar las transferencias o intercambios cuando éstos no sean conformes a los requisitos del presente Reglamento y cuando no tenga la certeza de que:

- a) las operaciones aeroportuarias no sufren perjuicios habida cuenta de todos los condicionantes técnicos, operativos y medioambientales;
  - b) se respetan las limitaciones impuestas por el artículo 9;
  - c) la transferencia de franjas horarias no entra en el ámbito de aplicación del apartado 3.
3. a) Las franjas asignadas a un nuevo entrante tal y como se define en la letra b) del artículo 2 no se podrán transferir tal como se prevé en la letra b) del apartado 1 del presente artículo durante dos períodos de programación equivalentes, excepto en el caso de adquisición legalmente autorizada de las actividades de una empresa en quiebra.
- b) Las franjas asignadas a un nuevo entrante tal y como se define en los incisos ii) y iii) de la letra b) del artículo 2 no se podrán transferir a otra ruta tal como se prevé en la letra a) del apartado 1 del presente artículo durante dos períodos de programación equivalentes a no ser que el nuevo entrante hubiera sido tratado en la nueva ruta con la misma prioridad que en la ruta inicial.
- c) Las franjas horarias asignadas a un nuevo entrante tal y como se define en la letra b) del artículo 2 no podrán intercambiarse según lo previsto en la letra c) del apartado 1 del presente artículo durante dos períodos de programación equivalentes, excepto para mejorar la programación de las franjas horarias de estos servicios en relación con los horarios solicitados inicialmente.

*Artículo 8 ter*

#### **Exclusión de reclamaciones de indemnización**

El derecho a las series de franjas que se establece en el apartado 2 del artículo 8 no podrá justificar ninguna reclamación de indemnización por cualquier limitación, restricción o supresión del mismo que pueda imponerse en virtud de la legislación comunitaria, en particular en aplicación de las normas del Tratado referentes al transporte aéreo. El presente Reglamento no afectará a las facultades de las autoridades públicas de exigir la transferencia de franjas entre compañías aéreas y de decidir el modo en que éstas se asignan en virtud del Derecho nacional en materia de competencia o de los artículos 81 y 82 del Tratado CE o del Reglamento (CEE) n° 4064/89 del Consejo, de 21 de diciembre de 1989, sobre el control de las

operaciones de concentración entre empresas (\*). Tales transferencias no podrán dar lugar a compensación económica.

*Artículo 9*

#### **Obligaciones de servicio público**

1. Cuando en una ruta determinada se hayan impuesto obligaciones de servicio público con arreglo al artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 2408/92, los Estados miembros podrán reservar en los aeropuertos coordinados las franjas horarias necesarias para las operaciones previstas en dicha ruta. Si las franjas horarias reservadas en una determinada ruta no se utilizan, dicha franjas se pondrán a disposición de alguna otra compañía aérea interesada en explotar la ruta con arreglo a las obligaciones de servicio público, a reserva de lo dispuesto en el apartado 2. Si ninguna otra compañía aérea estuviese interesada en explotar la ruta y el Estado miembro afectado no la ofreciese mediante licitación con arreglo a la letra d) del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 2408/92, las franjas horarias correspondientes se reservarán para otra ruta sujeta a obligaciones de servicio público o bien revertirán al fondo de reserva.

2. En caso de que más de una compañía aérea comunitaria esté interesada en prestar servicios en dicha ruta y no haya podido obtener franjas horarias situadas dentro de un margen de una hora antes o después de los horarios solicitados al coordinador, se recurrirá a los procedimientos de licitación establecidos en las letras d) a g) y en la letra i) del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 2408/92 para la utilización de las franjas horarias mencionadas en el apartado 1.

(\*) DO L 395 de 30.12.1989, p. 1; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1310/97 (DO L 180 de 9.7.1997, p. 1).

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

*«Artículo 10*

#### **Fondo de reserva de franjas horarias**

1. El coordinador creará un fondo de reserva con todas las franjas horarias que no se hayan asignado en aplicación de los apartados 2 y 4 del artículo 8. Toda la nueva capacidad de franjas horarias determinada con arreglo al apartado 3 del artículo 3 pasará al fondo de reserva.

2. La asignación de una serie de franjas a una compañía aérea para la prestación de un servicio regular o de un servicio no regular programado no le dará derecho a la misma serie de franjas en el siguiente período de programación equivalente, a menos que la compañía aérea pueda demostrar, a satisfacción del coordinador, que la ha utilizado, según lo autorizado por éste, como mínimo el 80 % del tiempo durante el período de programación para el que ha sido asignada.



3. Las franjas horarias asignadas a una compañía aérea antes del 31 de enero para la siguiente temporada de verano, o antes del 31 de agosto para la siguiente temporada de invierno, pero que hayan sido devueltas al coordinador para su reasignación antes de estas fechas, no se tendrán en cuenta en el cálculo de utilización.

4. Si no se puede demostrar que una serie de franjas horarias se ha utilizado al 80 %, todas las franjas que constituyan la serie se colocarán en el fondo de reserva, salvo que se demuestre que no se han utilizado por alguno de los motivos siguientes:

a) circunstancias imprevisibles e inevitables ajenas al control de la compañía aérea, que tengan como consecuencia:

— una inmovilización del tipo de aeronave generalmente utilizado para efectuar el servicio aéreo en cuestión,

— el cierre de un aeropuerto o del espacio aéreo,

— una alteración grave de las operaciones en los aeropuertos en cuestión, con inclusión de las series de franjas horarias en otros aeropuertos comunitarios relacionados con las rutas que hayan sido afectadas por dicha alteración, durante una parte importante del período de programación correspondiente;

b) interrupción de los servicios aéreos motivada por acciones encaminadas a afectar dichos servicios, de forma tal que a la compañía aérea le resulte práctica o técnicamente imposible efectuar sus operaciones de acuerdo con lo previsto;

c) dificultades financieras graves de la compañía aérea comunitaria con la consiguiente concesión de una licencia temporal por las autoridades competentes, a la espera de la reestructuración financiera de la compañía aérea conforme a lo dispuesto en el apartado 5 del artículo 5 del Reglamento (CEE) n° 2407/92;

d) acciones judiciales en relación con la aplicación del artículo 9 a rutas en las que se han impuesto obligaciones de servicio público en virtud del artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 2408/92 que tengan como consecuencia la suspensión temporal de las operaciones en dichas rutas.

5. La Comisión, a petición de un Estado miembro o por propia iniciativa, examinará la aplicación del apartado 4 por el coordinador de cualquier aeropuerto al que se aplique el presente Reglamento.

La Comisión tomará una decisión en el plazo de dos meses a partir de la recepción de la solicitud de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 13.

6. Sin perjuicio del apartado 2 del artículo 8 del presente Reglamento ni del apartado 1 del artículo 8 del Reglamento (CEE) n° 2408/92, las franjas horarias del fondo de reserva se distribuirán entre las compañías aéreas

que las hayan solicitado. El 50 % de las citadas franjas se asignará primero a los nuevos entrantes, a menos que las solicitudes de éstos no alcancen el 50 %. El coordinador tramitará las solicitudes de los nuevos entrantes y otras compañías con equidad, de acuerdo con los períodos de coordinación de cada día de programación.

Entre las solicitudes de los nuevos entrantes se dará preferencia a las compañías aéreas que cumplan los requisitos para ser consideradas nuevos entrantes tanto con arreglo a los incisos i) y ii) de la letra b) del artículo 2 como a los incisos i) y iii) de la letra b) del artículo 2.

7. Todo nuevo entrante al que se haya propuesto una serie de franjas horarias situadas dentro de un margen de una hora antes o después de la hora solicitada y que no haya aceptado la propuesta perderá la condición de nuevo entrante en el período de programación correspondiente.

8. En el caso de los servicios explotados por un grupo de compañías aéreas, sólo una de ellas podrá solicitar las franjas horarias necesarias. La compañía aérea que explote ese servicio asumirá la responsabilidad de cumplir los criterios operativos requeridos para mantener la precedencia histórica mencionada en el apartado 2 del artículo 8.

Las franjas asignadas a una compañía aérea podrán ser usadas por otra compañía aérea que participe en una explotación conjunta, siempre que en el vuelo compartido permanezca el código de identificación de la compañía a la que se hayan asignado las franjas a efectos de coordinación y seguimiento. Una vez finalizada la explotación conjunta, las franjas utilizadas seguirán en posesión de la compañía aérea a la que fueron asignadas inicialmente. Todas las compañías aéreas que participen en la prestación conjunta de un servicio deberán informar en detalle a los coordinadores sobre dicho servicio antes del inicio del mismo.

9. En caso de que persistan los problemas graves para los nuevos entrantes, el Estado miembro se encargará de convocar una reunión del comité de coordinación del aeropuerto. Dicha reunión tendrá por objeto estudiar las posibilidades de poner remedio a la situación. Se invitará a la Comisión a dicha reunión.».

7) El artículo 11 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 11

### Reclamaciones y derecho de recurso

1. Sin perjuicio de los derechos de recurso previstos en el Derecho nacional, toda reclamación sobre la aplicación del apartado 2 del artículo 7, de los artículos 8, 8 bis y 10, así como de los apartados 1 a 4 y 6 del artículo 14 se presentará al comité de coordinación. El comité considerará el asunto en un plazo de un mes a partir de la presentación de la reclamación y si fuera posible hará propuestas al coordinador con vistas a resolver los problemas. Cuando el comité de coordinación no pueda solucionarlos, el Estado miembro responsable, dentro de un plazo adicional de dos meses, podrá solicitar la mediación de una organización representativa de las compañías aéreas o de los aeropuertos, o bien de una tercera parte.

2. Los Estados miembros adoptarán las medidas adecuadas, de conformidad con el Derecho nacional, para proteger a los coordinadores frente a reclamaciones por daños en relación con sus funciones en virtud del presente Reglamento, salvo en casos de negligencia grave o dolo.».

8) El título del artículo 12 y su apartado 1 se sustituyen por el texto siguiente:

#### «Relaciones con terceros países

1. Cuando se considere que, en lo que se refiere a la asignación y utilización de franjas horarias en sus aeropuertos, un tercer país:

- a) no otorga a las compañías aéreas comunitarias un trato comparable al que el presente Reglamento dispensa a las compañías aéreas de aquel país, o
- b) no otorga a las compañías aéreas comunitarias un trato nacional *de facto*, u
- c) otorga a las compañías aéreas de otros países terceros un trato más favorable que a las compañías aéreas comunitarias,

la Comisión, con arreglo al procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 13, podrá decidir la aplicación de medidas por parte de uno o varios Estados miembros, incluida la suspensión total o parcial de la aplicación del presente Reglamento, con respecto a una o varias compañías aéreas de dicho tercer país, a fin de poner remedio al comportamiento discriminatorio de éste.».

9) Los artículos 13 y 14 se sustituyen por el texto siguiente:

#### «Artículo 13

##### Procedimiento decisorio

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 podrá, además, ser consultado por la Comisión sobre cualquier otro asunto referente a la aplicación del presente Reglamento.
4. El Comité aprobará su reglamento interno.

#### Artículo 14

##### Aplicación

1. Las autoridades competentes en materia de gestión del tráfico aéreo podrán rechazar el plan de vuelo de una compañía aérea que tenga la intención de aterrizar o despegar en un aeropuerto coordinado, durante los períodos en que esté coordinado, si no dispone de una franja horaria asignada por el coordinador.

2. El coordinador retirará la serie de franjas horarias asignadas provisionalmente a una compañía aérea en proceso de establecimiento y las devolverá al fondo de reserva el 31 de enero, para la siguiente temporada de verano, o el 31 de agosto, para la siguiente temporada de invierno, si la empresa no posee una licencia de explotación o equivalente en esa fecha o si la autoridad competente para la concesión de la licencia no declara que se concederá probablemente una licencia de explotación o equivalente antes del inicio del período de programación de que se trate.

3. El coordinador retirará y pondrá en el fondo de reserva la serie de franjas horarias de una compañía aérea que ésta haya recibido por intercambio de conformidad con la letra c) del apartado 1 del artículo 8 bis en el caso de que no se hayan utilizado según lo previsto.

4. Las compañías aéreas que de forma repetida e intencionada exploten servicios aéreos en horas significativamente diferentes de la franja horaria asignada como parte de una serie de franjas horarias o bien utilicen las franjas horarias de una forma significativamente diferente a la indicada en el momento de su asignación, causando perjuicio a operaciones de aeropuerto o de tráfico aéreo, perderán el derecho mencionado en el apartado 2 del artículo 8. El coordinador podrá entonces retirar a la compañía aérea la serie de franjas horarias en cuestión durante el resto del período de programación y devolverla al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea y haberle dado un solo aviso.

5. Los Estados miembros velarán por que puedan aplicarse sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias o medidas equivalentes en los casos en que de forma reiterada e intencionada se lleven a cabo servicios aéreos en horas significativamente diferentes de las franjas horarias asignadas o se utilicen las franjas horarias de una forma significativamente diferente a la indicada en el momento de su asignación cuando ello cause perjuicios a operaciones de aeropuerto o de tráfico aéreo.

6. a) Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 10, si una compañía aérea no puede llegar al porcentaje de utilización del 80 %, tal y como se define en el apartado 2 del artículo 8, el coordinador podrá retirar a dicha compañía aérea esa serie de franjas horarias durante el resto de la temporada de programación y devolverla al fondo de reserva tras haber oído a la compañía aérea en cuestión.

b) Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 10, si, transcurrido un período equivalente al 20 % del período de validez de la serie, no se hubiera usado ninguna de las franjas de esa serie, el coordinador devolverá la serie de franjas al fondo de reserva para el resto del período de programación tras haber oído a la compañía aérea en cuestión.

(\*) DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.»

10) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 14 bis

#### **Informe y cooperación**

1. La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación del presente Re-

glamento dentro de los tres años siguientes a su entrada en vigor. Este informe tratará especialmente de la aplicación de los artículos 8, 8 bis y 10.

2. Los Estados miembros y la Comisión cooperarán en la aplicación del presente Reglamento, especialmente en lo que se refiere a la recogida de la información necesaria para la elaboración del informe mencionado en el apartado 1.».

#### *Artículo 2*

1. El presente Reglamento entrará en vigor a los tres meses de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

2. El apartado 2 del artículo 11 y el apartado 5 del artículo 14 del Reglamento (CE) nº 95/93 se aplicarán a partir de ... (\*).

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

Hecho en ...

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Por el Consejo*  
*El Presidente*

(\*) 15 meses después de la fecha de publicación del presente Reglamento.

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

### I. INTRODUCCIÓN

1. El 20 de junio de 2001 la Comisión adoptó la propuesta de Reglamento (CEE) n° 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios.
2. El Parlamento Europeo adoptó su dictamen en primera lectura en el periodo parcial de sesiones de 10 a 13 de junio de 2002, y el Comité Económico y Social adoptó el suyo el 20 de marzo de 2002. El Comité de las Regiones informó al Consejo de su intención de no emitir dictamen sobre este asunto.
3. La Comisión adoptó la propuesta modificada de 7 de noviembre de 2002.
4. El 19 de febrero de 2004 el Consejo adoptó su Posición Común con arreglo al artículo 251 del Tratado.

### II. OBJETIVO

La propuesta de la Comisión tiene el objetivo de mejorar la reglamentación actual sobre franjas horarias en términos de claridad y transparencia. Se prestó especial atención al refuerzo del estatuto independiente del coordinador, y a garantizar que el comité de coordinación estuviera libre de influencias indebidas. Se introdujo la posibilidad de imponer sanciones y se aclaró la división de tareas entre el coordinador, el comité de coordinación y el Estado miembro para garantizar una tramitación adecuada de las quejas.

La propuesta consideraba asimismo varias mejoras y modificaciones de las normas existentes, incluida una posibilidad de reprogramación, una prohibición explícita de comercio de franjas horarias y el requisito en relación con los intercambios de franjas horarias de que se utilizaran las franjas intercambiadas. La Comisión consideró que el efecto de estas modificaciones, en su conjunto, sería neutro en términos generales en relación con los intereses enfrentados de los operadores dominantes y de los nuevos participantes y sus posibilidades de obtener y conservar franjas horarias.

### III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

#### 1. Cambios fundamentales

El Consejo aceptó el objetivo básico de la Comisión de mejorar el funcionamiento técnico del régimen de asignación de franjas horarias. En este sentido, la Posición Común en particular:

- incluye importantes modificaciones y complementos a las definiciones para aclarar los términos utilizados en el Reglamento;
- prevé un refuerzo del estatuto independiente del coordinador de franjas horarias y del comité de coordinación;
- dispone sanciones cuando se utilizan las franjas horarias de manera abusiva.

En relación con los aspectos de la propuesta la Comisión que puede aceptar a las disposiciones de acceso al mercado, el Consejo aceptó algunas de las modificaciones propuestas por la Comisión, pero no todas. Se aceptó una ampliación de la definición de «nuevos participantes», así como la disposición que concede una mayor prioridad a los nuevos participantes en la asignación de franjas horarias procedentes de la «reserva de franjas horarias». No obstante, otras disposiciones propuestas por la Comisión, en particular sobre intercambios de franjas y prohibición de su comercio, no fueron aceptadas por el Consejo. Al no incorporar estas disposiciones, la preocupación principal del Consejo es que se estudie en su conjunto el asunto del acceso al mercado en el contexto más amplio de una revisión de las normas de asignación de franjas horarias más profunda, que podría constituir el objeto de una nueva propuesta de la Comisión en el futuro.

#### 2. Consideración del dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura

El Consejo coincidió en gran medida con las preocupaciones subyacentes a la primera lectura del Parlamento. En total se aceptaron su totalidad, parcialmente o en principio, 32 de las 52 enmiendas propuestas por el Parlamento. Estas enmiendas son las siguientes 3, 4, 5, 6, 9, 14, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 29, 30, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 45, 47, 48, 51 y 52.

**POSICIÓN COMÚN (CE) N° 23/2004**

**aprobada por el Consejo el 24 de febrero de 2004**

**con vistas a la adopción del Reglamento (CE) n° .../2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., que modifica el Reglamento (CE) n° 2236/95 del Consejo por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas**

(2004/C 95 E/04)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

mismo tiempo la necesidad de un apoyo financiero continuo para proyectos no prioritarios.

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular el párrafo primero de su artículo 156,

(3) Debe ofrecerse la posibilidad de cumplir los compromisos presupuestarios por tramos anuales, al amparo de un compromiso jurídico global y plurianual.

Vista la propuesta de la Comisión <sup>(1)</sup>,

(4) Un aumento temporal del porcentaje de la ayuda comunitaria puede constituir un incentivo para una actuación más rápida de los actores y para hacer efectiva la aplicación de los proyectos prioritarios cubiertos por el presente Reglamento.

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(2)</sup>,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado <sup>(3)</sup>,

(5) La creación de asociaciones público-privadas (u otras formas de cooperación entre el sector público y el privado) exige un compromiso financiero firme de los inversores institucionales lo suficiente interesante como para atraer capital privado. La concesión de ayudas financieras comunitarias con carácter plurianual disiparía las incertidumbres que ralentizan el desarrollo de los proyectos. Conviene, por lo tanto, tomar las disposiciones necesarias para conceder ayudas financieras a los proyectos seleccionados en virtud de un compromiso jurídico plurianual.

Considerando lo siguiente:

(1) El Grupo de alto nivel sobre la red transeuropea de transportes, presidido por Karel Van Miert, expresó su preocupación por el retraso en los tramos transfronterizos de los proyectos prioritarios de la red transeuropea de transportes (RTE), y ello debido a su efecto contraproducente para la rentabilidad de las inversiones de los Estados miembros en los tramos nacionales, al privarles de los beneficios de las economías de escala, y recomendó que se modulase el porcentaje de la financiación comunitaria en función de los beneficios obtenidos por otros países, en particular los países vecinos, subrayando que dicha modulación debía favorecer, en primer lugar, a los proyectos transfronterizos utilizados por los servicios de transporte de larga distancia. Por otra parte, el porcentaje de financiación comunitaria debe variar en función de la medida en que los beneficios económicos del proyecto sean superiores a su rentabilidad financiera.

(6) Las conexiones transfronterizas entre redes de energía son importantes para garantizar un funcionamiento fluido del mercado interior, la seguridad del suministro y un uso óptimo de las infraestructuras energéticas. Conviene por consiguiente que los proyectos prioritarios de redes de energía que sean necesarios en interés de la economía europea, pero que no sean rentables en términos comerciales, y que no distorsionen la competencia entre empresas, también puedan optar a una ayuda financiera más elevada. Dicha ayuda se refiere a los proyectos prioritarios de redes de energía.

(2) A tal efecto, el Grupo de alto nivel recomendó que se aumentara el porcentaje de ayuda comunitaria a fin de promover la realización de las conexiones transfronterizas de los proyectos prioritarios y añadió que las repercusiones presupuestarias de tal cambio serían limitadas, lo que debe aplicarse teniendo en cuenta la necesidad de centrar los recursos de las RTE en proyectos clave, reconociendo al

(7) El Reglamento (CE) n° 2236/95 del Consejo <sup>(4)</sup> debe adaptarse para tener en cuenta 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 <sup>(5)</sup>.

<sup>(1)</sup> DO C 75 E de 26.3.2002, p. 316, y DO C 151 E de 25.6.2002, p. 291.

<sup>(2)</sup> DO C 125 de 27.5.2002, p. 13.

<sup>(3)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 2 de julio de 2002 (DO C 271 E de 12.11.2003, p. 163), Posición Común del Consejo de 24 de febrero de 2004 y Posición del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

<sup>(8)</sup> Conviene, por lo tanto, modificar en consecuencia el Reglamento (CE) n° 2236/95.

<sup>(4)</sup> DO L 228 de 23.9.1995, p. 1; Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1655/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 197 de 29.7.1999, p. 1).

<sup>(5)</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

El Reglamento (CE) n° 2236/95 queda modificado como sigue:

1) El artículo 5 queda modificado como sigue:

a) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Con independencia de la forma de intervención elegida, el importe total de la ayuda comunitaria concedida con arreglo al presente Reglamento no deberá superar el 10 % del coste total de la inversión. No obstante, y de manera excepcional, el importe total de la ayuda comunitaria podrá alcanzar el 20 % del coste total de la inversión en los casos siguientes:

a) proyectos sobre los sistemas de localización y navegación por satélite, previstos en el artículo 17 de la Decisión n° 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 (\*);

b) proyectos prioritarios de las redes de energía;

c) tramos de los proyectos de interés europeo, siempre que dichos proyectos se inicien antes de 2010, incluidos en el anexo III de la Decisión n° 1692/96/CE cuyo objetivo sea eliminar los puntos de estrangulamiento o finalizar los tramos pendientes, siempre que dichos tramos sean transfronterizos o relativos a la superación de las barreras naturales, y contribuyan a la integración del mercado interior en una Europa ampliada, privilegien la seguridad, garanticen la interoperabilidad de las redes nacionales y/o contribuyan en gran medida a reducir el desequilibrio entre los modos de transporte favoreciendo los más respetuosos con el medio ambiente. Este porcentaje se modulará en función de los beneficios obtenidos por otros países, en particular los Estados miembros vecinos.

(\*) DO L 228 de 9.9.1996, p. 1; Decisión cuya última modificación la constituye la Decisión n° 1346/2001/CE (DO L 185 de 6.7.2001, p. 1).»;

b) se añade el apartado siguiente:

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

Hecho en . . .

Por el Parlamento Europeo  
El Presidente

Por el Consejo  
El Presidente

«5. En el caso de los proyectos mencionados en el apartado 3, y dentro de los límites fijados por el presente Reglamento, el compromiso jurídico será plurianual y los compromisos presupuestarios se cumplirán por tramos anuales.».

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

«4. Si en el plazo máximo de diez años tras la concesión de la ayuda financiera a una operación, ésta no se ha llevado a término, la Comisión podrá requerir el reembolso de la ayuda pagada, atendiendo al principio de proporcionalidad y teniendo en cuenta todos los factores pertinentes.».

3) El artículo 17 se sustituye por el texto siguiente:

*«Artículo 17*

**Procedimiento de comité**

1. La Comisión será responsable de la aplicación del presente Reglamento.

2. La Comisión estará asistida por un Comité. El Banco Europeo de Inversiones nombrará un representante en dicho Comité, que no participará en las votaciones.

3. En los casos en que se haga referencia al presente artículo, 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.

4. El Comité aprobará su reglamento interno.

(\*) DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.».

4. En el artículo 18 se añade el párrafo siguiente:

«La asignación de fondos dependerá del nivel cualitativo y cuantitativo de ejecución.».

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

### I. INTRODUCCIÓN

1. El 4 de diciembre de 2001, la Comisión remitió al Parlamento Europeo y al Consejo una propuesta tendente a incrementar hasta un máximo de un 20 % la ayuda comunitaria a determinados proyectos prioritarios de transportes de la red transeuropea (RTE).
2. El 14 de marzo de 2002, la Comisión modificó su propuesta a fin de ampliarla a los proyectos prioritarios de energía de la RTE.
3. El 20 de marzo de 2002, el Comité Económico y Social emitió su dictamen aprobatorio de la propuesta.
4. El 25 de marzo de 2002, el Comité de las Regiones decidió no emitir dictamen sobre la propuesta.
5. El 2 de julio de 2002, el Parlamento Europeo adoptó en primera lectura un dictamen sobre la propuesta modificada a que se refiere el punto 2, con el que aprobaba dicha propuesta y proponía varias enmiendas al respecto.
6. El 28 de enero de 2003, la Comisión transformó su propuesta modificada a la vista del dictamen del Parlamento Europeo.
7. El 6 de octubre de 2003, la Comisión transformó nuevamente su propuesta modificada para aumentar hasta un máximo de 30 % el porcentaje de la ayuda comunitaria a los citados proyectos de la RTE.
8. El 25 de noviembre de 2003, el Consejo y el Representante de la Comisión alcanzaron un acuerdo transaccional unánime para la Posición Común consignada en el documento 15280/03 y las correspondientes declaraciones para el acta del Consejo consignadas en la adenda 1 del documento 5644/01.
9. El 24 de febrero de 2004 el Consejo adoptó su Posición Común con arreglo al artículo 251 del Tratado.

### II. CONTENIDO

1. El contenido de la Posición Común del Consejo sigue de cerca la propuesta modificada a que se refiere el punto 6 que antecede, presentada por la Comisión tras el dictamen del Parlamento Europeo del 2 de julio de 2002.
2. De modo que el Consejo acordó en principio un aumento hasta el 20 % del porcentaje máximo de ayuda comunitaria a los siguientes proyectos prioritarios de la RTE:
  - a) proyectos sobre los sistemas de localización y navegación por satélite previstos en el artículo 17 de la Decisión nº 1692/96/CE (proyectos tipo Galileo);
  - b) proyectos prioritarios de las redes de energía, y
  - c) tramos transfronterizos o de superación de barreras naturales de proyectos seleccionados de transportes de la RTE, tal como se señalan en el anexo III de la Decisión nº 1692/96/CE, siempre que los proyectos se inicien antes de 2010.
3. Así pues, según establece la Posición Común, y tal como propone la Comisión con el apoyo del Parlamento, la mayor parte de la ayuda comunitaria se destinará a contribuir de forma decisiva en la realización de los principales proyectos prioritarios de transportes de la RTE.
4. Por otra parte, aunque con efectos presupuestarios muy inferiores, la ayuda comunitaria se destinará asimismo a los proyectos prioritarios de energía y a los proyectos de tipo Galileo de la RTE.
5. La Posición común no afecta a los proyectos prioritarios de telecomunicaciones e-TEN, para los que la Comisión ha presentado otra propuesta, que sigue en pie [doc. 9099/03, expediente interinstitucional 2003/0086 (COD)].

6. Las demás disposiciones de la Posición Común se refieren principalmente al procedimiento presupuestario y a la comitología.
7. Relativamente a la comitología, cabe señalar que la Posición Común mantiene el procedimiento de reglamentación actualmente previsto para las medidas de ejecución de la RTE y descarta en consecuencia el procedimiento consultivo propuesto por el Parlamento Europeo y la Comisión.
8. No obstante, la Posición Común prevé, siguiendo la propuesta del Parlamento, que un representante del BEI pueda participar, sin derecho a voto, en los trabajos de comitología, de tal modo que dicha institución pueda aportar a las deliberaciones del comité su experiencia particular en materia de financiación de la RTE.

### III. LAS ENMIENDAS DEL PARLAMENTO DEL 2 DE JULIO DE 2002 RELATIVAS AL TEXTO LEGISLATIVO

1. Por lo que se refiere a los proyectos prioritarios de transportes de la RTE, la Posición Común recoge en gran medida las enmiendas 8 y 13 del Parlamento Europeo. Así pues, tal como propone el Parlamento, los tramos transfronterizos o de superación de barreras naturales de estos proyectos deberán servir para eliminar los puntos de estrangulamiento y/o finalizar los tramos pendientes y fomentar la seguridad.
2. Por el contrario, y coincidiendo con la propuesta modificada de la Comisión, la Posición Común no recoge la propuesta del Parlamento de fijar un procedimiento de informe al Parlamento Europeo y al Consejo para la selección de proyectos prioritarios de energía.
3. La Posición Común sí recoge, en cambio, la enmienda 9 sobre el reembolso de los fondos comunitarios en caso de que el proyecto no se complete en un plazo de diez años tras la concesión de la ayuda financiera (nuevo apartado 4 del artículo 13) y, como se indicó anteriormente, la enmienda 10 sobre la presencia de un representante del BEI en el procedimiento de comité.
4. La Posición Común recoge asimismo la enmienda 11, segundo párrafo, sobre la asignación de fondos (nuevo segundo párrafo del artículo 18).

### IV. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

1. Tal como se ha señalado, la Posición Común sigue de cerca la propuesta modificada que presentó la Comisión tras el dictamen del Parlamento Europeo.
2. Se ajusta, pues, en gran medida a las enmiendas del Parlamento Europeo aceptadas por la Comisión. Siguiendo este mismo planteamiento, el Consejo no ha recogido en general las enmiendas no aceptadas por la Comisión, dejándose guiar a este respecto por el dictamen negativo que la Comisión emitió sobre las mismas en su propuesta modificada presentada tras el dictamen del Parlamento Europeo (punto 6 de la sección I que antecede).
3. La Posición Común se basa asimismo en la última propuesta modificada de la Comisión, en que se prevé un porcentaje máximo de un 30 % de aumento para la ayuda comunitaria (punto 7 de la sección I).

Ahora bien, dicho porcentaje máximo no recibió un apoyo suficiente en el Consejo, por lo que se acordó a modo de transacción un porcentaje máximo de un 20 %, que también aprobaba el Parlamento Europeo en su dictamen.

4. Tal como se ha precisado, la Posición común no se refiere a la otra propuesta pendiente de la Comisión para los proyectos prioritarios de telecomunicaciones e-TEN [doc. 9099/03, expediente interinstitucional 2003/0086 (COD)].

### V. CONCLUSIONES

Por todos estos motivos, el Consejo remite al Parlamento Europeo su Posición Común, tal como aparece en el documento 5633/1/04 Rev. 1.



**POSICIÓN COMÚN (CE) Nº 24/2004**

**aprobada por el Consejo el 26 de febrero de 2004**

**con vistas a la adopción de la Directiva 2004/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ... ,  
sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red transeuropea de carreteras**

(2004/C 95 E/05)

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,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones <sup>(2)</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado <sup>(3)</sup>;

Considerando lo siguiente:

- (1) En su Libro Blanco, de 12 de septiembre de 2001, «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad», la Comisión anunció que propondría requisitos mínimos de seguridad para los túneles que forman parte de la red transeuropea de carreteras.
- (2) El sistema de transporte, en particular la red transeuropea de carreteras definida 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 <sup>(4)</sup>, es de importancia capital para respaldar la integración europea y garantizar a los ciudadanos europeos un alto nivel de bienestar. La Comunidad Europea tiene la responsabilidad de garantizar, en la red transeuropea de carreteras, un nivel de seguridad, de servicio y de comodidad elevado, uniforme y constante.
- (3) Los túneles largos de longitud superior a 500 m son estructuras importantes que facilitan la comunicación entre grandes zonas de Europa y desempeñan un papel decisivo en el funcionamiento y el desarrollo de las economías regionales.
- (4) El Consejo Europeo ha destacado, en varias ocasiones, en particular en su reunión de los días 14 y 15 de diciembre de 2001 en Laeken, que urge adoptar medidas para mejorar la seguridad de los túneles.

- (5) El 30 de noviembre de 2001, los Ministros de Transportes de Austria, Francia, Alemania, Italia y Suiza se reunieron en Zurich y adoptaron una declaración común en la que se recomendaba que la legislación nacional se alineara con los requisitos armonizados más recientes para mejorar la seguridad de los túneles de gran longitud.
- (6) Dado que los objetivos de la acción pretendida, a saber, la consecución de un nivel de protección uniforme, constante y elevado para todos los ciudadanos europeos en los túneles de carretera, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido al nivel de armonización requerido pueden lograrse mejor 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 Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (7) Los accidentes en túneles ocurridos recientemente subrayan su importancia, desde el punto de vista humano, económico y cultural.
- (8) Algunos de los túneles que hay en Europa entraron en servicio hace mucho tiempo y fueron proyectados en una época en que las posibilidades técnicas y las condiciones del transporte eran muy distintas de las de hoy en día. Hay pues discrepancias en los niveles de seguridad, que deben ser reforzados.
- (9) La seguridad de los túneles requiere una serie de medidas relacionadas, entre otros aspectos, con la geometría del túnel y su diseño, el equipamiento de seguridad, incluida la señalización vial, la gestión del tráfico, la formación de los miembros de los servicios de emergencia, la gestión de incidentes, la información dirigida a los usuarios sobre la mejor manera de actuar en un túnel, así como una mejor comunicación entre las autoridades responsables y los servicios de emergencia, tales como la policía, los bomberos y los equipos de rescate.
- (10) Como han demostrado los trabajos de la Comisión Económica (CEPE) de las Naciones Unidas para Europa, el comportamiento de los usuarios de las carreteras constituye un aspecto decisivo de la seguridad de los túneles.
- (11) Las medidas de seguridad permitirán que las personas afectadas por incidentes puedan ponerse a salvo; permitirán la intervención inmediata de los usuarios de la carretera para evitar mayores consecuencias; garantizarán la actuación eficaz de los servicios de emergencia y protegerán el medio ambiente y limitarán los daños materiales.

<sup>(1)</sup> DO C 220 de 16.9.2003, p. 26.

<sup>(2)</sup> DO C 256 de 24.10.2003, p. 64.

<sup>(3)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 9 de octubre de 2003 (no publicado aún en el Diario Oficial), Posición Común del Consejo de 26 de febrero de 2004 y Posición del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

<sup>(4)</sup> 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).

- (12) Las mejoras que aporta la presente Directiva afectarán favorablemente a las condiciones de seguridad para todos los usuarios, incluidas las personas con discapacidad. No obstante, dado que las personas con discapacidad tienen mayores dificultades para ponerse a salvo en caso de emergencia, debe prestarse especial atención a su seguridad.
- (13) Con el fin de poner en práctica un planteamiento equilibrado y debido al elevado coste de estas medidas, se debería fijar un equipamiento mínimo de seguridad, teniendo en cuenta el tipo y el volumen de tráfico previsto de cada túnel.
- (14) Algunos organismos internacionales como la Asociación mundial de la carretera y la CEPE llevan largo tiempo haciendo recomendaciones muy valiosas sobre cómo mejorar y armonizar el equipamiento de seguridad y las normas de tráfico en los túneles de carretera. No obstante, dichas recomendaciones no son vinculantes, y la única forma de aprovechar plenamente su potencial es hacer obligatorios, mediante la legislación, los requisitos que en ellas se definen.
- (15) Mantener un nivel elevado de seguridad requiere un correcto mantenimiento de los sistemas de seguridad de los túneles. Debe organizarse de modo sistemático, un intercambio de información entre los Estados miembros sobre técnicas modernas de seguridad y de datos relativos a accidentes e incidentes.
- (16) Con objeto de garantizar que los requisitos de la presente Directiva sean debidamente aplicados por los gestores de los túneles, los Estados miembros deben designar una o varias autoridades a escala nacional, regional o local responsables de garantizar la observancia de todos los aspectos de la seguridad de un túnel.
- (17) La aplicación de la presente Directiva requiere un calendario flexible y progresivo que permita llevar a cabo las obras más urgentes sin perturbar excesivamente el sistema de transporte ni generar estrangulamientos en las obras públicas de los Estados miembros.
- (18) El coste de remodelación de los túneles existentes varía considerablemente de un Estado miembro a otro, sobre todo por motivos geográficos; debe permitirse a los Estados miembros que espacien las obras de remodelación necesarias para cumplir los requisitos de la presente Directiva en los casos en que la densidad de los túneles en sus territorios exceda considerablemente la media europea.
- (19) Por lo que se refiere a los túneles que ya estén en servicio o a aquéllos cuyo proyecto se haya aprobado pero que no se hayan abierto al público en los 24 meses posteriores a la entrada en vigor de la presente Directiva, debe permitirse a los Estados miembros que acepten la adopción de medidas de reducción del riesgo como alternativa a los requisitos de la Directiva, en los casos en que no sea posible poner en práctica soluciones estructurales con un coste razonable.
- (20) Se siguen precisando avances técnicos para mejorar la seguridad de los túneles. Debe introducirse un procedimiento que permita a la Comisión adaptar los requisitos de la presente Directiva a los avances técnicos. Dicho procedimiento debe emplearse asimismo para adoptar un método armonizado de análisis del riesgo.
- (21) Procede aprobar las medidas necesarias para la aplicación de la presente Directiva 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 <sup>(1)</sup>.
- (22) Los Estados miembros deben presentar a la Comisión un informe sobre las medidas que piensan adoptar para cumplir los requisitos de la presente Directiva, con el fin de sincronizar las obras a escala comunitaria y poder, de este modo, reducir las perturbaciones del tráfico.
- (23) Cuando los requisitos de la presente Directiva exijan la construcción de un segundo tubo en un túnel en la fase de proyecto o construcción, el segundo tubo que deba construirse debe ser considerado como un nuevo túnel. Lo mismo debe aplicarse si los requisitos de la presente Directiva incluyen la apertura de nuevos procedimientos de planificación jurídicamente vinculantes, incluido el examen de los permisos de planificación para todas las medidas conexas.
- (24) El trabajo en los foros apropiados debe continuar para lograr un amplio grado de armonización en lo relativo a las señales y pictogramas utilizados en las señales de mensaje variable que se usan en los túneles. Se insta a los Estados miembros a que armonicen la interfaz de usuarios en todos los túneles de su territorio.
- (25) Debe alentarse a los Estados miembros a que pongan en práctica niveles de seguridad comparables para los túneles de carretera situados en su territorio que no forman parte de la red transeuropea de carreteras y que, por lo tanto, no entran en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.
- (26) Debe alentarse a los Estados miembros a que elaboren disposiciones nacionales orientadas a lograr un nivel más elevado de seguridad de los túneles.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### Artículo 1

#### Objeto y ámbito de aplicación

1. La presente Directiva tiene por objeto garantizar un nivel mínimo de seguridad a los usuarios de la carretera en los túneles de la red transeuropea de carreteras mediante la prevención de situaciones críticas que puedan poner en peligro la vida humana, el medio ambiente y las infraestructuras de los túneles y mediante la protección en caso de accidente.

<sup>(1)</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

2. Será aplicable a todos los túneles de la red transeuropea de carreteras cuya longitud supere los 500 m, tanto si están en servicio como si se encuentran en fase de construcción o de proyecto.

#### Artículo 2

##### Definiciones

A efectos de la presente Directiva, serán aplicables las siguientes definiciones:

1. *red transeuropea de carreteras*: la red de carreteras reseñada en la sección 2 del anexo I de la Decisión nº 1692/96/CE e ilustrada mediante mapas y/o descrita en el anexo II de dicha Decisión;
2. *servicios de emergencia*: todos los servicios locales, tanto si son públicos o privados como si forman parte del personal del túnel, que intervienen en caso de accidente, y que incluyen a los servicios de policía, los bomberos y los equipos de rescate;
3. *longitud del túnel*: la longitud del carril más largo de circulación, medido en la parte totalmente cubierta del túnel.

#### Artículo 3

##### Medidas de seguridad

1. Los Estados miembros garantizarán que los túneles situados en su territorio que entren en el ámbito de aplicación de la presente Directiva cumplan los requisitos mínimos de seguridad establecidos en el anexo I.
2. En los casos en que determinados requisitos estructurales establecidos en el anexo I sólo puedan satisfacerse recurriendo a soluciones técnicas que o bien no puedan cumplirse o que sólo puedan cumplirse con un coste desproporcionado, la autoridad administrativa a que se refiere el artículo 4 podrá aceptar que, como alternativa a dichos requisitos, se apliquen medidas de reducción del riesgo, siempre y cuando las medidas alternativas den lugar a una protección equivalente o mayor. La eficacia de dichas medidas deberá demostrarse mediante un análisis del riesgo, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las medidas de reducción del riesgo aceptadas a modo de alternativa, y presentarán la correspondiente justificación. El presente apartado no será aplicable a los túneles que se encuentren en fase de proyecto a los que se refiere el artículo 9.
3. Los Estados miembros podrán especificar requisitos más estrictos, siempre que no contravengan lo dispuesto en la presente Directiva.

#### Artículo 4

##### Autoridad administrativa

1. Los Estados miembros designarán a una o varias autoridades administrativas, denominadas en lo sucesivo la *autoridad administrativa*, que asumirán la responsabilidad de garantizar el respeto de todos los aspectos relacionados con la seguridad en los túneles y que tomarán las disposiciones necesarias para garantizar el cumplimiento de la presente Directiva.

2. La autoridad administrativa podrá instituirse a escala nacional, regional o local.

3. Cada túnel de la red transeuropea situado en el territorio de un solo Estado miembro será responsabilidad de una sola autoridad administrativa. Si un túnel está situado en el territorio de dos Estados miembros, o bien cada Estado miembro designará una autoridad administrativa, o bien, como alternativa, los dos Estados miembros designarán una autoridad administrativa conjunta. En caso de que existan dos autoridades administrativas distintas, las decisiones de cada una de ellas, al ejercer sus respectivas competencias y responsabilidades relativas a la seguridad del túnel, se adoptarán con el acuerdo previo de la otra autoridad.

4. La autoridad administrativa autorizará los túneles según se indica en el anexo II.

5. Sin perjuicio de futuras disposiciones al respecto a escala nacional, la autoridad administrativa tendrá el poder de suspender o restringir el funcionamiento de un túnel si no cumple los requisitos de seguridad. Especificará las condiciones necesarias para restablecer el tráfico normal.

6. La autoridad administrativa garantizará que se realicen las siguientes tareas:

- a) comprobar e inspeccionar los túneles con regularidad y elaborar los requisitos de seguridad pertinentes;
- b) establecer los planes de organización y de funcionamiento (incluidos los planes de respuesta a situaciones de emergencia) para la formación y el equipamiento de los servicios de emergencia;
- c) determinar el procedimiento de cierre inmediato del túnel en caso de emergencia;
- d) poner en práctica las medidas de reducción del riesgo que resulten necesarias.

7. Cuando antes de la designación a que se refiere el presente artículo existieran ya órganos designados como autoridades administrativas, dichas autoridades administrativas continuarán ejerciendo sus actividades anteriores, siempre que cumplan la presente Directiva.

#### Artículo 5

##### El gestor del túnel

1. Para cada túnel situado en el territorio de un Estado miembro, ya se encuentre en fase de proyecto, construcción o funcionamiento, la autoridad administrativa establecerá como gestor del túnel al organismo público o privado responsable de la gestión del túnel en la fase correspondiente. La propia autoridad administrativa podrá ejercer esa función.

2. Para cada túnel situado en el territorio de dos Estados miembros, las dos autoridades administrativas o la autoridad administrativa común deberán reconocer a un único organismo encargado del funcionamiento del túnel.

3. Cualquier incidente o accidente significativo que ocurra en un túnel será objeto de un informe de incidencias elaborado por el gestor del túnel. Dicho informe se transmitirá al responsable de seguridad mencionado en el artículo 6, a la autoridad administrativa, así como a los servicios de emergencia, en el plazo máximo de un mes.

4. Cuando se redacte un informe de investigación en el que se analicen las circunstancias del incidente o accidente a que se refiere el apartado 3, o las conclusiones que se puedan extraer de éste, el gestor del túnel transmitirá dicho informe al responsable de seguridad, a la autoridad administrativa y a los servicios de emergencia, en el plazo máximo de un mes a partir del momento en que él lo haya recibido.

#### Artículo 6

##### El responsable de seguridad

1. Para cada túnel, el gestor del túnel nombrará a un responsable de seguridad que deberá haber sido aceptado previamente por la autoridad administrativa y que coordinará todas las medidas preventivas y de salvaguardia, a fin de garantizar la seguridad de los usuarios y del personal. El responsable de seguridad podrá formar parte de la plantilla del túnel o de los servicios de emergencia, deberá ser independiente en todos los asuntos relacionados con la seguridad del túnel y no deberá recibir, en relación con estos asuntos, ninguna instrucción de sus superiores. Un mismo responsable de seguridad podrá realizar sus tareas y funciones en varios túneles de una misma región.

2. El responsable de seguridad realizará las siguientes tareas o funciones:

- a) asegurar la coordinación con los servicios de emergencia y participar en la preparación de los planes de actuación;
- b) participar en la planificación, puesta en práctica y evaluación de las operaciones de emergencia;
- c) participar en la definición de los planes de seguridad y en la especificación de la estructura, equipamiento y funcionamiento, tanto en lo que se refiere a los túneles nuevos como a las modificaciones de los túneles existentes;
- d) verificar la formación del personal del túnel y de los servicios de emergencia y participar en la organización de simulacros, que se realizarán periódicamente;
- e) asesorar a la hora de autorizar la estructura, el equipamiento y el funcionamiento de los túneles;
- f) verificar el mantenimiento y las reparaciones de estructura y equipamiento de los túneles;
- g) participar en la evaluación de cualquier incidente o accidente importante, tal y como se definen en los apartados 3 y 4 del artículo 5.

#### Artículo 7

##### Organismos de inspección

Los Estados miembros garantizarán que los organismos de inspección lleven a cabo inspecciones, evaluaciones y pruebas. La autoridad administrativa podrá desempeñar esta función. Todo organismo que realice inspecciones, evaluaciones y pruebas deberá tener un elevado grado de competencia y un alto nivel de calidad en sus procedimientos y ser funcionalmente independiente del gestor del túnel.

#### Artículo 8

##### Notificación de la autoridad administrativa

Los Estados miembros notificarán a la Comisión los nombres y direcciones de la autoridad administrativa a más tardar el ... (\*). Los cambios subsiguientes que se produzcan en estos datos deberán ser notificados en el plazo de tres meses.

#### Artículo 9

##### Túneles cuyo proyecto no se haya aprobado todavía

1. Cualquier túnel cuyo proyecto no haya sido aprobado por la autoridad administrativa responsable a más tardar el ... (\*) estará sujeto a lo dispuesto en la presente Directiva.
2. El túnel recibirá autorización, de conformidad con el procedimiento que figura en el anexo II.

#### Artículo 10

##### Túneles cuyo proyecto se ha aprobado pero que no están todavía en servicio

1. Por lo que respecta a los túneles cuyo proyecto se haya aprobado pero que no se hayan abierto al tráfico a más tardar el ... (\*) la autoridad administrativa evaluará el cumplimiento de los requisitos de la presente Directiva, con referencia específica a la documentación de seguridad a que se refiere el anexo II.
2. Si la autoridad administrativa comprueba que un túnel no se ajusta a las disposiciones de la presente Directiva, comunicará al gestor del túnel que han de adoptarse las medidas pertinentes que sean necesarias para incrementar la seguridad e informará al responsable de seguridad.
3. A continuación, el túnel recibirá autorización, de conformidad con el procedimiento establecido en el anexo II.

#### Artículo 11

##### Túneles que ya están en servicio

1. Por lo que respecta a los túneles que estén abiertos a la circulación pública a más tardar el ... (\*\*), la autoridad administrativa tendrá hasta el ... (\*\*\*) para valorar si el túnel cumple los requisitos de la presente Directiva, con referencia específica a la documentación de seguridad a que se refiere el anexo II y basándose en una inspección.

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

(\*\*) 30 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

2. Si es necesario, el gestor del túnel propondrá a la autoridad administrativa un plan para adaptar el túnel a las disposiciones de la presente Directiva, junto con las medidas paliativas que tenga intención de aplicar.

3. La autoridad administrativa dará su aprobación a las medidas paliativas o pedirá que se modifiquen.

4. Posteriormente, si las medidas paliativas incluyen cualquier tipo de modificación sustancial de la construcción o del funcionamiento, una vez tomadas éstas medidas, se aplicará el procedimiento que figura en el anexo II.

5. Los Estados miembros presentarán, a más tardar el ... (\*) a la Comisión un informe sobre el modo en que tienen previsto cumplir los requisitos de la presente Directiva, sobre las medidas previstas y, cuando proceda, sobre las consecuencias de la apertura o clausura de las principales vías de acceso a los túneles. A fin de reducir al mínimo las perturbaciones del tráfico a escala europea, la Comisión podrá hacer comentarios sobre el calendario de las obras destinadas a dar cumplimiento a la presente Directiva.

6. La remodelación de los túneles se llevará a cabo de acuerdo con un calendario y deberá haber concluido a más tardar el ... (\*\*).

7. Cuando la longitud total de los tubos existentes, dividida por la longitud total de la parte de la red transeuropea de carreteras situada en sus territorios, exceda la media europea, los Estados miembros podrán ampliar en cinco años el período establecido en el apartado 6.

#### Artículo 12

##### Inspecciones periódicas

1. La autoridad administrativa verificará que el organismo de inspección realiza inspecciones periódicas para asegurarse de que todos los túneles sujetos a la presente Directiva cumplen sus disposiciones.

2. El período entre dos inspecciones consecutivas de un determinado túnel no será superior a seis años.

3. Cuando, a tenor de un informe del organismo de inspección, la autoridad administrativa compruebe que un túnel no cumple lo dispuesto en la presente Directiva, comunicará al gestor del túnel y al responsable de seguridad que han de adoptarse medidas para incrementar la seguridad del túnel. La autoridad administrativa determinará las condiciones que deberán aplicarse, hasta que haya concluido la aplicación de las medidas paliativas, para que el túnel siga funcionando o para su reapertura, así como las demás restricciones o condiciones pertinentes.

4. Si las medidas paliativas incluyen cualquier tipo de modificación sustancial de la construcción o del funcionamiento, una vez tomadas estas medidas, deberá contarse con una nueva autorización para que el túnel funcione según el procedimiento que figura en el anexo II.

(\*) 36 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.  
(\*\*) Diez años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

#### Artículo 13

##### Análisis del riesgo

1. Los análisis del riesgo serán realizados, cuando resulten necesarios, por un organismo funcionalmente independiente del gestor del túnel. El contenido y los resultados de los análisis del riesgo se incluirán en la documentación de seguridad que se remita a la autoridad administrativa. Un análisis del riesgo de un determinado túnel tiene en cuenta todos los factores de proyecto y todas las condiciones del tráfico que afectan a la seguridad, en particular las características del tráfico, la longitud del túnel, el tipo de tráfico y la geometría del túnel, así como el número previsto de camiones por día.

2. Los Estados miembros garantizarán que se emplee a escala nacional una metodología detallada y bien definida, en consonancia con las mejores prácticas disponibles, e informarán a la Comisión de la metodología aplicada; la Comisión pondrá esta información a disposición de los demás Estados miembros en formato electrónico.

3. A más tardar el ... (\*\*\*) la Comisión publicará un informe sobre la práctica aplicada en los Estados miembros. Cuando resulte necesario, propondrá la adopción de una metodología común armonizada de análisis del riesgo, conforme al procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 17.

#### Artículo 14

##### Excepción por técnicas innovadoras

1. A fin de permitir que se instalen y utilicen equipamientos de seguridad innovadores o que se utilicen procedimientos de seguridad innovadores que proporcionen una protección equivalente o mayor que las tecnologías actuales prescritas en la presente Directiva, la autoridad administrativa podrá conceder una excepción respecto de los requisitos de la presente Directiva, previa petición debidamente documentada del gestor del túnel.

2. Si la autoridad administrativa tiene la intención de conceder la excepción, el Estado miembro deberá, en primer lugar, enviar a la Comisión una solicitud de excepción que incluya la petición original y la opinión del organismo de inspección.

3. La Comisión notificará la solicitud a los Estados miembros durante el mes posterior a su recepción.

4. Si, en el plazo de tres meses, ni la Comisión ni ningún Estado miembro formulan objeciones, se considerará aceptada la excepción y la Comisión informará a los Estados miembros según corresponda.

5. Si se formulan objeciones, la Comisión hará una propuesta de acuerdo con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 17. Si la decisión es negativa, la autoridad administrativa no concederá la excepción.

6. Previo examen según el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 17, una decisión de conceder una excepción podrá permitir que esta excepción se aplique a otros túneles.

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

7. Siempre que lo justifiquen las solicitudes de excepción presentadas, la Comisión publicará un informe sobre las prácticas aplicadas por los Estados miembros y, si procede, hará propuestas de modificación de la presente Directiva.

#### Artículo 15

##### Informes

1. Cada dos años, los Estados miembros elaborarán informes sobre accidentes e incendios en túneles que claramente afecten a la seguridad de los usuarios, así como sobre la frecuencia y las causas de dichos incidentes, los evaluarán y proporcionarán información sobre la función y eficacia reales de las instalaciones y medidas de seguridad. Remitirán dichos informes a la Comisión antes del fin del mes de septiembre del año siguiente al período sobre el que versen. La Comisión pondrá esos informes a disposición de todos los Estados miembros.

2. Los Estados miembros establecerán un plan que incluya un calendario para la aplicación por etapas de las disposiciones de la presente Directiva a los túneles que ya estén en servicio, tal como se describe en el artículo 11, y lo comunicarán a la Comisión a más tardar el ... (\*). Posteriormente los Estados miembros informarán a la Comisión cada dos años acerca del estado de aplicación del plan y de las posibles adaptaciones del mismo, hasta que finalice el período a que se refieren los apartados 6 y 7 del artículo 11.

#### Artículo 16

##### Adaptación a los avances técnicos

La Comisión adaptará los anexos de la presente Directiva a los avances técnicos, de acuerdo con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 17.

#### Artículo 17

##### Procedimiento de Comité

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, 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.

#### Artículo 18

##### Incorporación al Derecho nacional

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el ... (\*\*). Comunicarán de inmediato a la Comisión el texto de estas disposiciones, así como un cuadro de correspondencias entre estas disposiciones y la presente Directiva.

2. Las disposiciones adoptadas por los Estados miembros 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 19

##### Entrada en vigor

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

#### Artículo 20

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en ...

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

Por el Consejo

El Presidente

(\*) 30 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

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

## ANEXO I

**MEDIDAS DE SEGURIDAD A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 3****1. Bases para decidir las medidas de seguridad**1.1. *Parámetros de seguridad*

1.1.1. Las medidas de seguridad que habrán de aplicarse en un túnel se basarán en un estudio sistemático de todos los aspectos del sistema compuesto por la infraestructura, el funcionamiento, los usuarios y los vehículos.

1.1.2. Se tendrán en cuenta los parámetros siguientes:

- longitud del túnel,
- número de tubos,
- número de carriles,
- geometría de la sección transversal,
- alineamiento vertical y horizontal,
- tipo de construcción,
- tráfico unidireccional o bidireccional,
- volumen de tráfico por tubo (incluida su distribución en el tiempo),
- riesgo de congestión (diaria o de temporada),
- tiempo de acceso de los servicios de emergencia,
- presencia y porcentaje de camiones,
- presencia, porcentaje y tipo de tráfico de mercancías peligrosas,
- características de las vías de acceso,
- anchura de carril,
- consideraciones en materia de velocidad,
- medio geográfico y meteorológico.

1.1.3. Cuando un túnel tenga características especiales en lo que se refiere a los parámetros antedichos, deberá llevarse a cabo un análisis del riesgo de conformidad con el artículo 13 para establecer si son necesarias medidas adicionales de seguridad o equipamiento complementario para garantizar un alto nivel de seguridad del túnel. Dicho análisis del riesgo tomará en consideración los posibles accidentes que afecten claramente a la seguridad de los usuarios de los túneles y que puedan ocurrir durante la fase de funcionamiento, así como la naturaleza y magnitud de sus posibles consecuencias.

1.2. *Requisitos mínimos*

1.2.1. Deberán aplicarse los requisitos mínimos de seguridad indicados en los puntos siguientes para garantizar un nivel mínimo de seguridad en los túneles a los que se aplica la Directiva. Podrán permitirse desviaciones limitadas de estos requisitos siempre que se lleve a término con éxito el procedimiento siguiente. Los Estados miembros o la autoridad administrativa enviarán a la Comisión información sobre los siguientes aspectos:

- la desviación limitada o las desviaciones limitadas que se prevean,
- las razones imperativas en las que se basa la desviación limitada prevista,
- las medidas de reducción del riesgo alternativas que vayan a adoptarse o a reforzarse con objeto de garantizar al menos un nivel equivalente de seguridad, incluidas pruebas en forma de un análisis de los riesgos correspondientes.

La Comisión transmitirá la solicitud de desviación limitada a los Estados miembros cuanto antes, y en cualquier caso dentro del mes siguiente a la recepción.

Si, a los tres meses de la recepción de la solicitud por la Comisión, ni la Comisión ni ningún Estado miembro formularan objeciones, la desviación limitada se considerará aceptada y la Comisión informará a todos los Estados miembros en consecuencia. Si se expresaran objeciones, la Comisión presentará una propuesta con arreglo al procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 17. Cuando la decisión sea negativa no se autorizará la desviación limitada.

- 1.2.2. A fin de proporcionar una interfaz unificada en todos los túneles a los que se aplique la presente Directiva, no se permitirá desviación alguna de los requisitos de los puntos siguientes en lo que se refiere al diseño de las instalaciones de seguridad del túnel que están a disposición de los usuarios (emisoras de emergencia, señales, apartaderos, salidas de emergencia, retransmisión por radio cuando resulte necesario).

### 1.3. *Volumen de tráfico*

- 1.3.1. A los efectos del presente anexo, el *volumen de tráfico* designa la media anual de tráfico diario por carril del túnel. Para la determinación del volumen de tráfico, cada vehículo de motor se contará como una unidad.
- 1.3.2. Cuando el número de camiones de más de 3,5 toneladas supere el 15 % de la media anual de tráfico diario, o cuando un tráfico diario de temporada supere significativamente la media anual de tráfico diario, el riesgo adicional se evaluará y se tendrá en cuenta incrementando la cifra de volumen de tráfico en el túnel para la aplicación de los puntos siguientes.

## 2. **Medidas de infraestructura**

### 2.1. *Número de tubos y carriles*

- 2.1.1. Los principales criterios para decidir si se construye un túnel de un tubo o de dos serán el volumen de tráfico previsto y la seguridad, teniendo en cuenta aspectos como el porcentaje de camiones, la pendiente y la longitud.
- 2.1.2. En cualquier caso, tratándose de túneles que se encuentran en fase de proyecto, cuando las previsiones a 15 años vista muestren que el volumen de tráfico llegará a superar los 10 000 vehículos por día y carril, deberá existir un túnel de dos tubos de tráfico unidireccional en el momento en que se exceda dicho valor.
- 2.1.3. Con excepción del carril de emergencia, se mantendrá el mismo número de carriles, tanto dentro como fuera del túnel. Cualquier cambio del número de carriles se producirá a una distancia suficiente de la boca del túnel; esta distancia será, como mínimo, la distancia recorrida en 10 segundos por un vehículo que se desplace a la velocidad máxima autorizada. Si circunstancias geográficas impidiesen que pueda respetarse esta distancia, se tomarán medidas adicionales o reforzadas para aumentar la seguridad.

### 2.2. *Geometría del túnel*

- 2.2.1. Se tendrá especialmente en cuenta la seguridad al proyectar la geometría de la sección transversal y la alineación horizontal y vertical del túnel y sus vías de acceso, ya que estos parámetros tienen una gran influencia en la probabilidad y gravedad de los accidentes.
- 2.2.2. No se permitirá la existencia de pendientes longitudinales superiores al 5 % en los túneles nuevos, a menos que no sea geográficamente factible ninguna otra solución.
- 2.2.3. En los túneles con pendientes superiores al 3 %, se adoptarán medidas adicionales o reforzadas, o ambas, para incrementar la seguridad, basándose en un análisis de riesgo.
- 2.2.4. Cuando la anchura del carril lento sea inferior a 3,5 m y se permita la circulación de vehículos, se adoptarán medidas adicionales o reforzadas, o ambas, para incrementar la seguridad, basándose en un análisis de riesgo.

### 2.3. *Vías de evacuación y salidas de emergencia*

- 2.3.1. En los túneles nuevos sin carril de emergencia, se habilitarán pasarelas de emergencia, elevadas o no, para que los usuarios del túnel las empleen en caso de avería o accidente. Esta disposición no se aplicará cuando las características de la construcción del túnel no lo permitan o sólo lo permitan con costes desproporcionados y cuando el túnel sea unidireccional y disponga de vigilancia permanente y de sistema de cierre de los carriles.
- 2.3.2. En los túneles ya existentes que no tengan ni carril de emergencia ni pasarela de evacuación, se tomarán medidas adicionales o reforzadas para proporcionar seguridad.



- 2.3.3. Las salidas de emergencia permitirán a los usuarios del túnel utilizarlas para abandonar el túnel sin sus vehículos y llegar a un lugar seguro en caso de accidente o incendio y también proporcionarán acceso a pie a los servicios de emergencia del túnel. Ejemplos de esas salidas de emergencia:
- salidas directas del túnel al exterior,
  - conexiones transversales entre tubos de túnel,
  - salidas a una galería de emergencia,
  - refugios con vía de evacuación separada del tubo del túnel.
- 2.3.4. No se construirán refugios que carezcan de salida a vías de evacuación al exterior.
- 2.3.5. Se habilitarán salidas de emergencia si los análisis de los riesgos pertinentes, entre ellos la extensión del humo y la velocidad de su propagación en condiciones locales, demuestran que la ventilación y demás medidas de seguridad son insuficientes para garantizar la seguridad de los usuarios de la carretera.
- 2.3.6. En cualquier caso, en los túneles nuevos se habilitarán salidas de emergencia cuando el volumen de tráfico sea superior a 2 000 vehículos por carril.
- 2.3.7. En los túneles ya existentes de longitud superior a 1 000 m, con un volumen de tráfico superior a 2 000 vehículos por carril, se evaluará la viabilidad y eficacia de crear nuevas salidas de emergencia.
- 2.3.8. Cuando se hayan habilitado salidas de emergencia, la distancia entre dos salidas de emergencia no será superior a 500 m.
- 2.3.9. Se impedirá la propagación de humo y de calor a las vías de evacuación situadas tras la salida de emergencia por medios adecuados, de forma que los usuarios del túnel puedan llegar al exterior con seguridad y los servicios de emergencia puedan acceder al túnel.
- 2.4. *Acceso de los servicios de emergencia*
- 2.4.1. En túneles de dos tubos en los que los tubos estén al mismo nivel o casi, las conexiones transversales deberán poder permitir el uso de los servicios de emergencia al menos cada 1 500 metros.
- 2.4.2. Siempre que sea geográficamente factible, se posibilitará el cruce de la mediana (zona central) fuera de cada boca de los túneles de dos o más tubos. De este modo, los servicios de emergencia podrán acceder inmediatamente a cualquiera de los tubos.
- 2.5. *Apartaderos*
- 2.5.1. En los túneles bidireccionales de longitud superior a 1 500 m, con un volumen de tráfico superior a 2 000 vehículos por carril, deberán habilitarse apartaderos a distancias no superiores a los 1 000 m, caso de que no estén previstos carriles de emergencia.
- 2.5.2. En los túneles bidireccionales ya existentes de longitud superior a 1 500 m, con un volumen de tráfico superior a 2 000 vehículos por carril, que no dispongan de carriles de emergencia, se evaluará la viabilidad y eficacia de crear apartaderos.
- 2.5.3. Cuando las características de la construcción del túnel no lo permitan o sólo lo permitan con costes desproporcionados, no será preciso habilitar apartaderos si la anchura total del túnel accesible para los vehículos, excluyendo las partes elevadas y los carriles normales de circulación, es al menos igual a la anchura de un carril normal.
- 2.5.4. Los apartaderos contarán con una estación de emergencia.
- 2.6. *Drenaje*
- 2.6.1. Si se permite el transporte de mercancías peligrosas, deberá haber alcantarillas de ranuras bien diseñadas, u otros dispositivos, situadas dentro de las secciones transversales de los túneles, que permitan el drenaje de líquidos tóxicos e inflamables. Además, el sistema de drenaje deberá diseñarse y mantenerse de manera que se evite que el fuego y los líquidos inflamables y tóxicos se propaguen dentro de un tubo o entre tubos.
- 2.6.2. Al decidir si se permite el transporte de productos peligrosos, basándose en un análisis de los riesgos correspondientes, se tendrá en cuenta si en los túneles existentes no se pueden cumplir tales requisitos o sólo se pueden cumplir con costes desproporcionados.

### 2.7. Resistencia de las estructuras a los incendios

La estructura principal de todos los túneles en los que el derrumbamiento local de la estructura pueda tener consecuencias catastróficas (por ejemplo, túneles subacuáticos o túneles que puedan causar el colapso de estructuras próximas de importancia) garantizará un nivel suficiente de resistencia al fuego.

### 2.8. Iluminación

2.8.1. La iluminación normal se proporcionará de modo que asegure a los conductores una visibilidad adecuada de día y de noche, tanto en la zona de entrada como en el interior del túnel.

2.8.2. La iluminación de seguridad se proporcionará de modo que permita una visibilidad mínima para que los usuarios del túnel puedan evacuarlo en sus vehículos en caso de avería del suministro de energía eléctrica.

2.8.3. La iluminación de evacuación, por ejemplo las señales luminosas, estará a una altura no superior a 1,5 m y deberá proporcionarse de modo que permita guiar a los usuarios del túnel para evacuarlo a pie en caso de emergencia.

### 2.9. Ventilación

2.9.1. El proyecto, la construcción y el funcionamiento deberán tener en cuenta:

- el control de los contaminantes emitidos por los vehículos de carretera en un flujo de tráfico normal y denso,
- el control de los contaminantes emitidos por vehículos de carretera en el caso de que el tráfico esté detenido a causa de un incidente o accidente,
- el control del calor y el humo en caso de incendio.

2.9.2. En todos los túneles de longitud superior a 1 000 m con un volumen de tráfico superior a 2 000 vehículos por carril, deberá instalarse un sistema de ventilación mecánica.

2.9.3. La ventilación longitudinal se utilizará únicamente en los túneles con circulación bidireccional o unidireccional congestionada si un análisis del riesgo conforme al artículo 13 muestra que es aceptable, o si se toman medidas específicas, tales como una apropiada gestión del tráfico, una reducción de la distancia entre salidas de emergencia y la colocación de extractores de humo a intervalos.

2.9.4. Los sistemas de ventilación transversal o semitransversal se utilizarán en aquellos túneles que requieran un sistema de ventilación mecánica y para los que no se haya autorizado una ventilación longitudinal de conformidad con el punto 2.9.3. Estos sistemas deberán poder extraer el humo en caso de incendio.

2.9.5. Para los túneles de longitud superior a 3 000 m, de tráfico bidireccional, con un volumen de tráfico superior a 2 000 vehículos por carril, dotados de un centro de control y de ventilación transversal o semitransversal, deberán adoptarse las siguientes medidas mínimas relativas a la ventilación:

- se instalarán reguladores de aire y de humo que puedan funcionar separadamente o agrupados,
- la velocidad de aire longitudinal deberá controlarse constantemente, y el proceso de control del sistema de ventilación (reguladores, ventiladores, etc.) deberá ajustarse en consecuencia.

### 2.10. Estaciones de emergencia

2.10.1. El objetivo de las estaciones de emergencia es proporcionar diversos equipos de seguridad, en particular teléfonos de emergencia y extintores, pero no tienen la finalidad de proteger a los usuarios de la carretera de los efectos de un incendio.

2.10.2. Esas estaciones podrán consistir en una cabina junto a la pared o, preferentemente, un nicho vaciado en ella. Deberán estar equipadas, como mínimo, de un teléfono de emergencia y de dos extintores.

2.10.3. Habrá estaciones de emergencia cerca de las bocas y en el interior, situadas a intervalos no superiores a 150 m para los nuevos túneles y a intervalos no superiores a los 250 m para los túneles existentes.

### 2.11. Abastecimiento de agua

Todos los túneles dispondrán de abastecimiento de agua. Habrá bocas de agua cerca de la entrada y en el interior, a intervalos no superiores a 250 m. Si no se dispone de suministro de agua, será obligatorio comprobar la existencia de otro tipo de abastecimiento de agua suficiente.

2.12. *Señales viales*

Se utilizarán señales específicas para designar todos los equipos de seguridad que están a disposición de los usuarios del túnel. En el anexo III se indican los signos y paneles para su utilización en los túneles.

2.13. *Centro de control*

2.13.1. Todos los túneles de longitud superior a 3 000 m, con un volumen de tráfico superior a 2 000 vehículos por carril, deberán estar dotados de un centro de control.

2.13.2. La vigilancia de varios túneles podrá estar centralizada en un único centro de control.

2.14. *Sistemas de vigilancia*

2.14.1. En todos los túneles dotados de un centro de control se instalarán sistemas de vigilancia por vídeo y un sistema capaz de detectar de forma automática incidentes (tales como vehículos que se detienen) y/o incendios.

2.14.2. En todos los túneles que no estén dotados de un centro de control se instalarán sistemas de detección automática de incendios, cuando el funcionamiento de la ventilación mecánica para el control del humo sea diferente del funcionamiento automático de la ventilación para el control de contaminantes.

2.15. *Equipos para el cierre del túnel*

2.15.1. En todos los túneles de longitud superior a 1 000 m, se instalarán semáforos antes de las entradas, para que el túnel pueda cerrarse al tráfico en caso de emergencia. Podrán utilizarse, además, otros medios, tales como señales de mensaje variable y barreras, para garantizar la debida obediencia.

2.15.2. Dentro de los túneles de longitud superior a 3 000 m, dotados de un centro de control y con un volumen de tráfico superior a 2 000 vehículos por carril, se recomienda situar equipos para detener los vehículos en caso de emergencia, separados a una distancia máxima de 1 000 m. Dichos equipos consistirán en semáforos y quizá otros medios, tales como altavoces, señales de mensaje variable y barreras.

2.16. *Sistemas de comunicaciones*

2.16.1. En todos los túneles de longitud superior a 1 000 m, con un volumen de tráfico de más de 2 000 vehículos por carril, se instalarán equipos de transmisión por radio para su utilización por los servicios de emergencia.

2.16.2. Cuando se disponga de un centro de control, deberá ser posible interrumpir la transmisión por radio de los canales destinados a los usuarios del túnel, cuando existan dichos canales, con objeto de emitir mensajes de emergencia.

2.16.3. Los refugios y otras instalaciones en que los usuarios del túnel deban esperar antes de poder llegar al exterior estarán equipados con altavoces para informar a los usuarios.

2.17. *Suministro de electricidad y circuitos eléctricos*

2.17.1. Todos los túneles deberán disponer de un suministro eléctrico de emergencia capaz de garantizar el funcionamiento del equipo de seguridad que sea indispensable hasta que todos los usuarios hayan evacuado el túnel.

2.17.2. Los circuitos eléctricos, de medida y de control estarán diseñados de tal manera que un fallo local, debido, por ejemplo, a un incendio, no afecte a los circuitos que no hayan sufrido daños.

2.18. *Resistencia de los equipos al fuego*

El grado de resistencia al fuego de todos los equipos del túnel tendrá en cuenta las posibilidades tecnológicas y tendrá como finalidad mantener las necesarias funciones de seguridad en caso de incendio.

2.19. *Cuadro en que figura un resumen informativo de los requisitos mínimos*

El cuadro que se recoge a continuación presenta un resumen informativo de los requisitos mínimos enunciados en los puntos anteriores. Los requisitos mínimos son los establecidos en el texto del presente anexo.

## RESUMEN INFORMATIVO DE LOS REQUISITOS MÍNIMOS

- Obligatorio para todos los túneles
- \* Obligatorio con excepciones
- No obligatorio
- ◐ Recomendado

			Tráfico ≤ 2 000 vehículos por carril		Tráfico > 2 000 vehículos por carril			Otras condiciones para que la aplicación sea obligatoria, o comentarios
			500-1 000 m	> 1 000 m	500-1 000 m	1 000-3 000 m	> 3 000 m	
<b>Medidas estructurales</b>	Dos o más tubos	2.1						Obligatorio si una previsión a 15 años muestra que el tráfico > 10 000 vehículos por carril
	Pendiente ≤ 5 %	2.2	*	*	*	*	*	Obligatorio a menos que no sea geográficamente factible
	Pasarelas de evacuación	2.3.1 2.3.2	*	*	*	*	*	Obligatorio si no hay carril de emergencia, salvo que se respete la condición del punto 2.3.1. En los túneles ya existentes que no tengan ni carril de emergencia ni pasarela de evacuación, se tomarán medidas adicionales o más estrictas
	Salidas de emergencia cada 500 m como mínimo	2.3.3- 2.3.9	○	○	*	*	*	La habilitación de las salidas de emergencia en los túneles existentes debe evaluarse según cada caso particular
	Conexiones transversales para los servicios de emergencia cada 1 500 m como mínimo	2.4.1	○	○/●	○	○/●	●	Obligatorio en los túneles de dos tubos > 1 500 m
	Cruce de la mediana fuera de cada boca	2.4.2	●	●	●	●	●	Obligatorio fuera de los túneles de 2 o más tubos siempre que sea geográficamente factible
	Apartaderos cada 1 000 m como mínimo	2.5	○	○	○	○/●	○/●	Obligatorio en los túneles bidireccionales nuevos > 1 500 m sin carril de emergencia. En los túneles bidireccionales existentes > 1 500 m dependerá del análisis. Tanto para los túneles nuevos como para los existentes dependerá de la anchura del túnel suplementaria aprovechable
	Drenaje de líquidos tóxicos e inflamables	2.6	*	*	*	*	*	Obligatorio si se permite el transporte de mercancías peligrosas
	Resistencia de las estructuras al fuego	2.7	●	●	●	●	●	Obligatorio si un derrumbamiento local puede tener consecuencias catastróficas
<b>Iluminación</b>	Iluminación normal	2.8.1	●	●	●	●	●	
	Iluminación de seguridad	2.8.2	●	●	●	●	●	
	Iluminación de evacuación	2.8.3	●	●	●	●	●	

			Tráfico ≤ 2 000 vehículos por carril		Tráfico > 2 000 vehículos por carril			Otras condiciones para que la aplicación sea obligatoria, o comentarios
			500-1 000 m	> 1 000 m	500-1 000 m	1 000-3 000 m	> 3 000 m	
<b>Ventilación</b>	Ventilación mecánica	2.9	○	○	○	●	●	
	Disposiciones especiales respecto de la ventilación transversal o semitransversal	2.9.5	○	○	○	○	●	Obligatorio en los túneles bidireccionales dotados de un centro de control
<b>Estaciones de emergencia</b>	Cada 150 m como mínimo	2.10	*	*	*	*	*	Equipadas con un teléfono y dos extintores. En los túneles existentes se permite un intervalo máximo de 250 m
<b>Abastecimiento de agua</b>	Cada 250 m como mínimo	2.11	●	●	●	●	●	Si no se dispone de suministro, es obligatorio conseguir otro tipo de abastecimiento de agua suficiente
<b>Señales viales</b>		2.12	●	●	●	●	●	Para todos los equipos de seguridad que estén a disposición de los usuarios del túnel (véase el anexo III)
<b>Centro de control</b>		2.13	○	○	○	○	●	La vigilancia de varios túneles podrá estar centralizada en un único centro de control
<b>Sistemas de vigilancia</b>	Vídeo	2.14	○	○	○	○	●	Obligatorio si hay un centro de control
	Detección automática de incidentes y/o de incendios	2.14	●	●	●	●	●	Al menos uno de los dos sistemas es obligatorio en los túneles dotados de un centro de control
<b>Equipos para el cierre del túnel</b>	Semáforos antes de las entradas	2.15.1	○	●	○	●	●	
	Semáforos dentro del túnel cada 1 000 m como mínimo	2.15.2	○	○	○	○	⊙	Recomendado si se dispone de un centro de control y la longitud es superior a 3 000 m
<b>Sistemas de comunicación</b>	Transmisión por radio para los servicios de emergencia	2.16.1	○	○	○	●	●	
	Mensajes de emergencia por radio para los usuarios del túnel	2.16.2	●	●	●	●	●	Obligatorio si hay transmisiones por radio destinadas a los usuarios del túnel y se dispone de un centro de control
	Altavoces en los refugios y las salidas	2.16.3	●	●	●	●	●	Obligatorio si los usuarios que evacuan el túnel deben esperar antes de poder llegar al exterior
<b>Suministro de electricidad de emergencia</b>		2.17	●	●	●	●	●	Para garantizar el funcionamiento del equipo de seguridad indispensable al menos durante la evacuación de los usuarios del túnel
<b>Resistencia de los equipos al fuego</b>		2.18	●	●	●	●	●	Tendrá como finalidad mantener las necesarias funciones de seguridad

### 3. **Medidas relacionadas con el funcionamiento**

#### 3.1. *Medios de funcionamiento*

El funcionamiento debe estar organizado y disponer de los medios adecuados de forma que se garanticen la continuidad y seguridad del tráfico a través del túnel. El personal que participe en el funcionamiento, así como los servicios de emergencia, recibirán una formación adecuada, tanto inicial como continua.

#### 3.2. *Planificación de emergencia*

Deberá haber planes de respuesta a situaciones de emergencia para todos los túneles. Respecto de los túneles que empiezan y terminan en distintos Estados miembros, ambos países participarán en un único plan binacional de respuesta a situaciones de emergencia.

#### 3.3. *Obras en los túneles*

El cierre total o parcial de carriles, con ocasión de obras de construcción o de mantenimiento previstas de antemano, siempre comenzará fuera del túnel. Con este fin podrán utilizarse señales de mensaje variable, semáforos y barreras mecánicas.

#### 3.4. *Respuesta a accidentes e incidentes*

En caso de accidente o incidente grave, se cerrarán inmediatamente al tráfico todos los tubos del túnel adecuados.

Esto se hará activando simultáneamente no sólo los equipos mencionados situados delante de las bocas del túnel, sino también las señales de mensaje variable, los semáforos y las barreras mecánicas dentro de éste, cuando existan estos dispositivos, de forma que todo el tráfico pueda detenerse lo antes posible fuera y dentro del túnel. En los túneles de longitud inferior a 1 000 m, el cierre podrá efectuarse por otros medios. El tráfico se gestionará de tal modo que los vehículos no afectados puedan abandonar rápidamente el túnel.

El tiempo de acceso de los servicios de emergencia en caso de incidente dentro de un túnel será lo más breve posible y se medirá en ejercicios periódicos. Podrá, además, medirse durante los incidentes. En túneles bidireccionales importantes con gran volumen de tráfico, se determinará, mediante un análisis del riesgo conforme al artículo 13, si deben situarse servicios de emergencia en los dos extremos del túnel.

#### 3.5. *Actividad del centro de control*

Un único centro de control controlará totalmente y en cualquier momento todos los túneles que requieran centro de control, incluidos los que empiezan y terminan en distintos Estados miembros.

#### 3.6. *Cierre del túnel*

En caso de cierre del túnel (por poco o mucho tiempo), deberá informarse a los usuarios de los mejores itinerarios alternativos mediante sistemas de información de fácil acceso.

Dichos itinerarios alternativos formarán parte de planes sistemáticos de emergencia. Tendrán como finalidad mantener en lo posible el flujo del tráfico y reducir al mínimo los efectos secundarios en la seguridad de las zonas circundantes.

Los Estados miembros deberán hacer lo que razonablemente esté en sus manos para evitar situaciones en que un túnel localizado en el territorio de dos Estados miembros no pueda utilizarse debido a las consecuencias del mal tiempo.

#### 3.7. *Transporte de mercancías peligrosas*

Se aplicarán las siguientes medidas en relación con el acceso a los túneles de los vehículos que transportan mercancías peligrosas, tal como las define la legislación europea pertinente en materia de transporte de mercancías peligrosas por carretera:

- realizar un análisis del riesgo de conformidad con el artículo 13 antes de definir o modificar la reglamentación y los requisitos relativos al transporte de mercancías peligrosas a través de un túnel,
- para hacer cumplir la normativa, colocar la señalización adecuada antes de la última salida posible anterior al túnel y en las entradas del mismo, así como con una antelación que permita a los conductores optar por itinerarios alternativos,
- estudiar medidas específicas de funcionamiento destinadas a reducir los riesgos relativos a todos o alguno de los vehículos que transportan mercancías peligrosas a través de túneles, como una declaración antes de entrar en los mismos o la formación de convoyes con vehículos de escolta, teniendo en cuenta cada caso particular, además del mencionado análisis del riesgo.

3.8. *Adelantamientos en los túneles*

Se realizará un análisis del riesgo para decidir si debe o no autorizarse que los camiones efectúen adelantamientos en los túneles que tienen más de un carril en cada dirección.

3.9. *Distancia entre vehículos y velocidad*

La velocidad adecuada de los vehículos y la distancia de seguridad entre ellos son especialmente importantes en los túneles y recibirán especial atención. Así, se recomendará a los usuarios de los túneles la velocidad y distancia adecuadas y se emprenderán medidas coercitivas según proceda.

En condiciones normales, los usuarios de la carretera que conduzcan turismos deberían mantener, respecto del vehículo que los precede, una distancia mínima equivalente a la distancia que recorre un vehículo en dos segundos. Para los camiones esas distancias deberían ser el doble.

Cuando el tráfico se detiene en un túnel, los usuarios de la carretera deberían mantener una distancia mínima de 5 m respecto del vehículo que los precede, salvo si ello no es posible debido a una parada de emergencia.

4. **Campañas de información**

Periódicamente, se organizarán y llevarán a la práctica conjuntamente con las partes interesadas campañas de información sobre la seguridad en los túneles, tomando como base los trabajos armonizados de las organizaciones internacionales. Dichas campañas de información abordarán el correcto comportamiento de los usuarios de las carreteras al aproximarse a los túneles y al atravesarlos, especialmente por lo que respecta a las averías de los vehículos, la congestión, los accidentes y los incendios.

La información sobre los equipos de seguridad disponibles y sobre la conducta correcta del usuario de la carretera en los túneles se facilitará en lugares cómodos para los usuarios de los túneles (por ejemplo, en las zonas de descanso antes de los túneles y en las entradas de éstos cuando el tráfico esté detenido, o en Internet).

---

## ANEXO II

**APROBACIÓN DEL PROYECTO, DOCUMENTACIÓN DE SEGURIDAD, AUTORIZACIÓN DE UN TÚNEL, MODIFICACIONES Y SIMULACROS PERIÓDICOS****1. Aprobación del proyecto**

- 1.1. Las disposiciones de la presente Directiva se aplicarán a partir de la fase preliminar de proyecto.
- 1.2. Antes de iniciarse la construcción, el gestor del túnel reunirá la documentación de seguridad descrita en los puntos 2.2 y 2.3 respecto de un túnel en fase de proyecto y consultará al responsable de seguridad. El gestor del túnel presentará la documentación de seguridad a la autoridad administrativa, adjuntando a la misma el dictamen del responsable de seguridad o del organismo de inspección, si existe este dictamen.
- 1.3. El proyecto será aprobado, en su caso, por la autoridad competente, que informará de su decisión al gestor del túnel y a la autoridad administrativa.

**2. Documentación de seguridad**

- 2.1. El gestor del túnel reunirá la documentación de seguridad de cada túnel y la mantendrá permanentemente actualizada. Facilitará al responsable de seguridad una copia de la documentación de seguridad.
- 2.2. La documentación de seguridad describirá las medidas preventivas y de salvaguardia necesarias para garantizar la seguridad de los usuarios, teniendo en cuenta a las personas con movilidad reducida y a las personas con discapacidad, las características de la vía, la configuración de la estructura, el entorno, la naturaleza del tráfico y los márgenes de actuación de los servicios de emergencia definidos en el artículo 2 de la presente Directiva.
- 2.3. En particular, la documentación de seguridad de un túnel en fase de proyecto comprenderá:
  - una descripción de la estructura prevista y del acceso a la misma, junto con los planos necesarios para comprender el proyecto y las disposiciones previas de funcionamiento,
  - un estudio de previsión del tráfico, en el que se especifiquen y se justifiquen las condiciones que se prevén para el transporte de mercancías peligrosas, junto con el análisis del riesgo contemplado en el punto 3.7 del anexo I,
  - un estudio específico del riesgo en que se describan los posibles accidentes que afecten claramente a la seguridad de los usuarios de los túneles y que puedan ocurrir durante la fase de funcionamiento, así como la naturaleza y magnitud de sus posibles consecuencias; dicho estudio deberá especificar y justificar las medidas para reducir la probabilidad de los accidentes y sus consecuencias,
  - un dictamen sobre seguridad emitido por un experto u organización especializados en la materia, que puede ser el organismo de inspección.
- 2.4. La documentación de seguridad de un túnel en fase de autorización comprenderá, además de los elementos de la fase de proyecto:
  - una descripción de la organización, de los recursos humanos y materiales y de las instrucciones dadas por el gestor del túnel para garantizar su funcionamiento y su mantenimiento,
  - un plan de respuesta a situaciones de emergencia elaborado conjuntamente con los servicios de emergencia que tenga en cuenta asimismo a las personas con movilidad reducida y a las personas con discapacidad,
  - una descripción del sistema permanente de integración de las experiencias que permita registrar y analizar los incidentes y accidentes significativos.
- 2.5. La documentación de seguridad de un túnel en fase de funcionamiento comprenderá, además de los elementos de la fase de autorización:
  - un informe y un análisis de los incidentes y accidentes significativos que se hayan producido desde la entrada en vigor de la presente Directiva,
  - una lista de los simulacros de seguridad realizados y un análisis de las conclusiones extraídas.



### 3. Autorización

- 3.1. La apertura inicial de un túnel al tráfico estará sujeta a la autorización de la autoridad administrativa, de conformidad con el procedimiento que se describe a continuación.
- 3.2. Este procedimiento será también aplicable a la apertura de un túnel al tráfico después de cualquier cambio importante en su estructura o modo de funcionamiento, o de cualquier obra de modificación sustancial del túnel que pueda suponer una alteración significativa de algún elemento de la documentación de seguridad.
- 3.3. El gestor del túnel remitirá la documentación de seguridad mencionada en el punto 2.4 al responsable de seguridad, que emitirá su dictamen sobre la apertura del túnel al tráfico.
- 3.4. El gestor del túnel transmitirá dicha documentación de seguridad a la autoridad administrativa, adjuntando a la misma el dictamen del responsable de seguridad. La autoridad administrativa decidirá si autoriza o no la apertura del túnel al tráfico, o bien si la autoriza en condiciones restrictivas, y lo notificará al gestor del túnel. Se transmitirá una copia de esa decisión a los servicios de emergencia.

### 4. Modificaciones

- 4.1. Respecto de cualquier modificación sustancial de la estructura, del equipo o del funcionamiento que pueda suponer una alteración significativa de algún elemento de la documentación de seguridad, el gestor del túnel pedirá una nueva autorización de funcionamiento mediante el procedimiento descrito en el punto 3.
- 4.2. El gestor del túnel informará al responsable de seguridad de cualquier otro cambio en la estructura y el funcionamiento. Además, antes de iniciar cualquier obra de modificación del túnel, el gestor del túnel facilitará al responsable de seguridad la documentación que describa las propuestas.
- 4.3. El responsable de seguridad estudiará las consecuencias de la modificación y, en cualquier caso, transmitirá su dictamen al gestor del túnel, que enviará una copia del mismo a la autoridad administrativa y a los servicios de emergencia.

### 5. Simulacros periódicos

El gestor del túnel y los servicios de emergencia organizarán, en cooperación con el responsable de seguridad, simulacros periódicos conjuntos para el personal del túnel y los servicios de emergencia.

Estos simulacros:

- deben ser lo más realistas posible y corresponderse con las hipótesis de accidente que se hayan definido,
  - deben arrojar resultados claros de evaluación,
  - deben evitar todo daño al túnel,
  - podrán también realizarse, en parte, mediante simulaciones de tablero o de ordenador, que proporcionen resultados complementarios.
- a) Se efectuarán simulacros en cada túnel a escala natural en las condiciones más realistas posible al menos cada cuatro años. Sólo se requerirá el cierre del túnel si pueden adoptarse medidas aceptables para desviar el tráfico. Se efectuarán ejercicios parciales y/o de simulación todos los años intermedios. En las zonas en que existan túneles próximos unos a otros, se deberá efectuar el simulacro a escala natural en al menos uno de esos túneles.
  - b) El responsable de seguridad y los servicios de emergencia evaluarán conjuntamente estos simulacros, redactarán un informe y propondrán las medidas apropiadas.

## ANEXO III

## SEÑALIZACIÓN DE LOS TÚNELES

**1. Requisitos generales**

Constan a continuación las señales y símbolos que han de utilizarse en los túneles. Las señales viales mencionadas en la presente sección se describen en el Convenio de Viena sobre señalización vial de 1968, salvo que se indique lo contrario.

Para facilitar que las señales sean entendidas internacionalmente, el sistema de señalización prescrito en el presente anexo se basa en el empleo de formas y colores característicos de cada tipo de señal y, en la medida de lo posible, en el empleo de símbolos gráficos en lugar de inscripciones. Si los Estados miembros consideran necesario modificar las señales y los símbolos prescritos, las modificaciones no alterarán sus características esenciales. En caso de que los Estados miembros no apliquen el Convenio de Viena, podrán modificarse las señales y símbolos prescritos, siempre que dichas modificaciones no alteren su propósito fundamental.

1.1. Se utilizarán señales viales para designar los siguientes equipos de seguridad de los túneles:

- Apartaderos;
- Salidas de emergencia: se utilizará la misma señal para todos los tipos de salidas de emergencia;
- Vías de evacuación: las dos salidas de emergencia más próximas estarán señalizadas en las paredes a distancias no superiores a 25 m, a una altura de entre 1,0 y 1,5 m por encima del nivel de la vía de evacuación, con indicación de las distancias que hay hasta las salidas;
- Estaciones de emergencia: señales que indiquen la presencia de teléfonos de emergencia y extintores.

1.2. Radio:

En los túneles en los que se pueda recibir información a través de la radio, se indicará a los usuarios antes de la entrada, mediante los signos adecuados, cómo se puede recibir esta información.

1.3. Las señales e indicaciones se diseñarán y situarán de modo que sean claramente visibles.

**2. Descripción de las señales y paneles**

Los Estados miembros utilizarán las señales adecuadas, si es preciso, en la zona de advertencia anterior al túnel, dentro de éste y después del final del mismo. A la hora de diseñar la señalización de un túnel, se tendrán en cuenta las condiciones locales en lo referente al tráfico local y a la construcción, así como otras condiciones locales. Se utilizarán señales acordes con el Convenio de Viena sobre señalización vial, excepto en los Estados miembros que no aplican el Convenio de Viena.

2.1. Señal de túnel

Se situará la señal siguiente en cada entrada del túnel:



La señal E11A del Convenio de Viena correspondiente a los túneles de carretera.

La longitud se indicará ya sea en la parte inferior del panel o en otro panel H2.

En el caso de los túneles de longitud superior a 3 000 m, se indicará cada 1 000 m la longitud restante del túnel.

También podrá indicarse el nombre del túnel.

## 2.2. Señalización horizontal

Deberá haber líneas horizontales en el borde de la carretera.

En los túneles bidireccionales, deberán utilizarse a lo largo de la mediana (sencilla o doble) medios claramente visibles para separar ambas direcciones.

## 2.3. Señales y paneles para informar de instalaciones

### *Estaciones de emergencia*

En las estaciones de emergencia se situarán señales de información, que serán señales F acordes con el Convenio de Viena e indicarán los equipos disponibles para los usuarios de la carretera, como las siguientes:

**Teléfono de emergencia**



**Extintor**

En las estaciones de emergencia que estén separadas del túnel por una puerta, se indicará mediante un texto, claramente legible y escrito en las lenguas adecuadas, que la estación de emergencia no garantiza protección en caso de incendio. Un ejemplo sería el siguiente:

«ESTA ZONA NO PROTEGE DEL FUEGO

Siga las señales hacia las salidas de emergencia»

### *Apartaderos*

Las señales que indiquen los apartaderos deben ser señales E acordes con el Convenio de Viena. Los teléfonos y extintores se indicarán mediante un panel adicional o incorporado a la propia señal.



### *Salidas de emergencia*

Las señales que indiquen las salidas de emergencia deben ser señales G acordes con el Convenio de Viena. Véanse unos ejemplos a continuación:



También es necesario señalar en las paredes las dos salidas más próximas. Véanse unos ejemplos a continuación:



#### Señalización de los carriles

Estas señales pueden ser circulares o rectangulares



#### Señales de mensaje variable

De haber señales de mensaje variable, éstas mostrarán indicaciones claras que informen a los usuarios del túnel de las eventuales congestiones, averías, accidentes, incendios u otros peligros.

---

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

### I. INTRODUCCIÓN

En el marco del procedimiento de codecisión (artículo 251 del Tratado CE), tras la recepción del dictamen del Parlamento Europeo de 9 de octubre de 2003 <sup>(1)</sup>, el Consejo elaboró su Posición Común, que se adoptó el 26 de febrero de 2004. Al adoptar su Posición, el Consejo tuvo asimismo en cuenta los dictámenes del Comité Económico y Social Europeo <sup>(2)</sup> y del Comité de las Regiones <sup>(3)</sup>.

El primer objetivo del proyecto de Directiva es prevenir los accidentes graves que ponen en peligro la vida humana y el medio ambiente, y producen daños en las instalaciones de los túneles. Como segundo objetivo, el proyecto de Directiva está encaminado a reducir las posibles consecuencias de los accidentes en los túneles.

### II. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

Al tiempo que apoyaba plenamente el objetivo y el ámbito de aplicación de la propuesta de la Comisión, en razón de su compromiso para mejorar la seguridad de los túneles en toda la Unión, el Consejo consideró que el sistema de clasificación automática tal como proponía la Comisión sería demasiado rígido para una aplicación óptima y rentable de la Directiva a la amplia variedad de túneles como los que existen en el territorio de la Unión. Por tanto, el Consejo optó por un sistema más afinado y pragmático, gracias al cual cada requisito de seguridad individual para un túnel se basa en uno o varios parámetros adecuados.

#### Enmiendas del Parlamento Europeo

##### — Enmiendas relativas a la estructura administrativa

El Consejo no estuvo en condiciones de aceptar todas las enmiendas relativas a la estructura administrativa (autoridad administrativa, organismo de inspección, gestor del túnel y responsable de seguridad), en particular las enmiendas 2, 10 a 25, 27 a 33, 58, 61 y 72 a 75.

En ese sentido, cabe señalar que, mientras que la estructura administrativa propuesta por la Comisión no tomaba plenamente en cuenta o no cubría las estructuras administrativas existentes en los Estados miembros, el Consejo, no obstante, estaba en condiciones de aceptar la estructura propuesta global y salvaguardar los beneficios derivados de una definición y una delimitación claras de las tareas y responsabilidades de los actores. Al mismo tiempo, el texto se modificó en determinados aspectos con objeto de adaptarlo en cierto modo a las agencias existentes y otros actores que participan en la seguridad de los túneles, con objeto de evitar inútiles y costosos cambios en las estructuras existentes.

Además, la aceptación de determinadas enmiendas relativas a los elementos esenciales de la estructura administrativa se vio impedida por las estrechas interdependencias existentes entre la estructura administrativa y los imperativos técnicos descritos en los tres anexos técnicos.

En ese sentido, el Consejo consideró que no era conveniente deshacer el «paquete» en lo que se refiere a la estructura administrativa. De hecho, el Consejo considera que el resultado final de su trabajo prevé todas las salvaguardias pretendidas en términos de transparencia así como el reparto de tareas y responsabilidades.

No obstante, al tiempo que mantenía intacta la estructura administrativa básica de la Posición Común, el Consejo estuvo en condiciones de aceptar, en espíritu o en parte —y en algunos casos en su totalidad—, las enmiendas 10, 14, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 72 y 73.

##### — Enmiendas relativas a las personas con discapacidad

En lo que se refiere a las enmiendas 9, 70 y 71, que se refieren a las disposiciones especiales para las personas con discapacidad, el Consejo estuvo plenamente de acuerdo con la necesidad de que se prestara una consideración particular a las personas con discapacidad en el contexto de la Directiva. Por tanto, aceptó, con algunas modificaciones de redacción, las enmiendas 70 y 71 e incluyó un considerando 12 específicamente dedicado a las personas con discapacidad.

<sup>(1)</sup> Doc. 13381/03 CODEC 1340 TRANS 248.

<sup>(2)</sup> DO C 220 de 16.9.2003, p. 26.

<sup>(3)</sup> DO C 256 de 24.10.2003, p. 64.

— *Enmiendas relativas a los anexos técnicos I, II y III*

En lo que se refiere al gran número de enmiendas referidas a los anexos técnicos (enmiendas 7 a 8, 34 a 56, 62 a 69 para el anexo I, enmiendas 70 a 75 para el anexo II y enmiendas 76 a 78 para el anexo III), el Consejo estuvo en condiciones de aceptar un gran número de estas últimas, en su totalidad, en parte o en espíritu. El Consejo reconoció que ello se debía en gran medida al acuerdo del Parlamento Europeo para utilizar el enfoque más flexible por el que también abogaba el Consejo: es decir, la introducción de un sistema por el cual cada requisito de seguridad concreto de un túnel se basa en uno o varios parámetros adecuados del túnel en cuestión.

— *Otras enmiendas*

La primera parte de la enmienda 1, que pone de relieve la importancia del comportamiento de los usuarios de las carreteras para la seguridad de los túneles, fue aceptada (véase el considerando 10).

En lo que se refiere a la enmienda 3, relativa a la financiación de ajustes estructurales en los túneles mediante el presupuesto de la red transeuropea de carreteras, el Consejo consideró que, en vista del actual proceso legislativo sobre la propuesta de Decisión relativa a la revisión de las orientaciones comunes para el desarrollo de la red de transporte transeuropeo, por un lado, y la propuesta de Directiva relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, no era adecuado que se incorporase dicho elemento a la presente Directiva.

Aunque el Consejo apoya plenamente el fondo de la enmienda 4 —que hace una referencia específica a la aplicación de la Directiva en los futuros Estados miembros—, el Consejo mantuvo la opinión de que dicha disposición sería redundante.

La enmienda 5, que se refiere a la aplicación de criterios de seguridad comparables para los túneles que no caen dentro del ámbito de la presente Directiva, fue aceptada (véase el considerando 25). En ese sentido, el Consejo también desearía llamar la atención del Parlamento Europeo sobre el considerando 26 conexo, que además alienta a los Estados miembros «a que elaboren disposiciones nacionales orientadas a lograr un nivel más elevado de seguridad de los túneles».

El Consejo no aceptó la enmienda 6, que se refiere al objeto de la Directiva, ya que, en su opinión, el texto de la Posición Común describe con mayor precisión el objeto de la Directiva.

---

**POSICIÓN COMÚN (CE) Nº 25/2004**

**aprobada por el Consejo el 22 de marzo de 2004**

**con vistas a la adopción de la Directiva 2004/.../CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de ...  
relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Comunidad**

(2004/C 95 E/06)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

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,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones <sup>(2)</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado <sup>(3)</sup>,

Considerando lo siguiente:

(1) El Consejo, mediante su Resolución de 17 de junio de 1997 relativa a la introducción de la telemática en los transportes por carretera, en particular al cobro electrónico de cánones <sup>(4)</sup>, instó a los Estados miembros y a la Comisión a que elaboraran una estrategia a fin de garantizar la convergencia de los sistemas de cobro electrónico de cánones para alcanzar un nivel adecuado de interoperabilidad a nivel europeo. La primera fase de esta estrategia se presentó en la Comunicación de la Comisión sobre sistemas interoperables de cobro electrónico en Europa.

(2) La mayoría de los Estados miembros que han implantado sistemas de peaje electrónico para la financiación de las infraestructuras de carreteras o para la percepción de cánones de uso de la red de carreteras (sistemas agrupados en lo sucesivo bajo el nombre de «telepeaje») utilizan la tecnología de microondas de corto alcance, centrada en torno a la frecuencia de 5,8 GHz, pero estos sistemas no son actualmente totalmente compatibles entre sí. Los esfuerzos emprendidos por el Comité Europeo de Normalización (CEN) acerca de la tecnología de microondas con-

dujeron en enero de 2003 a la elaboración de normas técnicas que facilitan la compatibilidad de los sistemas de telepeaje por microondas de 5,8 GHz, tras la aprobación de prenormas técnicas en 1997, pero estas prenormas no cubren todos los sistemas de comunicaciones especializadas de corto alcance (DSRC) de 5,8 GHz en funcionamiento en la Comunidad y comprenden dos variantes que no son totalmente compatibles. Dichas prenormas se basan en el modelo «Interconexión de Sistemas Abiertos», definido por la Organización Internacional de Normalización para la comunicación entre sistemas informáticos.

(3) No obstante, los empresarios de equipos y los gestores de infraestructuras han acordado, en el seno de la Comunidad, desarrollar productos interoperativos basados en los sistemas DSRC existentes de 5,8 GHz. Los equipos que será necesario poner a disposición de los usuarios, deben, en consecuencia, poder comunicarse con las tecnologías que pueden utilizarse únicamente en los nuevos sistemas de telepeaje que se instalen en la Comunidad después del 1 de enero de 2007, concretamente las tecnologías de localización por satélite, de comunicaciones móviles que utilicen la norma GSM-GPRS y la tecnología de microondas de 5,8 GHz.

(4) Resulta esencial que esta labor de normalización se lleve a cabo lo antes posible, a fin de establecer normas técnicas que garanticen la compatibilidad técnica de los sistemas de telepeaje basados en la tecnología por microondas de 5,8 GHz y en tecnologías de localización por satélite y de comunicaciones móviles, a fin de evitar una nueva fragmentación del mercado.

(5) Es preciso prever la generalización del despliegue de los sistemas de telepeaje en los Estados miembros y en los países vecinos, y está surgiendo la necesidad de disponer de sistemas interoperables adaptados al futuro desarrollo de la política de tarificación a escala comunitaria y a los futuros avances tecnológicos.

(6) Los sistemas de telepeaje deben ser interoperables y basarse en normas abiertas y públicas que estén disponibles para todos los suministradores de sistemas sobre una base no discriminatoria.

(7) Al introducir los nuevos sistemas de telepeaje debe ponerse a disposición de las empresas de que se trate equipos suficientes, para evitar la discriminación entre éstas.

<sup>(1)</sup> DO C 32 de 5.2.2004, p. 36.

<sup>(2)</sup> DO C 73 de 23.3.2004, p. 54.

<sup>(3)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 18 de diciembre de 2003 (no publicada aún en el Diario Oficial), Posición Común del Consejo de 22 de marzo de 2004 y Posición del Parlamento Europeo de ... (no publicada aún en el Diario Oficial).

<sup>(4)</sup> DO C 194 de 25.6.1997, p. 5.

- (8) En particular, debido a su gran versatilidad y flexibilidad, la aplicación de las nuevas tecnologías de localización por satélite (GNSS) y de comunicaciones móviles (GSM/GPRS), a los sistemas de telepeaje podrá servir para responder a las exigencias de las nuevas políticas de tarificación viaria previstas a escala comunitaria así como en los Estados miembros. Estas tecnologías permiten contabilizar los kilómetros recorridos por categoría de carretera sin requerir costosas inversiones en infraestructuras. Además, estas tecnologías abren la puerta a nuevos servicios adicionales de seguridad e información para los viajeros, como la alerta automática en caso de accidente indicando la situación precisa del vehículo, y a información instantánea sobre las condiciones de circulación, la densidad del tráfico o el tiempo de viaje. En el ámbito de la localización por satélite, el proyecto Galileo, puesto en marcha por la Comunidad en 2002, está ideado para aportar, a partir de 2008, servicios de información de mejor calidad que los prestados por los sistemas de navegación por satélite actuales, y que son óptimos para los servicios telemáticos de carreteras. El sistema precursor «European geostationary navigation overlay service», que estará en funcionamiento en 2004, proporcionará resultados similares. No obstante, estos sistemas innovadores podrían presentar problemas en aspectos como la fiabilidad de los controles y la prevención del fraude. Sin embargo, debido a las considerables ventajas citadas, se recomienda en principio que se empleen las tecnologías de localización por satélite y de comunicaciones móviles a la hora de introducir los nuevos sistemas de telepeaje.
- (9) La multiplicación de las tecnologías para el telepeaje utilizadas o previstas en los próximos años (sistema de microondas de 5,8 GHz, localización por satélite y comunicaciones móviles, fundamentalmente), y de las especificaciones impuestas por los Estados miembros y los países vecinos para sus sistemas de telepeaje, pueden perjudicar el buen funcionamiento del mercado interior y los objetivos de la política de transportes. Esta situación supone el riesgo de que en las cabinas de los camiones acumulen cajas electrónicas incompatibles y costosas, con el consiguiente peligro de que los conductores cometan errores de manipulación con el resultado, por ejemplo, de incurrir en impago involuntario. Esta proliferación resulta inaceptable para los usuarios y los fabricantes de camiones, debido a los costes, y a razones de seguridad y de índole jurídica.
- (10) Se deben suprimir las barreras artificiales que dificultan el funcionamiento del mercado interior, respetando al mismo tiempo la posibilidad de que los Estados miembros o la Comunidad apliquen diferentes políticas de tarificación a los diversos tipos de vehículos a nivel local, nacional o internacional. Los equipos instalados a bordo de los vehículos deben permitir la aplicación de estas políticas de tarificación viaria, respetando los principios de no discriminación entre los ciudadanos de los distintos Estados miembros. Así pues, es necesario garantizar cuanto antes la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje a escala comunitaria.
- (11) Los conductores tienen derecho a disfrutar de una mayor calidad de servicio en la infraestructura viaria, especialmente en cuanto a seguridad, y a que se reduzca notablemente la congestión en las áreas de peaje, especialmente en días de gran afluencia y en determinados puntos especialmente congestionados de la red de carreteras. La definición del servicio europeo de telepeaje debe responder a este interés. Además, debe disponerse que las tecnologías y los componentes previstos puedan combinarse, siempre que sea técnicamente posible, con otros componentes del vehículo, en particular con el tacógrafo electrónico y los servicios de llamada de urgencia. En una fase posterior no deben excluirse los sistemas intermodales.
- (12) Se debe garantizar, mediante la instalación del equipo adecuado, la posibilidad de acceso a otras aplicaciones futuras, además de la del telepeaje.
- (13) Un servicio europeo de telepeaje debe ofrecer interoperabilidad a nivel técnico, contractual y de procedimiento, incluyendo:
- a) un contrato único entre los clientes y los operadores que ofrecen el servicio, con arreglo a un conjunto de normas contractuales que permita a todos los operadores o emisores ofrecer el servicio, dando acceso a toda la red;
  - b) un conjunto de normas y requisitos técnicos que permitan a la industria suministrar el equipo necesario para la prestación del servicio.
- (14) La interoperabilidad contractual hace posible una simplificación considerable a algunos usuarios de las carreteras y un ahorro significativo desde el punto de vista administrativo a los usuarios profesionales de la carretera.
- (15) Los sistemas de telepeaje contribuyen significativamente a reducir el riesgo de accidentes y, consecuentemente, a aumentar la seguridad viaria, a reducir el número de transacciones en metálico y a disminuir la congestión de las áreas de peaje, especialmente en días de gran afluencia. Asimismo, reducen el impacto negativo sobre el medio ambiente de los vehículos parados que tienen que reiniciar la marcha, y la congestión del tráfico, así como el impacto medioambiental que supone la implantación de nuevos puestos de peaje o la ampliación de los existentes.
- (16) El Libro Blanco sobre la política europea de transportes de cara al 2010 contiene objetivos de seguridad y fluidez del tráfico por carretera. Los servicios y sistemas de transporte inteligentes e interoperables constituyen un elemento clave para lograr estos objetivos.



- (17) La introducción de sistemas de telepeaje implica el tratamiento de datos personales, proceso que debe ajustarse a normas comunitarias establecidas, entre otras, en la Directiva 95/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos <sup>(1)</sup> y en la Directiva 2002/58/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, relativa al tratamiento de los datos personales y a la protección de la intimidad en el sector de las comunicaciones electrónicas <sup>(2)</sup>. El derecho a la protección de los datos personales está reconocido explícitamente por el artículo 8 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.
- (18) El débito automático del peaje en cuentas bancarias o en cuentas de tarjetas de crédito o débito domiciliadas en cualquier parte de la Comunidad y fuera de su territorio, está supeditado a que se establezca una zona de pagos en la Comunidad plenamente operativa, sin gastos de gestión discriminatorios.
- (19) Los sistemas de telepeaje que se instalen en el territorio de los Estados miembros deben cumplir los siguientes requisitos fundamentales: dichos sistemas deben poder incorporar rápidamente las mejoras y adelantos tecnológicos y de los sistemas futuros, sin dar lugar a una costosa sustitución de los modelos y métodos antiguos, los costes de su adopción por los usuarios de la carretera, tanto profesionales como privados, deben ser despreciables en comparación con los beneficios resultantes para dichos usuarios, así como para toda la sociedad, y su aplicación en cualquier Estado miembro no debe dar lugar a ninguna discriminación, en ningún aspecto, entre los usuarios nacionales de la carretera y los usuarios de la carretera de otros Estados miembros.
- (20) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, la interoperabilidad de los sistemas de peaje en el mercado interior y la instauración de un servicio europeo de telepeaje en el conjunto de la red comunitaria de carreteras sujetas a peaje, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a su dimensión europea, pueden lograrse mejor 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.
- (21) Debe preverse la participación de los interesados (operadores de servicios de peaje, gestores de infraestructuras, industria electrónica y del automóvil y usuarios) en las consultas de la Comisión sobre aspectos técnicos y contractuales del servicio europeo de telepeaje. En su caso, la Comisión debe consultar también a las organizaciones no gubernamentales que actúen en el ámbito de la protección de la vida privada, la seguridad vial y el medio ambiente.
- (22) La creación del sistema europeo de telepeaje presupone el establecimiento de orientaciones que deberá desarrollar el Comité de telepeaje establecido por la presente Directiva.
- (23) La presente Directiva no afecta a la libertad de los Estados miembros de establecer el régimen de tarificación por el uso de las infraestructuras ni los temas fiscales.
- (24) Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva deben probarse con arreglo a la Decisión 1999/468 del Consejo, de 28 junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión <sup>(3)</sup>.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### Artículo 1

#### Objetivo y ámbito de aplicación

1. En la presente Directiva se fijan las condiciones necesarias para garantizar la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje en las carreteras de la Comunidad. La Directiva es aplicable a la percepción electrónica de todos los tipos de cánones de carretera en toda la red de carreteras comunitarias, urbanas e interurbanas, autopistas, carreteras de primer orden o categoría inferior, y diversos elementos de la infraestructura como túneles, puentes y transbordadores.
2. La presente Directiva no es aplicable a:
  - a) los sistemas de peaje para los que no existan medios electrónicos de cobro del peaje;
  - b) los sistemas de telepeaje que no necesiten la instalación de equipos en los vehículos;
  - c) los sistemas de peaje pequeños de carreteras estrictamente locales, para los que los costes de cumplimiento de los requisitos de la presente Directiva serían desproporcionados en relación con los beneficios.
3. Para alcanzar el objetivo fijado en el apartado 1, se crea a un servicio europeo de telepeaje. Este servicio, que será complementario de los servicios nacionales de telepeaje de los Estados miembros, deberá garantizar la interoperabilidad en todo el territorio de la Comunidad para el usuario de los sistemas de telepeaje ya instalados en los Estados miembros así como los que se instalen en el futuro en el marco de la presente Directiva.

#### Artículo 2

#### Soluciones tecnológicas

1. Todos los sistemas de telepeaje nuevos puestos en servicio a partir del 1 de enero de 2007 se basarán, a efectos de realizar las transacciones de telepeaje, en la utilización de al menos una de las tres tecnologías siguientes:
  - a) localización por satélite;

<sup>(1)</sup> DO L 281 de 23.11.1995, p. 31. Directiva modificada por el Reglamento (CE) n° 1882/2003 (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

<sup>(2)</sup> DO L 201 de 31.7.2002, p. 37.

<sup>(3)</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

b) comunicaciones móviles según la norma GSM-GPRS (referencia GSM TS 03.60/23.060);

c) microondas a 5,8 GHz.

2. El servicio europeo de telepeaje se pondrá en servicio de conformidad con el apartado 1 del artículo 3. Los operadores pondrán a disposición de los usuarios interesados unos equipos de instalación a bordo, aptos para funcionar con todos los sistemas de telepeaje en servicio en los Estados miembros que utilicen las tecnologías mencionadas en el apartado 1 y que puedan utilizarse en vehículos de todos los tipos, según el calendario establecido en el apartado 4 del artículo 3. Estos equipos serán como mínimo interoperables y capaces de comunicar con todos los sistemas que funcionan en los Estados miembros y que utilicen una o varias de las tecnologías indicadas en el apartado 1. Las medidas de desarrollo a este respecto serán determinadas por el Comité a que se refiere el apartado 1 del artículo 5, incluidas las modalidades relativas a la disponibilidad de los equipos instalados a bordo, de forma que pueda satisfacerse la demanda de todos los usuarios interesados.

3. Se recomienda que los nuevos sistemas de telepeaje puestos en servicio tras la adopción de la presente Directiva utilicen las tecnologías de localización por satélite y de comunicaciones móviles enumeradas en el apartado 1. En relación con la posible migración a sistemas que utilicen estas tecnologías por parte de sistemas que utilicen otras, la Comisión, en colaboración con el Comité mencionado en el apartado 1 del artículo 5, redactará un informe a más tardar el 31 de diciembre de 2009. El informe incluirá el estudio de la utilización de cada una de las tecnologías citadas en el apartado 1, así como un análisis de coste-beneficio. En su caso, la Comisión adjuntará al informe una propuesta de estrategia de migración dirigida al Parlamento Europeo y al Consejo.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, los equipos instalados a bordo podrán estar adaptados también a otras tecnologías, siempre que ello no conlleve una carga adicional para los usuarios o cree discriminación entre éstos. Cuando proceda, los equipos instalados a bordo podrán estar también conectados al tacógrafo electrónico del vehículo.

5. Cuando los Estados miembros dispongan de sistemas de peaje, adoptarán las medidas necesarias para incrementar la utilización de sistemas de telepeaje. Se esforzarán por que, a más tardar el 1 de enero de 2007, al menos el 50 % del tráfico que pase por cada área de peaje pueda utilizar sistemas de telepeaje. Los carriles utilizados para el cobro electrónico del peaje podrán utilizarse también para cobrarlo por otros medios, sin perjuicio de la seguridad.

6. Los trabajos de interoperabilidad de las tecnologías de peaje existentes, realizados en el marco del servicio europeo de telepeaje, deberán garantizar la plena compatibilidad e inte-

rrelación de dichas tecnologías con las tecnologías mencionadas en el apartado 1 y de sus equipos.

7. Los Estados miembros velarán por que el tratamiento de los datos personales necesarios para el funcionamiento del servicio europeo de telepeaje se realice con arreglo a las normas comunitarias en materia de protección de las libertades y derechos fundamentales de las personas, incluida su vida privada, y en especial, el cumplimiento de las disposiciones de las Directivas 95/46/CE y 2002/58/CE.

### Artículo 3

#### Creación de un servicio europeo de telepeaje

1. Se crea un servicio europeo de telepeaje que abarca toda la red de carreteras de la Comunidad en la que se perciba electrónicamente un peaje o canon de uso de carreteras. Este servicio quedará definido mediante un conjunto de normas contractuales que permitirán a todos los operadores y/o emisores ofrecer el servicio, un conjunto de normas y requisitos técnicos, y un contrato de abono único entre los clientes y los operadores y/o emisores que ofrezcan el servicio. Este contrato dará acceso al servicio en el conjunto de la red y los abonos podrán obtenerse del operador de cualquier parte de la red y/o del emisor.

2. El servicio europeo de telepeaje será independiente de las decisiones fundamentales adoptadas por los Estados miembros en relación con la aplicación de cánones a categorías concretas de vehículos y del nivel de tarificación aplicado o de la finalidad de la misma. El servicio afectará únicamente al método de percepción de los peajes o cánones. Permitirá la celebración de contratos independientemente del lugar de matriculación del vehículo, de la nacionalidad de las partes del contrato, y de la zona o el punto de la red de carreteras donde se recaude el peaje.

3. El sistema permitirá que se desarrolle la intermodalidad al peaje sin perjudicar a otros modos de transporte.

4. Cuando los Estados miembros tengan sistemas nacionales de cobro electrónico de peajes, garantizarán que los operadores y/o los emisores ofrezcan el servicio europeo de telepeaje a sus clientes de acuerdo con el siguiente calendario:

a) vehículos de más de 3,5 toneladas, y todos los vehículos que estén autorizados a transportar más de 9 pasajeros (conductor + 8), a más tardar tres años después de que se hayan adoptado las decisiones relativas a la definición del servicio europeo de telepeaje, mencionado en el apartado 4 del artículo 4;

b) todos los demás tipos de vehículos, a más tardar cinco años después de que se hayan adoptado las decisiones relativas a la definición del servicio europeo de telepeaje, mencionado en el apartado 4 del artículo 4.

## Artículo 4

**Características del servicio europeo de telepeaje**

1. El servicio europeo de telepeaje se basará en los aspectos que figuran en el anexo de la presente Directiva.
2. En su caso, el anexo podrá modificarse por motivos técnicos, de conformidad con el procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 5.
3. El servicio europeo de telepeaje utilizará las soluciones tecnológicas que menciona el artículo 2, utilizando las especificaciones que se pondrán a disposición del público.
4. La Comisión adoptará a más tardar el 1 de julio de 2006 las decisiones relativas a la definición del servicio europeo de telepeaje con arreglo al procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 5. Dichas decisiones sólo se tomarán si se reúnen todas las condiciones, evaluadas sobre la base de los estudios correspondientes, que garanticen el funcionamiento de la interoperabilidad desde todos los puntos de vista, incluido el técnico, el jurídico y el comercial.
5. Si las decisiones a que se refiere el apartado 4 no se han adoptado a 1 de julio de 2006, la Comisión fijará, con arreglo al procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 5, una nueva fecha para la adopción de dichas decisiones.
6. La Comisión adoptará las decisiones técnicas relativas a la realización del servicio europeo de telepeaje con arreglo al procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 5.
7. La Comisión, conforme al procedimiento establecido en 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 <sup>(1)</sup>, invitará a los organismos de normalización correspondientes y, en particular, al Comité Europeo de Normalización (CEN), a hacer todo lo posible para adoptar rápidamente unas normas aplicables a los sistemas de telepeaje, en lo que se refiere a las tecnologías enumeradas en el apartado 1 del artículo 2.
8. Los equipos en que se apoye el servicio europeo de telepeaje deberán ajustarse, en particular, a los requisitos de la Directiva 1999/5/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 1999, sobre equipos radioeléctricos y equipos terminales de telecomunicación y reconocimiento mutuo de su conformidad <sup>(2)</sup> y de la Directiva 89/336/CE del Consejo de 3 de mayo de 1989 sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a la compatibilidad electromagnética <sup>(3)</sup>.

## Artículo 5

**Procedimiento del Comité**

1. La Comisión estará asistida por el comité de telepeaje, denominado en lo sucesivo «el 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, 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 3 meses.

3. El Comité aprobará su reglamento interno.

## Artículo 6

**Incorporación al Derecho interno**

Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la presente Directiva antes del ... (\*). Remitirán inmediatamente a la Comisión el texto de esas disposiciones junto con una tabla de correspondencias de dichas disposiciones con la presente Directiva.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas 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 7

**Entrada en vigor**

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

## Artículo 8

**Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en ..., el

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

Por el Consejo

El Presidente

<sup>(1)</sup> DO L 204 de 21.7.1998, p. 37. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 98/48/CE (DO L 217 de 5.8.1998, p. 18).

<sup>(2)</sup> DO L 91 de 7.4.1999, p. 10. Directiva modificada por el Reglamento (CE) n° 1882/2003.

<sup>(3)</sup> DO L 139 de 23.5.1989, p. 19. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 93/68/CEE (DO L 220 de 30.8.1993, p. 1).

<sup>(\*)</sup> Dieciocho meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

## ANEXO

**ELEMENTOS NECESARIOS PARA LA DEFINICIÓN Y EL DESPLIEGUE DEL SERVICIO EUROPEO DE TELEPEAJE**

Los elementos que se citan a continuación son esenciales para la definición y el despliegue del servicio europeo de telepeaje que establece la presente Directiva. Estos elementos se dividen en aspectos técnicos, de procedimiento y jurídicos:

**Aspectos técnicos:**

- a) Procedimientos operativos del servicio: suscripción al servicio, instrucciones de utilización, instalación y fijación del equipo a bordo de los vehículos, procesamiento de las transacciones en las áreas de peaje o con tarificación continua, procedimientos de recuperación de los datos de las transacciones en caso de avería o de problemas de funcionamiento del equipo, sistemas de control, facturación y cobro de los importes debidos, servicio posventa, asistencia al cliente, definición del nivel de servicio ofrecido a los clientes. Al establecer estos procedimientos operativos se tendrán en cuenta los procedimientos existentes en los Estados miembros.
- b) Especificaciones funcionales del servicio: descripción de las funciones del equipo instalado a bordo y del equipo en tierra.
- c) Especificaciones técnicas de los equipos de tierra y de los equipos instalados a bordo en que se apoya el servicio, así como las normas, los procedimientos de certificación y los límites que han de observarse.
- d) Inicio y seguimiento de los trabajos que incumben a los organismos de normalización europeos correspondientes, y eventuales complementos técnicos a las normas o prenormas utilizadas, con el fin de garantizar la interoperabilidad.
- e) Especificaciones de instalación de los equipos a bordo.
- f) Modelos transaccionales: definición precisa de los algoritmos de transacción según los diferentes tipos de peaje (peaje en un punto fijo o tarificación continua), definición de los datos intercambiados entre los equipos a bordo y en tierra y de sus formatos.
- g) Modalidades relativas a la disponibilidad de los equipos instalados a bordo, de forma que pueda satisfacerse la demanda de todos los usuarios interesados.

**Aspectos de procedimiento:**

- h) Procedimientos de verificación del rendimiento técnico de los equipos instalados a bordo de los vehículos y al borde de las carreteras, así como de la manera en que se ha instalado el equipo en los vehículos.
- i) Parámetros de clasificación de los vehículos: validación de una lista comunitaria de parámetros técnicos, a partir de la cual cada Estado miembro elegirá los parámetros que desee utilizar en su política de tarificación. Estos parámetros representarán las características físicas, de motorización y medioambientales de los vehículos. El establecimiento de las categorías de vehículos sobre la base de estos parámetros será competencia de los Estados miembros.
- j) Aplicación de los procedimientos para el tratamiento de casos particulares, como anomalías del tipo que sean, en particular en caso de que el operador del peaje de carretera y el cliente no sean del mismo país.

**Aspectos jurídicos:**

- k) Validación de las soluciones técnicas elegidas en relación con las normas comunitarias en materia de protección de las libertades y derechos fundamentales de las personas, incluida, de su vida privada. En especial, será necesario garantizar el cumplimiento de las Directivas 95/46/CE y 2002/58/CE.
- l) Establecimiento de normas comunes y requisitos mínimos no discriminatorios que deben cumplir los proveedores al prestar su servicio.
- m) Evaluación de la posibilidad de armonizar las normas de ejecución en relación con el telepeaje.
- n) Un protocolo de acuerdo entre los operadores del peaje de carreteras que permita la puesta en funcionamiento del servicio europeo de telepeaje, incluidos procedimientos de resolución de litigios.

## PROYECTO DE EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

### I. INTRODUCCIÓN

El 5 de diciembre de 2003, el Consejo alcanzó una orientación general para su Posición Común sobre el proyecto de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Comunidad.

La Directiva tiene por objeto garantizar la interoperabilidad entre los sistemas de peaje electrónico en la Comunidad y la introducción de un servicio europeo de telepeaje que abarque el conjunto de la red de carreteras sujetas a peaje en la Comunidad.

El 18 diciembre de 2003, el Parlamento Europeo adoptó en primera lectura su dictamen a la vista del cual el Consejo modificó el texto de su orientación general en varios puntos.

En el desarrollo de sus trabajos, el Consejo también tomó en consideración el dictamen del Comité Económico Social, así como el dictamen del Comité de las Regiones.

El 22 de marzo de 2004, el Consejo adoptó su Posición Común de conformidad con el artículo 251 del Tratado.

### II. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

#### 1. Cuestiones generales

El Consejo podía mostrarse de acuerdo con las líneas principales de la propuesta de la Comisión. No obstante, decidió modificar el texto en algunos puntos, por lo general con objeto de aclararlo, simplificarlo y facilitar su comprensión. Un gran número de modificaciones fueron resultado de las enmiendas presentadas por el Parlamento Europeo.

Las dos modificaciones principales que introdujo el Consejo son las siguientes (los artículos mencionados remiten al texto de la Posición Común, salvo que se indique lo contrario):

1. Si bien la Comisión propuso hacer *obligatorio* el uso de las tecnologías de localización por satélite y de las comunicaciones móviles en los nuevos sistemas de peaje electrónico a partir de una determinada fecha, el Consejo decidió que no debía imponerse dicha obligación y que el uso de dichas tecnologías debía simplemente *recomendarse* (apartado 3 del artículo 2). Por consiguiente, los sistemas que utilizan la tecnología tradicional de microondas de 5,8 GHz podrán seguir coexistiendo con los sistemas que utilicen las nuevas tecnologías por satélite.
2. El Consejo modificó el calendario para la instalación del servicio europeo de peaje electrónico propuesto por la Comisión. El calendario acordado por el Consejo es el siguiente:
  - a) Las decisiones relativas a la definición del servicio deberán adoptarse a más tardar el 1 de julio de 2006 (apartado 4 del artículo 4).
  - b) Los operadores o emisores deberán ofertar el servicio a sus clientes de acuerdo con el siguiente calendario (apartado 4 del artículo 3):
    - para los vehículos de más de 3,5 toneladas, y todos los vehículos que estén autorizados a transportar más de 9 pasajeros (conductor + 8), a más tardar tres años después de que se hayan adoptado las decisiones relativas a la definición del servicio (es decir a más tardar el 1 de julio de 2009);
    - para todos los demás tipos de vehículos, a más tardar cinco años después de que se hayan adoptado las decisiones relativas a la definición del servicio (es decir a más tardar el 1 de julio de 2011).

Otras modificaciones se refieren a los siguientes puntos:

3. El Consejo destacó que la Directiva no afecta a la libertad de los Estados miembros a la hora de establecer el régimen de tarificación por el uso de la infraestructura de carreteras ni el relativo a la fiscalidad (considerando 22).

4. El Consejo recordó que la Directiva no es aplicable a) a los sistemas de peaje para los que no existan medios electrónicos de cobro del peaje; y estableció además que la Directiva no es aplicable b) a los sistemas de telepeaje que no necesiten la instalación de equipos en los vehículos ni c) a los sistemas de peaje pequeños de carreteras estrictamente locales, para los que los costes de cumplimiento de los requisitos de la presente Directiva serían desproporcionados en relación con los beneficios (apartado 2 del artículo 1).
5. El Consejo confirmó que los Estados miembros que disponen de sistemas de peaje deberán tomar las medidas necesarias para incrementar el uso de los sistemas de telepeaje, siempre que los Estados miembros sólo tengan que *esforzarse* por garantizar que a más tardar el 1 de enero de 2007 al menos del 50 % del tráfico que transite por cada área de peaje pueda utilizar sistemas de telepeaje.
6. Por lo que se refiere a la definición del servicio europeo de telepeaje, el Consejo decidió no sólo que la Comisión deberá adoptar a más tardar el 1 de julio de 2006 las decisiones relativas a este servicio, sino también que dichas decisiones deberán adoptarse únicamente si se reúnen todas las condiciones, evaluadas con arreglo a estudios pertinentes, que permitan el funcionamiento de la interoperabilidad desde todos los puntos de vista, incluidos el técnico, el jurídico y el comercial. En caso de que dichas decisiones no se adoptaran antes del 1 de julio de 2006, la Comisión establecerá una nueva fecha para la cual deberán haberse adoptado las decisiones de conformidad con el procedimiento del Comité de reglamentación.
7. Con objeto de facilitar la lectura del texto, el Consejo decidió trasladar del artículo 4 al nuevo anexo de la Directiva los aspectos en los que debe basarse el servicio europeo de telepeaje (apartado 1 del artículo 4 y anexo).

## 2. Enmiendas del Parlamento

En lo referente a las enmiendas del Parlamento, el Consejo decidió incorporarlas en la mayor medida posible. No obstante, en algunos casos de menor importancia era imposible hacerlo debido a que los textos en los que debían integrarse las enmiendas habían sido sustancialmente modificados o incluso suprimidos.

De este modo, el Consejo aceptó incluir en su Posición Común, literalmente o en cuanto al contenido, en parte o en su totalidad, las siguientes modificaciones (los artículos mencionados remiten al texto de la Posición Común, salvo que se indique lo contrario):

- nº 1: véase la modificación del título de la Directiva
- nº 2: véanse las modificaciones del considerando 2
- nº 3: véase el nuevo considerando 23
- nº 4: véanse las modificaciones del considerando 3
- nº 5: véanse las modificaciones del considerando 5
- nº 6: véase el nuevo considerando 7
- nº 7: véanse las modificaciones del considerando 8 (considerando 6 de la propuesta de la Comisión)
- nº 8: véanse las modificaciones del considerando 9 (considerando 7 de la propuesta de la Comisión)
- nº 9: véanse las modificaciones del considerando 10 (considerando 8 de la propuesta de la Comisión)
- nº 10: véanse las modificaciones del considerando 11 (considerando 9 de la propuesta de la Comisión)
- nº 11: véase el nuevo considerando 12
- nº 12: véase el nuevo considerando 22
- nº 13: véase el nuevo considerando 18
- nº 14: véase el nuevo considerando 19
- nº 15: véase el nuevo considerando 21
- nº 16: véanse las modificaciones del apartado 1 del artículo 1
- nº 17: véase las modificaciones de la parte introductoria del apartado 1 del artículo 2
- nº 18: véase el nuevo considerando 6
- nº 19: véanse las modificaciones del apartado 2 del artículo 2

- nº 20: véanse las modificaciones del apartado 4 del artículo 2 (apartado 3 del artículo 2 en la propuesta de la Comisión)
- nº 21: supresión del apartado 4 del artículo 2 de la propuesta de la Comisión
- nº 22: supresión del apartado 5 del artículo 2 de la propuesta de la Comisión
- nº 25: véanse las modificaciones del apartado 5 del artículo 2 (apartado 7 del artículo 2 en la propuesta de la Comisión)
- nº 27: véanse las modificaciones del apartado 2 del artículo 3
- nº 28: véase el nuevo apartado 3 del artículo 3
- nº 29: la modificación no era aceptable, pero se ha incluido la expresión «y/o emisores», véase el apartado 4 del artículo 3 (apartado 3 del artículo 3 de la propuesta de la Comisión)
- nº 32: véase la nueva redacción del inciso i) en el anexo de la Directiva [letra f) del apartado 1 del artículo 4 de la propuesta de la Comisión]
- nº 33: véase la nueva letra m) en el anexo de la Directiva
- nº 34: véanse las modificaciones del apartado 3 del artículo 4 (apartado 2 del artículo 4 del la propuesta de la Comisión)
- nº 36: se ha pospuesto la fecha de aplicación de la Directiva conforme a la enmienda del Parlamento, pero el Consejo decidió adoptar la norma general de los 18 meses después de la entrada en vigor de la Directiva, véase el primer apartado del artículo 6
- nº 39: se ha tenido en cuenta la modificación en la nueva redacción del considerando 21
- nºs 41 y 45: véanse las modificaciones del apartado 3 del artículo 1 (párrafo segundo del artículo 1 en la propuesta de la Comisión)
- nº 44: véase el apartado 2 del nuevo artículo 1
- nº 46: véase el apartado 6 del nuevo artículo 2
- nº 47: véase el nuevo considerando 13
- nº 48: véase el apartado 3 del nuevo artículo 2
- nº 49: véanse las modificaciones del apartado 1 del artículo 3
- nº 50: véanse las modificaciones del apartado 4 del artículo 3 (apartado 3 del artículo 3 de la propuesta de la Comisión); de acuerdo con la enmienda del Parlamento, el Consejo ha sustituido las fechas fijadas en las que el servicio europeo de telepeaje debería estar disponible para los consumidores por fechas calculadas mediante la suma de determinados períodos de tiempo (tres años, cinco años) al momento en que se adopten las decisiones relativas a la definición del servicio; al aplicar el plazo de tres años a los camiones, el Consejo adoptó una posición algo diferente a la del Parlamento que había propuesto dos años; no obstante, en el plazo de cinco años con respecto a todos los demás vehículos ambas posiciones coinciden.
- nº 51: véase el apartado 4 del nuevo artículo 4; si bien el Consejo en su orientación general afirmó que las decisiones relativas a la definición del servicio europeo de telepeaje deberían adoptarse a más tardar el 1 de enero de 2006, decidió finalmente escoger la fecha del 1 de julio de 2006 a fin de tener en cuenta la enmienda del Parlamento que proponía el 1 de enero de 2007.

### III. CONCLUSIÓN

El Consejo considera que el texto de su Posición Común es adecuado y equilibrado. Con respecto a las enmiendas propuestas por el Parlamento Europeo en su primera lectura, el Consejo observa que se han incluido prácticamente todas las enmiendas —en la letra o en el espíritu, en parte o en su totalidad— en la Posición Común. Por consiguiente, el Consejo sostiene que el texto de su Posición Común garantiza que se ha alcanzado el objetivo perseguido por las enmiendas del Parlamento.

---