

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 23 de julio de 2012

por la que se modifican las Decisiones 2006/861/CE, 2008/163/CE, 2008/164/CE, 2008/217/CE, 2008/231/CE, 2008/232/CE, 2008/284/CE, 2011/229/UE, 2011/274/UE, 2011/275/UE, 2011/291/UE y 2011/314/UE sobre especificaciones técnicas de interoperabilidad

[notificada con el número C(2012) 4985]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2012/464/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 12 del Reglamento (CE) n° 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea (Reglamento de la Agencia) ⁽²⁾ exige que la Agencia Ferroviaria Europea (en lo sucesivo denominada «la Agencia») vele por la adaptación de las especificaciones técnicas de interoperabilidad (en lo sucesivo denominadas «ETI») al progreso técnico, a la evolución del mercado y a las exigencias sociales y proponga a la Comisión las modificaciones de las ETI que considere necesarias.
- (2) Mediante la Decisión C(2007) 3371, de 13 de julio de 2007, la Comisión confirió a la Agencia un mandato marco para llevar a cabo ciertas actividades en virtud de la Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad ⁽³⁾ y la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional ⁽⁴⁾. Con arreglo al mandato marco, se pedía a la Agencia que revisase las ETI sobre material rodante de alta velocidad, vagones de mercancías, locomotoras y material rodante de pasajeros, ruido, infraestructura, energía, controlando y señalización, explotación y gestión del tráfico, aplicaciones telemáticas para servicios de mercancías y pasajeros, seguridad en los túneles ferroviarios y accesibilidad para personas de movilidad reducida.
- (3) El 31 de marzo de 2011, la Agencia emitió una recomendación sobre la especificación del registro de infraestructuras, el procedimiento de demostración del nivel de cumplimiento de los parámetros básicos de las ETI para las líneas existentes, y modificaciones subsiguientes de las ETI (ERA/REC/04-2011/INT).
- (4) El 9 de junio de 2011, el Comité establecido con arreglo al artículo 29, apartado 1, de la Directiva 2008/57/CE

emitió un dictamen positivo sobre el proyecto de Decisión de Ejecución de la Comisión sobre el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos Ferroviarios y sobre el proyecto de Decisión de Ejecución de la Comisión sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria. A raíz de la adopción de los dos actos de la Comisión basados en estos proyectos, a saber la Decisión de Ejecución 2011/633/UE de la Comisión, de 15 de septiembre de 2011, sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria ⁽⁵⁾ y la Decisión de Ejecución 2011/665/UE de la Comisión, de 4 de octubre de 2011, sobre el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos Ferroviarios ⁽⁶⁾, es necesario actualizar las ETI pertinentes a fin de garantizar la coherencia global.

- (5) El apéndice A de las ETI sobre explotación y gestión del tráfico actuales se refiere a la versión 1 de las normas de explotación del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) desarrolladas sobre la base de la versión 2.2.2 de las especificaciones y requisitos del sistema (SRS) del Sistema Europeo de Control de Trenes (ECTS).
- (6) Dichas SRS del ETCS han alcanzado una versión 2.3.0.d estable, lo que necesita reflejarse en unas normas de explotación del ERTMS actualizadas en las ETI sobre explotación y gestión del tráfico ferroviario, tanto convencional como de alta velocidad.
- (7) El 20 de julio de 2011, la Agencia emitió una recomendación sobre principios y normas de explotación del ERTMS revisadas en las ETI sobre explotación y gestión del tráfico ferroviario convencional y de alta velocidad (ERA/REC/08-2011/INT-ERTMS).
- (8) El 8 de septiembre de 2011, la Agencia emitió una recomendación sobre nuevas modificaciones de las ETI para corregir errores y deficiencias (ERA/REC/07-2011/INT).
- (9) Por razones prácticas, es preferible modificar una serie de ETI mediante una única Decisión de la Comisión para efectuar correcciones y actualizaciones concretas en los textos jurídicos. Estas correcciones y actualizaciones no son consecuencia de una revisión global de las ETI ni de la ampliación de su ámbito geográfico.
- (10) Procede por tanto modificar las siguientes Decisiones:

⁽¹⁾ DO L 191 de 18.7.2008, p. 1.⁽²⁾ DO L 164 de 30.4.2004, p. 1.⁽³⁾ DO L 235 de 17.9.1996, p. 6.⁽⁴⁾ DO L 110 de 20.4.2001, p. 1.⁽⁵⁾ DO L 256 de 1.10.2011, p. 1.⁽⁶⁾ DO L 264 de 8.10.2011, p. 32.

- Decisión 2006/861/CE de la Comisión, de 28 de julio de 2006, sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema «material rodante-va-gones» del sistema ferroviario transeuropeo convencional ⁽¹⁾,
- Decisión 2008/163/CE de la Comisión, de 20 de diciembre de 2007, relativa a la especificación técnica de interoperabilidad sobre seguridad en los túneles en los sistemas ferroviarios transeuropeos convencional y de alta velocidad ⁽²⁾,
- Decisión 2008/164/CE de la Comisión, de 21 de diciembre de 2007, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a las personas de movilidad reducida en los sistemas ferroviarios transeuropeos convencional y de alta velocidad ⁽³⁾,
- Decisión 2008/217/CE de la Comisión, de 20 de diciembre de 2007, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de infraestructura del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad ⁽⁴⁾,
- Decisión 2008/231/CE de la Comisión, de 1 de febrero de 2008, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema explotación del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad adoptado según lo dispuesto en el artículo 6, apartado 1, de la Directiva 96/48/CE, y por la que se deroga la Decisión 2002/734/CE de la Comisión de 30 de mayo de 2002 ⁽⁵⁾,
- Decisión 2008/232/CE de la Comisión, de 21 de febrero de 2008, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad ⁽⁶⁾,
- Decisión 2008/284/CE de la Comisión, de 6 de marzo de 2008, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de energía del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad ⁽⁷⁾,
- Decisión 2011/229/UE de la Comisión, de 4 de abril de 2011, sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad referentes al subsistema «material rodante-ruido» del sistema ferroviario transeuropeo convencional ⁽⁸⁾,
- Decisión 2011/274/UE de la Comisión, de 26 de abril de 2011, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de energía del sistema ferroviario transeuropeo convencional ⁽⁹⁾,
- Decisión 2011/275/UE de la Comisión, de 26 de abril de 2011, sobre la especificación técnica de in-

teroperabilidad del subsistema de infraestructura del sistema ferroviario transeuropeo convencional ⁽¹⁰⁾,

- Decisión 2011/291/UE de la Comisión, de 26 de abril de 2011, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante «locomotoras y material rodante de viajeros» del sistema ferroviario transeuropeo convencional ⁽¹¹⁾,
- Decisión 2011/314/UE de la Comisión, de 12 de mayo de 2011, sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario transeuropeo convencional ⁽¹²⁾.

- (11) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité establecido en virtud del artículo 29, apartado 1, de la Directiva 2008/57/CE.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

El anexo de la Decisión 2006/861/CE queda modificado de conformidad con el anexo I de la presente Decisión.

Artículo 2

El anexo de la Decisión 2008/163/CE queda modificado de conformidad con el anexo II de la presente Decisión.

Artículo 3

El anexo de la Decisión 2008/164/CE queda modificado de conformidad con el anexo III de la presente Decisión.

Artículo 4

El anexo de la Decisión 2008/217/CE queda modificado de conformidad con el anexo IV de la presente Decisión.

Artículo 5

El anexo de la Decisión 2008/231/CE queda modificado de conformidad con el anexo V de la presente Decisión.

Artículo 6

El anexo de la Decisión 2008/232/CE queda modificado de conformidad con el anexo VI de la presente Decisión.

Artículo 7

El anexo de la Decisión 2008/284/CE queda modificado de conformidad con el anexo VII de la presente Decisión.

Artículo 8

El anexo de la Decisión 2011/229/UE queda modificado de conformidad con el anexo VIII de la presente Decisión.

Artículo 9

El anexo de la Decisión 2011/274/UE queda modificado de conformidad con el anexo IX de la presente Decisión.

⁽¹⁾ DO L 344 de 8.12.2006, p. 1.

⁽²⁾ DO L 64 de 7.3.2008, p. 1.

⁽³⁾ DO L 64 de 7.3.2008, p. 72.

⁽⁴⁾ DO L 77 de 19.3.2008, p. 1.

⁽⁵⁾ DO L 84 de 26.3.2008, p. 1.

⁽⁶⁾ DO L 84 de 26.3.2008, p. 132.

⁽⁷⁾ DO L 104 de 14.4.2008, p. 1.

⁽⁸⁾ DO L 99 de 13.4.2011, p. 1.

⁽⁹⁾ DO L 126 de 14.5.2011, p. 1.

⁽¹⁰⁾ DO L 126 de 14.5.2011, p. 53.

⁽¹¹⁾ DO L 139 de 26.5.2011, p. 1.

⁽¹²⁾ DO L 144 de 31.5.2011, p. 1.

Artículo 10

El anexo de la Decisión 2011/275/UE queda modificado de conformidad con el anexo X de la presente Decisión.

Artículo 11

El anexo de la Decisión 2011/291/UE queda modificado de conformidad con el anexo XI de la presente Decisión.

Artículo 12

El anexo de la Decisión 2011/314/UE queda modificado de conformidad con el anexo XII de la presente Decisión.

Artículo 13

La presente Decisión será aplicable a partir del 24 de enero de 2013.

Artículo 14

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 23 de julio de 2012.

Por la Comisión

Siim KALLAS

Vicepresidente

ANEXO I

El anexo de la Decisión 2006/861/CE (ETI Vagones) se modifica como sigue:

- 1) En la cláusula 3.4.3 «COMPATIBILIDAD TÉCNICA», en el párrafo sexto, se suprime el guion décimo.
 - 2) La cláusula 4.2.3.2 se sustituye por el texto siguiente:

«4.2.3.2. Carga estática por eje, masa media por unidad de longitud y características geométricas de la separación entre ejes

La carga útil permisible transportable en un vagón en líneas de hasta 25t se determinará mediante la aplicación de las cláusulas 6.1 y 6.2 de la norma EN 15528:2008. En relación con las características de los sistemas de detección de trenes se imponen requisitos adicionales a los vagones (véase la ETI CMS, anexo A, apéndice 1).».
 - 3) En la cláusula 4.2.4.1.2.2 «Elementos de la prestación de frenado», subcláusula «Porcentaje de masa-freno», el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«El método de determinación de la masa-freno/porcentaje de masa-freno seguirá siendo aplicable adicionalmente al método de perfiles de desaceleración. Estos valores serán facilitados por el fabricante.».
 - 4) En la cláusula 4.2.4.1.2.8 «Freno de estacionamiento», el párrafo undécimo se sustituye por el texto siguiente:

«Las prestaciones mínimas del freno de estacionamiento, sin viento, se determinarán mediante los cálculos definidos en la cláusula 6 de la norma EN 14531-6:2009. Las prestaciones mínimas del freno de estacionamiento irán marcadas en la unidad. La marca será conforme a la norma EN 15877-1:2010 (cláusula 4.5.25).».
 - 5) En la cláusula 4.2.6.1.1 «Generalidades», se suprime el párrafo tercero.
 - 6) En la cláusula 4.2.8 «MANTENIMIENTO: EXPEDIENTE DE MANTENIMIENTO», se suprime el párrafo quinto.
 - 7) En la cláusula 4.2.8.1.2. «Gestión del expediente de mantenimiento», se suprime el guion primero.
 - 8) La cláusula 4.3.2.1 se sustituye por el texto siguiente:

«4.3.2.1. Carga estática por eje, masa media por unidad de longitud y características geométricas de la separación entre ejes (sección 4.2.3.2)

La sección 4.2.3.2 de la presente ETI especifica la masa media por unidad de longitud y las características geométricas de la separación entre ejes, incluidos los requisitos impuestos a los vagones (véase la ETI CMS, anexo A, apéndice 1).».
 - 9) En la cláusula 4.3.3.9 «Condiciones ambientales», el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«Cuando se supere un límite de las condiciones climáticas definidas en la sección 4.2.6.1.2 de la presente ETI, se entenderá que el sistema se encuentra en modo degradado. En este caso, se considerará la aplicación de restricciones de la explotación, y se transmitirá la oportuna información a la empresa ferroviaria o al conductor del tren.».
 - 10) El título de la cláusula 4.3.5.4 se sustituye por el texto siguiente:

«4.3.5.4. Carga estática por eje, masa media por unidad de longitud y características geométricas de la separación entre ejes».
 - 11) La sección 4.8 se sustituye por el texto siguiente:

«4.8. REGISTRO DE LA INFRAESTRUCTURA Y REGISTRO EUROPEO DE TIPOS AUTORIZADOS DE VEHÍCULOS

Los datos que se deberán facilitar para el registro previsto en el artículo 34 de la Directiva 2008/57/CE son los indicados en la Decisión de Ejecución 2011/665/UE de la Comisión, de 4 de octubre de 2011, sobre el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos Ferroviarios (*).
-
- (*) DO L 264 de 8.10.2011, p. 32.».
- 12) La sección 7.6.5 se sustituye por el texto siguiente:

«7.6.5. Incluso cuando se ha autorizado la entrada en servicio de un vagón, es necesario garantizar que se explota en infraestructuras compatibles.».
 - 13) En el anexo C, sección C.4 «GÁLIBOS DEL VEHÍCULO GA, GB Y GC», el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Las cargas y los vehículos que se ajusten a los gálibos ampliados GA, GB o GC solo se admitirán en líneas adaptadas a estos gálibos. Todos los movimientos GA, GB y GC en las líneas no adaptadas a estos gálibos se tratarán como transportes especiales.»

- 14) Se suprime el anexo D.
 15) Se suprime el anexo H.
 16) En el anexo I, la figura I.5 se sustituye por la siguiente:

«Input Pressure (brake pipe pressure)»

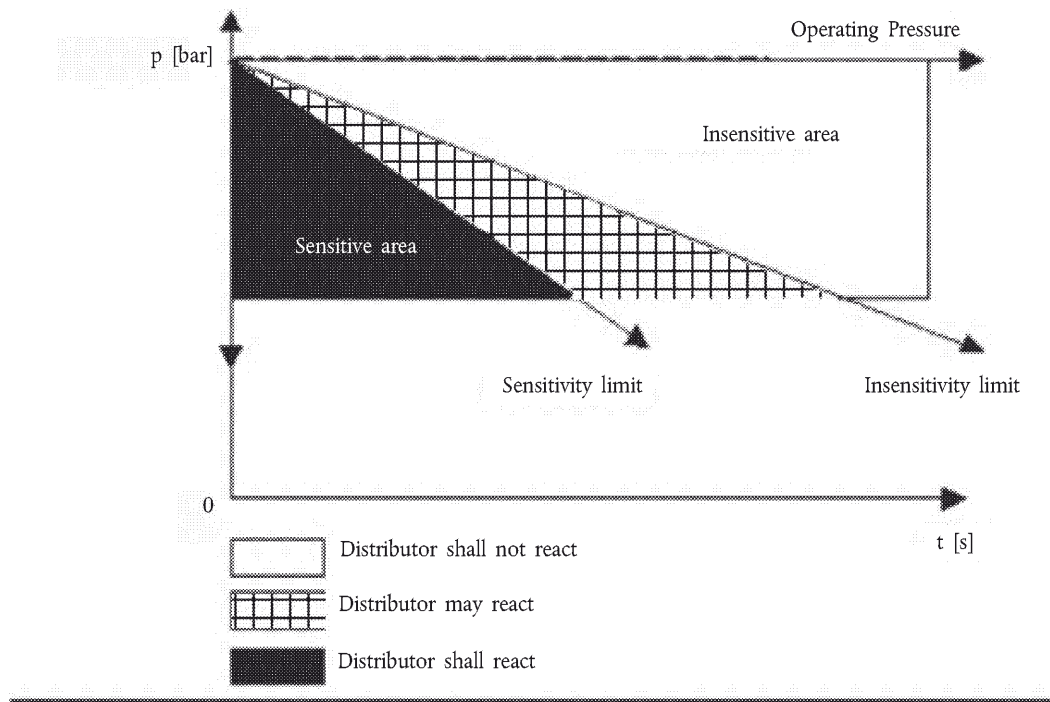


Figura I.5»

- 17) En el anexo P, el cuadro P.3 se modifica como sigue:
- en la primera entrada a partir del principio del cuadro «Una sobrecarga de alta presión hasta 6 bar en la tubería de freno, tras una aplicación completa en servicio, no provocará una aplicación del freno si se mantiene durante:», el texto de la última columna «Valor límite» se sustituye por el texto siguiente:

«Posición pasajeros: hasta 10 segundos
 Posición mercancías: hasta 40 segundos»;
 - en cuarta entrada a partir del principio del cuadro «Tiempo de liberación de un tren tras una aplicación completa», el texto de la última columna «Valor límite» se sustituye por el texto siguiente:

«Posición pasajeros: hasta 25 segundos
 Posición mercancías: hasta 60 segundos».
- 18) En el anexo Q, el cuadro Q.1 se modifica como sigue:
- en el texto de la quinta columna «Experiencia en servicio (módulo V)», la quinta entrada desde el final del cuadro «Guarnición y disco del freno» se sustituye por lo siguiente:

«12 meses»;
 - en el texto de la quinta columna «Experiencia en servicio (módulo V)», la cuarta entrada desde el final del cuadro «Zapatillas del freno» se sustituye por lo siguiente:

«12 meses».
- 19) En el anexo T, sección T.1.1 «Introducción», el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:
- «Las líneas de Gran Bretaña disponen de los siguientes gálibos para vagones de mercancías: W6, W7, W8 y W9. Los gálibos se describen en los apartados "Sección A – W6", "Sección B – Ejemplo de cálculo", "Sección C – W7 y W8" y "Sección D – W9". La aplicación de estos gálibos se limita a los vehículos cuyo movimiento de suspensión lateral y oscilación son mínimos. Los vehículos con una suave suspensión lateral o una fuerte oscilación se someterán a una evaluación dinámica de acuerdo con las normas nacionales notificadas.»

- 20) En el anexo V, la sección V.2 se modifica como sigue:
- a) el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:
- «Para los vagones de mercancías que circulen en el Reino Unido tendrán que calcularse la fuerza de frenado equivalente y, en su caso, cualquier otro factor de fuerza. Para los vagones de mercancías que circulen en Estados miembros distintos del Reino Unido se tendrá que calcular el peso de frenado/porcentaje del peso de frenado. Para los vagones de mercancías que tengan que circular en el Reino Unido y en otros Estados miembros, se calcularán tanto la fuerza de frenado equivalente/los factores de la fuerza de frenado como el peso de frenado/porcentaje del peso de frenado.»;
- b) en el subcapítulo «Cálculo de los datos de la fuerza de frenado», se suprime el inciso ii).
- 21) El anexo AA se modifica como sigue:
- a) la sección Módulo SD se modifica como sigue:
- i) en la subsección 4.2, párrafo segundo, se suprime el guion sexto,
- ii) en la subsección 10, se suprimen las palabras «y, en particular, lo siguiente» y el guion noveno;
- b) la sección Módulo SF («Verificación de los productos») se modifica como sigue:
- i) en la subsección 5, segundo párrafo, se suprime el guion tercero,
- ii) en la subsección 10, se suprime el guion segundo;
- c) en la sección Módulo SH2 («Sistema de gestión de la calidad total con examen del diseño»), subsección 10, se suprime el guion octavo.
- 22) El anexo FF se modifica como sigue:
- a) el cuadro FF 2.1 se modifica como sigue:
- i) la nota g se sustituye por el texto siguiente:
- «(g) Funciones estándar hasta un volumen máximo de 14 l en el cilindro del freno o volumen de control (volumen ficticio).»;
- ii) la nota k se sustituye por el texto siguiente:
- «(k) SW 4/3 — con la válvula de corte C3W, llenado de los depósitos de control y auxiliar en tiempos casi idénticos.»;
- b) el cuadro FF 2.2 se modifica como sigue:
- i) en la novena entrada desde el final «Oerlikon/ESH 100», el texto de la última columna «Freno de aire comprimido», se sustituye por lo siguiente:
- «Freno G/P con acción no universal cuando los volúmenes preajustados o en el cilindro del freno conectado no superen 14 l»;
- ii) la nota b se sustituye por el texto siguiente:
- «(b) SW 4C — llenado controlado del depósito de control con protección contra sobrecarga cuando se afloja el freno.»;
- iii) la nota d se sustituye por el texto siguiente:
- «(d) El estrangulador del distribuidor debe adaptarse por fases a los volúmenes del depósito auxiliar del vehículo.»;
- c) en el cuadro FF 3, las entradas cuarta y quinta desde el final se sustituyen por el texto siguiente:
- | | | |
|-------|---|----------|
| «DAKO | Válvula proporcional a la carga SL1 o SL2 | DAKO-DSS |
| DAKO | Válvula proporcional a la carga SL1 o SL2 | DAKO-DS» |
- d) en el cuadro FF 8, el entrada sexta (PKP) se sustituye por lo siguiente:
- | | |
|-------|-----------|
| «CNTK | Varsovia» |
|-------|-----------|
- 23) Queda suprimido el anexo KK.

ANEXO II

El anexo de la Decisión 2008/163/CE (ETI SRT) se modifica como sigue:

- 1) El título «PROYECTO DE ESPECIFICACIÓN TÉCNICA DE INTEROPERABILIDAD» se sustituye por lo siguiente:
«ESPECIFICACIÓN TÉCNICA DE INTEROPERABILIDAD».
- 2) En la cláusula 4.2.4.1 «Detectores de cajas de grasa calientes», el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:
«El administrador de la infraestructura especificará los detectores de cajas de grasas calientes en tierra y su ubicación. La empresa ferroviaria dará información sobre estos detectores en el libro de itinerarios.».
- 3) La cláusula 4.2.5.9 se sustituye por el texto siguiente:
«4.2.5.9. Sistema de alumbrado de emergencia del tren
Las disposiciones de la cláusula 4.2.7.12 sobre el alumbrado de emergencia de la ETI del material rodante del ferrocarril de alta velocidad se aplican también al material rodante de viajeros del ferrocarril convencional, con la excepción de que se requiere una autonomía de 90 minutos tras la interrupción de la alimentación eléctrica principal.».
- 4) En la cláusula 4.3.2 «Interfaces con el subsistema de infraestructura», el epígrafe de la primera columna del cuadro se sustituye por «ETI SRT».
- 5) La cláusula 4.3.2.1 se sustituye por el texto siguiente:
«4.3.2.1. Pasillos de evacuación
La definición de pasillos de evacuación figura en la sección 4.2.2.7 de la presente ETI.».
- 6) En la cláusula 4.3.3 «Interfaces con el subsistema de energía», el epígrafe de la primera columna del cuadro se sustituye por «ETI SRT».
- 7) En la cláusula 4.3.4 «Interfaces con el subsistema de control-mando y señalización», el epígrafe de la primera columna del cuadro se sustituye por «ETI SRT».
- 8) En la cláusula 4.3.5 «Interfaces con el subsistema de explotación y gestión del tráfico», el epígrafe de la primera columna del cuadro se sustituye por «ETI SRT».
- 9) La cláusula 4.3.6 «Interfaces con el subsistema de material rodante» se modifica como sigue:
 - a) el epígrafe de la primera columna del cuadro se sustituye por «ETI SRT»;
 - b) las entradas 9 y 10 del cuadro se sustituyen por el texto siguiente:

«4.2.5.9 Sistema de alumbrado de emergencia del tren	4.2.7.12	
4.2.5.10 Desconexión del aire acondicionado del tren	4.2.7.11.1»	

- 10) En la cláusula 4.3.7 «Interfaces con el subsistema de personas con movilidad reducida», el epígrafe de la primera columna del cuadro se sustituye por «ETI SRT».
- 11) La sección 4.8 se sustituye por el texto siguiente:

«4.8. Registro de la infraestructura y registro europeo de tipos autorizados de vehículos

Los datos que deberán facilitarse para los registros previstos en los artículos 34 y 35 de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (*) son los indicados en la Decisión de Ejecución 2011/633/UE de la Comisión, de 15 de septiembre de 2011, sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria (**) y en la Decisión de Ejecución 2011/665/UE de la Comisión, de 4 de octubre de 2011, sobre el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos Ferroviarios (**).

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

(**) DO L 256 de 1.10.2011, p. 1.

(***) DO L 264 de 8.10.2011, p. 32.».

- 12) En la cláusula 6.2.1 «Evaluación de la conformidad (aspectos generales)», el texto «ETI de seguridad en los túneles del ferrocarril convencional» se sustituye por «ETI SRT».
- 13) Queda suprimido el anexo A.

- 14) Queda suprimido el anexo B.
- 15) El anexo F se modifica como sigue:
- a) en la sección F.3.1 Módulo SB («Examen de tipo»), subsección 3, párrafo sexto, el guion segundo se sustituye por el texto siguiente:
- «— el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos, incluida toda la información especificada en la ETI.»;
- b) la sección F.3.2 Módulo SD («Sistema de gestión de la calidad de la producción») se modifica como sigue:
- i) en la subsección 4.1, párrafo tercero, el guion sexto se sustituye por el texto siguiente:
- «— el Registro de la infraestructura, incluida toda la información especificada en la ETI.»;
- ii) en la subsección 10, el guion noveno se sustituye por lo siguiente:
- «— el Registro de la infraestructura, incluida toda la información especificada en la ETI.»;
- c) la sección F.3.3 Módulo SF («Verificación de los productos») se modifica como sigue:
- i) en la subsección 5, párrafo segundo, el guion tercero se sustituye por el texto siguiente:
- «— el Registro de la infraestructura, incluida toda la información especificada en la ETI.»;
- ii) en la subsección 10, el guion segundo se sustituye por el texto siguiente:
- «— el Registro de la infraestructura, incluida toda la información especificada en la ETI.»;
- d) la sección F.3.4 Módulo SG («Verificación por unidad») se modifica como sigue:
- i) en la subsección 3, párrafo segundo, el segundo guion se sustituye por el texto siguiente:
- «— el Registro de la infraestructura, incluida toda la información especificada en la ETI.»;
- ii) en la subsección 8, el octavo guion se sustituye por el texto siguiente:
- «— el Registro de la infraestructura, incluida toda la información especificada en la ETI.»;
- e) la sección F.3.5 Módulo SH2 («Sistema de gestión de la calidad total con examen de diseño») se modifica como sigue:
- i) en la subsección 4.2, párrafo segundo, el séptimo guion se sustituye por el texto siguiente:
- «— el Registro de la infraestructura o el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos, incluida toda la información especificada en la ETI.»;
- ii) en la subsección 10, el octavo guion se sustituye por el texto siguiente:
- «— el Registro de la infraestructura, incluyendo toda la información especificada en la ETI.».
-

ANEXO III

El anexo de la Decisión 2008/164/CE (ETI PMR) se modifica como sigue:

1) La cláusula 4.1.2.18.1 se sustituye por el texto siguiente:

«4.1.2.18.1. Altura de los andenes

En el caso de los andenes de la red de alta velocidad donde esté previsto que los trenes conformes con la ETI del material rodante del ferrocarril de alta velocidad paren en condiciones normales de explotación, los valores correspondientes están establecidos en la ETI INS AV (cláusula 4.2.20.4).

En lo que se refiere a los andenes de la red de alta velocidad donde no esté previsto que paren en condiciones normales de explotación trenes conformes con la ETI del material rodante del ferrocarril de alta velocidad y a los andenes de la red ferroviaria convencional, se admiten dos valores nominales de altura del andén: 550 mm y 760 mm por encima del plano de rodadura. Las tolerancias aplicables a estas dimensiones serán de - 35 mm/+ 0 mm.

En el caso de los andenes de la red ferroviaria convencional previstos para que también tengan parada los tranvías (por ejemplo, Stadtbahn o Tram-Train), se permite una altura nominal del andén comprendida entre 300 mm y 380 mm. Las tolerancias aplicables a estas dimensiones serán de +/- 20 mm.

En las curvas de radio inferior a 500 m, se permite que la altura del andén sea superior o inferior a la especificada siempre que el primer peldaño utilizable del vehículo se ajuste a la figura 11 de la cláusula 4.2.2.12.1.».

2) En la cláusula 4.2.2.2.2.1 «Asientos preferentes. Generalidades», la figura 3 se sustituye por la siguiente:

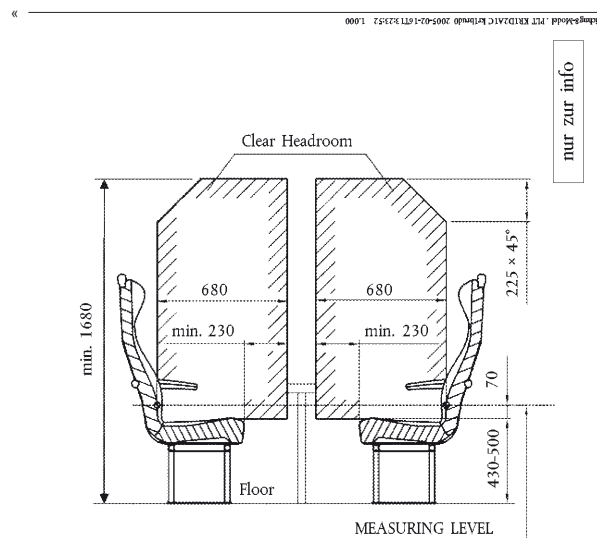


Figura 3»

3) En la cláusula 7.3.2 «Material rodante», el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«La presente ETI no se aplicará al material rodante renovado o acondicionado en virtud de un contrato ya firmado o que se encuentre en la fase final del procedimiento de licitación en la fecha de su entrada en vigor.».

4) En el anexo N «Signos relativos a las PMR», la figura 1 se sustituye por la siguiente:

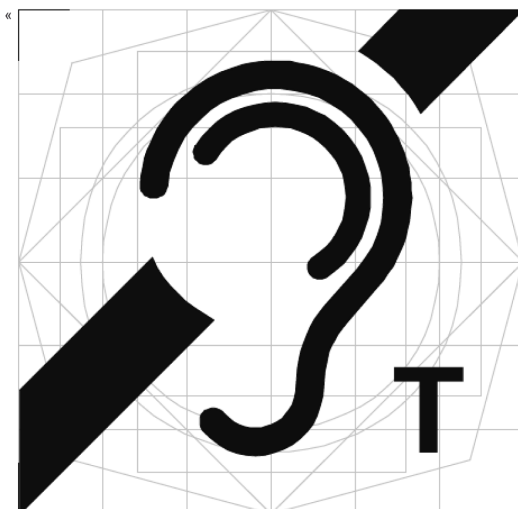


Figura 1»

ANEXO IV

El anexo de la Decisión 2008/217/CE (ETI INF AV) se modifica como sigue:

- 1) En la sección 2.1 «Definición del ámbito de infraestructura», el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«El subsistema estructural de infraestructura del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad incluye los aparatos de vía de las líneas de alta velocidad dentro del ámbito establecido en el capítulo 1.»

- 2) En la cláusula 4.2.1 «Disposiciones generales», el párrafo noveno se sustituye por el texto siguiente:

«Las prestaciones de los trenes de alta velocidad podrán incrementarse también mediante la adopción de sistemas específicos, como la pendulación de las cajas. Se permiten condiciones particulares para la circulación de los trenes así equipados siempre que de ello no resulten restricciones a la circulación de los trenes de alta velocidad no equipados con tales dispositivos.»

- 3) En la cláusula 4.2.3 «Gálibo mínimo de infraestructura», se suprime el párrafo tercero.

- 4) En la cláusula 4.2.8.1 «Insuficiencia de peralte en vía corriente y en vía directa a través de aparatos de vía», se suprime la nota a.

- 5) La cláusula 4.2.9.2 «Valores de diseño» se modifica como sigue:

- a) el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«Los valores de diseño para los proyectos de ancho de vía, perfil de la cabeza del carril e inclinación del carril para vías corrientes se seleccionarán de manera que no se rebasen los límites de conicidad equivalente fijados en el cuadro cuando los modelos de ejes montados siguientes sobrepasen las condiciones de la vía previstas (simulados mediante el cálculo especificado en la norma EN 15302:2008 + A1:2010).

— S 1002 según se define en la norma EN 13715:2006 + A1:2010 con SR = 1 420 mm

— S 1002 según se define en la norma EN 13715:2006 + A1:2010 con SR = 1 426 mm

— GV 1/40 según se define en la norma EN 13715:2006 + A1:2010 con SR = 1 420 mm

— GV 1/40 según se define en la norma EN 13715:2006 + A1:2010 con SR = 1 426 mm»;

- b) el cuadro 1 se sustituye por el siguiente:

«Intervalo de velocidad (km/h)	Valores límite de conicidad equivalente
$v \leq 160$	No se precisa evaluación
$160 < v \leq 280$	0,20
$V > 280$	0,10»

- 6) En la cláusula 4.2.9.3.1 «Valores mínimos del ancho de vía medio», el cuadro se sustituye por el siguiente:

«Intervalo de velocidad (km/h)	Valor mínimo del ancho de vía medio (mm) en 100 m en servicio
$v \leq 200$	1 430
$200 < v \leq 230$	1 432
$230 < v \leq 250$	1 433
$v > 250$	1 434»

- 7) En la cláusula 4.2.11 «Inclinación del carril», letra a) «Vía corriente», el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«La inclinación del carril para un itinerario dado se seleccionará dentro del intervalo 1/20 a 1/40.»

- 8) En la cláusula 4.2.13.1 «Líneas de la categoría I», subsección «Cargas longitudinales», se suprime el último párrafo.

9) La cláusula 4.2.14.1 se sustituye por lo siguiente:

«4.2.14.1. Cargas verticales

Se diseñarán las estructuras para que soporten cargas verticales de acuerdo con los modelos de cargas siguientes, definidos en la norma EN 1991-2:2003:

- a) Modelo de carga 71, definido en la norma EN 1991-2:2003, apartado 6.3.2 (2)P
- b) Modelo de carga SW/0 para puentes continuos, definido en la norma EN 1991-2:2003, apartado 6.3.3 (3)P

Los modelos de carga se multiplicarán por el factor alfa (α) definido en la norma EN 1991-2:2003, apartados 6.3.2 (3)P y 6.3.3 (5)P. El valor de α será igual o superior a 1.

Los efectos de las cargas de los modelos indicados se aumentarán con el factor dinámico ϕ (Φ) definido en la norma EN 1991-2:2003, apartados 6.4.3(1)P y 6.4.5.2(2).

La flexión vertical máxima de una plataforma de puente no superará los valores establecidos en el apartado A2.4.4.2.3(1) del anexo A2 de la norma EN 1990:2002 + EN 1990:2002/A1:2005».

10) En la cláusula 4.2.14.2 «Análisis dinámico», el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«Los valores de cresta máximos permitidos previstos en el proyecto para la aceleración de la plataforma de un puente calculada a lo largo de la línea de la vía no superarán los valores establecidos en el apartado A2.4.4.2.1(4)P del anexo A2 de la norma EN 1990:2002 + EN 1990:2002/A1:2005. Los proyectos de puentes tendrán en cuenta los efectos más desfavorables de o bien las cargas verticales especificadas en el apartado 4.2.14.1 o bien el modelo de carga HSML, con arreglo a la norma EN 1991-2:2003, apartado 6.4.6.5(3).».

11) La cláusula 4.2.14.4 se sustituye por lo siguiente:

«4.2.14.4 Fuerzas de lazo

En el proyecto de estructura se tendrá en cuenta la fuerza de lazo, según lo establecido en la norma EN 1991-2:2003, apartados 6.5.2(2)P y (3). Se aplicará tanto a la vía recta como en curva.».

12) En la cláusula 4.2.14.5 «Acciones debidas a la tracción y el frenado (cargas longitudinales)», el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«Se tendrán en cuenta las fuerzas de arranque y frenado para el cálculo de estructuras como establece la norma EN 1991-2:2003, apartados 6.5.3(2)P, (4), (5) y (6). La dirección de las fuerzas de arranque y frenado tendrá en cuenta las direcciones de marcha permitidas en cada vía.».

13) En la cláusula 4.2.18 «Características eléctricas», se suprime el párrafo segundo.

14) En la cláusula 4.2.23.1 «Espacio lateral a lo largo de las vías», el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«En las líneas de las categorías II y III, deberá crearse un espacio lateral similar donde sea razonablemente realizable. Cuando no pueda crearse un espacio, se informará de esta circunstancia a las empresas ferroviarias.».

15) En la cláusula 4.7 «Condiciones de salud y seguridad», el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«El personal dedicado al mantenimiento del subsistema de infraestructura del ferrocarril de alta velocidad, cuando trabaje en la vía o en sus inmediaciones, llevará ropa reflectante con la marca CE.».

16) La cláusula 4.8 se sustituye por lo siguiente:

«4.8 Registro de la infraestructura y registro europeo de tipos autorizados de vehículos

Los datos que se deberán facilitar para el registro previsto en el artículo 35 de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (*) son los indicados en la Decisión de Ejecución 2011/633/UE de la Comisión, de 15 de septiembre de 2011, sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria (**)

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

(**) DO L 256 de 1.10.2011, p. 1.».

- 17) En la cláusula 5.3.1.1 «Perfil de la cabeza de carril», las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:
- a) Vía corriente
El perfil de la cabeza de carril, se seleccionará de entre la gama establecida en la norma EN 13674-1:2003, anexo A.
- b) Aparatos de vía:
El perfil de la cabeza de carril, se seleccionará de entre la gama establecida en el anexo A de la norma EN 13674-1:2011 y en el anexo A de la norma 13674-2:2006 + A1:2010.»
- 18) La cláusula 5.3.1.3 se sustituye por el texto siguiente:
- «5.3.1.3 Clases de acero
- a) Vía corriente
La clase de acero del carril se ajustará a la norma EN 13674-1:2011, capítulo 5.
- b) Aparatos de vía
La clase de acero del carril se ajustará a la norma EN 13674-2:2006 + A1:2010, capítulo 5.»
- 19) En la cláusula 5.3.2 «Sistemas de sujeción del carril», se suprime la letra d).
- 20) En la cláusula 6.1.6.2 «Evaluación del sistema de sujeción», se suprime el guion segundo.
- 21) En la cláusula 7.3.5. «Peculiaridades de la red en Finlandia», el cuadro de la subsección «Conicidad equivalente» se sustituye por el siguiente:
- | «Intervalo de velocidad (km/h) | Valor mínimo del ancho de vía medio por encima de 100 m (mm) |
|--------------------------------|--|
| $v \leq 160$ | No se precisa evaluación |
| $160 < v \leq 200$ | 1 519 |
| $200 < v \leq 230$ | 1 521 |
| $230 < v \leq 250$ | 1 522 |
| $v > 250$ | 1 523» |
- 22) En la cláusula 7.3.6.2, sección «Andenes (sección 4.2.20)», subsección «Longitud mínima de los andenes de viajeros», se suprime el párrafo segundo.
- 23) El anexo A queda modificado como sigue:
- a) en el cuadro A1, se suprime la entrada «5.3.2.d Resistencia eléctrica»;
- b) en el cuadro A2, se suprime la entrada «4.2.18 Características eléctricas».
- 24) En el anexo B1, cuadro B1, se suprime la entrada «4.2.18 Características eléctricas».
- 25) En el anexo C, el título de capítulo: «Módulo A: Control interno del diseño con verificación del producto» se sustituye por el título de capítulo: «Módulo A1: Control interno del diseño con verificación del producto».
- (26) Se suprime el anexo D.
- (27) Se suprime el anexo F.
- (28) En el anexo H, se suprime la cuarta línea.

ANEXO V

El anexo A de la Decisión 2008/231/CE (ETI EXP AV) se sustituye por el texto siguiente:

«ANEXO A

NORMAS DE EXPLOTACIÓN DEL ERTMS

Las normas de explotación de los sistemas ERTMS/ETCS y ERTMS/GSM-R se especifican en el documento técnico "ERTMS operational rules and principles – version 2", publicado en el sitio web de la AFE (<http://www.era.europa.eu>).»

ANEXO VI

El anexo de la Decisión 2008/232/CE (ETI MRT AV) se modifica como sigue:

- 1) En la cláusula 3.4.3 «Compatibilidad técnica», la subsección «Requisito esencial 2.4.3, apartado 3», párrafo segundo, se suprime el guion decimotercero.
- 2) En la sección 3.7 «Elementos del subsistema "Material rodante" relacionados con los requisitos esenciales», se suprime la última entrada del cuadro «Registros de infraestructuras y material rodante».
- 3) En la sección 4.1 «Introducción», el párrafo tercero se sustituye por la siguiente frase:

«Las características comunes del material rodante se definen en la sección 4 de la presente ETI.»
- 4) En la cláusula 4.2.2.5, se suprime el párrafo segundo.
- 5) En la cláusula 4.2.3.1, el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«El certificado de verificación "CE" del examen de tipo o de diseño del material rodante indicará el gálibo evaluado.»
- 6) En la cláusula 4.2.3.3.2.1 «Trenes clase 1», el párrafo séptimo se sustituye por el texto siguiente:

«En el caso de los vehículos con ruedas de giro independiente, cuando no sea posible inhibir las falsas alarmas por medio del número de identificación del tren, se dará prioridad al sistema de detección de a bordo, siempre que se controlen los cojinetes de todas las ruedas.»
- 7) En la cláusula 4.2.3.3.2.3.2 «Requisitos funcionales del vehículo», el párrafo tercero se sustituye por lo siguiente:

«Como alternativa a este requisito de niveles de disparo de alarma, se admite que, por acuerdo mutuo entre el administrador de la infraestructura y la empresa ferroviaria, se identifiquen los trenes por medio del sistema de identificación de trenes y se utilicen los niveles de alarma específicos que se acuerden, diferentes de los niveles antes mencionados.»
- 8) En la cláusula 4.2.3.4.3 «Valores límite de esfuerzo sobre la vía», letra b) «Esfuerzos longitudinales», el párrafo cuarto se sustituye por el texto siguiente:

«Caso 2: En los demás casos de frenado, como el frenado de reducción de velocidad en servicio normal, frenado de parada no repetitivo o frenado repetitivo de control de velocidad, el administrador de la infraestructura definirá, para cada línea afectada, el uso de estos frenos y el valor de esfuerzo máximo admisible. Las posibles limitaciones del esfuerzo de frenado definidas en la cláusula 4.2.4.5 se justificarán y tendrán en cuenta en las normas de explotación.»
- 9) En la cláusula 4.2.3.4.5 «Diseño para la estabilidad del vehículo», el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«Se especificará y se certificará la gama de valores de velocidad y conicidad de estabilidad teórica del vehículo y se indicará en el registro de material rodante.»
- 10) En la cláusula 4.2.3.4.7 «Valores teóricos de los perfiles de las ruedas», en el cuadro 4, el texto de la columna «Perfil de la cabeza del carril», en las entradas nº 5 y nº 6 se sustituye por el texto siguiente:

«Sección transversal del carril 60 E 2, definida en la norma EN 13674-1:2003/A1:2007.»
- 11) La cláusula 4.2.3.7 se sustituye por el texto siguiente:

«4.2.3.7 Radio mínimo de curva

Este parámetro tiene relación con el subsistema de infraestructuras de alta velocidad en cuanto que las curvaturas mínimas que hay que tener en cuenta vienen definidas en parte para las vías de alta velocidad (en función de la insuficiencia de peralte) y en parte para las vías de apartadero. Se hará referencia a los puntos 4.2.6 y 4.2.24.3 de la ETI "Infraestructuras de alta velocidad" de 2006.»
- 12) En la cláusula 4.2.4.5 «Frenos de Foucault», párrafo segundo, el primer guion se sustituye por el texto siguiente:

«— En lo que respecta al frenado de emergencia, en todas las líneas, con excepción de las líneas de enlace específicas.»
- 13) En la cláusula 4.2.4.5 «Frenos de Foucault», párrafo segundo, el segundo guion se sustituye por el texto siguiente:

«— En lo que respecta al esfuerzo de frenado de servicio máximo o normal, en los tramos de línea donde lo permita el administrador de infraestructuras.»

14) La cláusula 4.2.6.1 se sustituye por el texto siguiente:

«4.2.6.1 Condiciones ambientales

El material rodante y todos sus componentes cumplirán los requisitos de la presente ETI en las zonas climáticas T1, T2 o T3 especificadas en la norma EN 50125-1:1999, por las que está previsto que circule.»

15) En la cláusula 4.2.6.2.2 «Cargas aerodinámicas sobre los viajeros en el andén», subsección «Condiciones del ensayo», el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Si la evaluación se realiza correctamente con un andén de 240 mm de altura o menor, se considerará que el tren es aceptable para todas las líneas.»

16) En la cláusula 4.2.7.2.2 «Medidas de prevención de incendios», el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«Los requisitos de conformidad se indican en la cláusula 7.1.7.»

17) En la cláusula 4.2.7.4.2.1 «Bocinas — Generalidades», después de la letra d) se añade el texto siguiente:

«o

e) Dos bocinas que se hagan sonar por separado. Las frecuencias fundamentales de las notas de las bocinas serán:

nota alta: 660 Hz ± 30 Hz

nota baja: 370 Hz + 20 Hz.»

18) En la cláusula 4.2.7.4.2.5 «Bocinas — Requisitos de los componentes de interoperabilidad», se añade el siguiente texto:

«o

660 Hz + 30 Hz.»

19) En la cláusula 4.2.8.3.6.1 «Fuerza de contacto del pantógrafo», letra b) «Ajuste de la fuerza media de contacto del pantógrafo e integración en el subsistema de material rodante», se suprime el párrafo quinto.

20) En la cláusula 4.2.10.1 «Responsabilidades», se suprime el párrafo quinto.

21) En la cláusula 4.2.10.2.2 «Documentación de mantenimiento», párrafo primero, el guion cuarto se sustituye por el texto siguiente:

«— Límites de seguridad e interoperabilidad: Para los componentes o piezas que puedan afectar a la seguridad o a la interoperabilidad conforme a la presente ETI, este documento establece los límites medibles que no deberán excederse en servicio (incluida la explotación en modo degradado).»

22) En la cláusula 4.2.10.3 «Gestión del expediente de mantenimiento», cuarto párrafo, se suprime el primer guion.

23) En la cláusula 4.2.10.4 «Gestión de la información de mantenimiento», se suprime el guion primero.

24) La sección 4.8 se sustituye por el texto siguiente:

«4.8 Registro de la infraestructura y registro europeo de tipos autorizados de vehículos

Los datos que se deberán facilitar para el registro previsto en el artículo 34 de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (*) son los indicados en la Decisión de Ejecución 2011/665/UE de la Comisión, de 4 de octubre de 2011, sobre el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos Ferroviarios (**).

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

(**) DO L 264 de 8.10.2011, p. 32.»

25) La cláusula 7.1.3 se sustituye por el texto siguiente:

«7.1.3 Material rodante de nueva construcción de un diseño existente no certificado con arreglo a una versión anterior (2002) de la ETI MRT AV

En relación con el material rodante de nueva construcción de un diseño existente, en el caso de material rodante de clase 2, no contemplado en el ámbito de la versión anterior (2002) de la ETI MRT AV, se permite, durante un período transitorio de cuatro años a partir de la fecha de aplicación de la presente ETI (el 1 de septiembre de 2008), autorizar la puesta en servicio de dicho material rodante sin aplicación de la presente ETI MRT AV. En este caso, se aplicarán las normas nacionales notificadas. Una vez transcurrido el período transitorio de cuatro años, se efectuará una evaluación de la conformidad con la ETI MRT AV actual a fin de permitir la puesta en servicio del material rodante de nueva construcción de que se trata.

Un diseño existente según lo mencionado en los puntos 7.1.2 y 7.1.3 es un diseño específico que ya ha sido utilizado para producir un tipo de material rodante cuya puesta en servicio ha sido autorizada en un Estado miembro ya antes de la fecha de aplicación de la presente ETI.».

- 26) La cláusula 7.1.8.2 se sustituye por el texto siguiente:

«7.1.8.2 Acuerdos futuros

Cualquier futuro acuerdo o modificación de acuerdos existentes, en particular los que incluyen la compra de material rodante cuyo diseño no haya sido certificado con arreglo a las disposiciones de las ETI, tendrá en cuenta la legislación comunitaria y la presente ETI. Los Estados miembros notificarán dichos acuerdos o modificaciones a la Comisión. Se aplicará el procedimiento establecido en la cláusula 7.1.8.1.».

- 27) En la cláusula 7.3.2.7 «Detección de cajas de grasas calientes para trenes de clase 2 [cláusula 4.2.3.3.2.3]», la subsección «Requisitos funcionales del vehículo» se sustituye por lo siguiente:

«Requisitos funcionales del vehículo

Es conveniente que el administrador de la infraestructura y la empresa ferroviaria lleguen a un acuerdo sobre los sistemas de identificación de trenes y sobre el uso de niveles de alarma específicos.».

- 28) En la cláusula 7.3.2.10 «Longitud máxima de los trenes [4.2.3.5]», la subsección «Caso específico de Gran Bretaña» se sustituye por el texto siguiente:

«Caso específico de Gran Bretaña

Categoría "P", permanente

La ETI "Infraestructura de alta velocidad" de 2006 contiene un caso específico de la red británica que establece que los andenes de las líneas acondicionadas han de tener una longitud útil mínima de 300 m. La longitud de los trenes de alta velocidad destinados a prestar servicio en la red británica será compatible con la longitud de los andenes en los que vayan a detenerse.».

- 29) En la cláusula 7.3.2.19 «Pantógrafos [apartado 4.2.8.3.6]», la subsección «Caso específico para trenes que circulen por la red de Gran Bretaña» se sustituye por lo siguiente:

«Caso específico para trenes que circulen por la red de Gran Bretaña

Categoría "P", permanente

Los arcos de los pantógrafos utilizados en líneas de categoría II y III no llevarán cuernos aislados, a menos que se permitan para rutas específicas.

En las líneas de categoría II y III, la gama de conducción del arco del pantógrafo será de 1 300 mm.

Los pantógrafos tendrán una zona de trabajo de 2,1 m.

El arco del pantógrafo tendrá una anchura máxima a lo largo de la vía de 400 mm.».

- 30) En la cláusula 7.3.2.19. «Pantógrafos [apartado 4.2.8.3.6]», subsección «Envolvente del pantógrafo», el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«A todas las velocidades hasta la velocidad de línea; máximo peralte; máxima velocidad del viento a la que es posible circular sin restricciones, y velocidad extrema del viento.».

- 31) El anexo F se modifica como sigue:

- a) en la sección F.3.1 Módulo SB (Examen de tipo), subsección 3, párrafo sexto, el guion segundo se sustituye por el texto siguiente:

«— el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos, incluida toda la información especificada en la ETI.»;

- b) la sección F.3.2 Módulo SD (Sistema de gestión de la calidad de la producción) se modifica como sigue:

- i) en la subsección 4.2, párrafo segundo, se suprime el guion sexto,
ii) en la subsección 10, se suprimen las palabras «y, en particular, lo siguiente» y el guion noveno;

- c) la sección F.3.3 Módulo SF (Verificación del producto) se modifica como sigue:

- i) en la subsección 5, párrafo segundo, se suprime el guion tercero,
ii) en la subsección 10, se suprime el guion segundo;

d) la sección F.3.4 Módulo SH2 (Sistema de gestión de la calidad total con examen del diseño) se modifica como sigue:

i) en la subsección 4.2, párrafo segundo, el guion séptimo se sustituye por el texto siguiente:

«— el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos, incluida toda la información especificada en la ETI,»

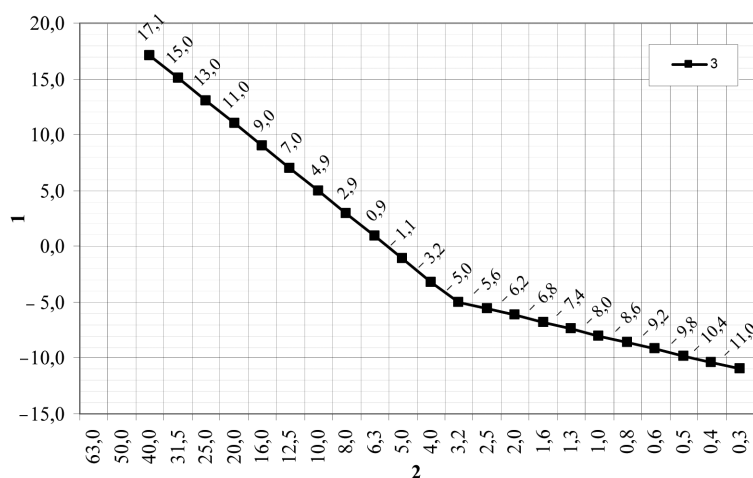
ii) en la subsección 10, se suprime el guion octavo.

32) Se suprime el anexo I.

33) En el anexo N, la figura N1 se sustituye por la siguiente:

«Figura N1

Espectro límite de irregularidades del carril de la vía de referencia



Clave

1. Nivel de irregularidades en bandas de 1/3 de octava, dB
 2. Longitud de onda, cm»
 3. Nivel de irregularidades en bandas de 1/3 de octava, dB

34) En el anexo P, parte P.1 «Introducción», el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«En este anexo se describe el procedimiento que habrá de seguirse para determinar la deceleración a_i (m/s^2) para la gama de velocidades $[v_{i-1}, v_i]$ en las condiciones degradadas del caso B de la tabla 6 del apartado 4.2.4.1 de la presente ETI y las máximas distancias de parada correspondientes de la tabla 7 de la cláusula 4.2.4.1 de la presente ETI.»

ANEXO VII

El anexo de la Decisión 2008/284/CE (ETI ENE AV) se modifica como sigue:

- 1) En la cláusula 4.2.2 «Tensión y frecuencia», el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«La tensión y frecuencia suministradas a los terminales de la subestación y al pantógrafo cumplirán lo dispuesto en la norma EN 50163:2004, cláusula 4. La conformidad se acreditará mediante un análisis del diseño.».
- 2) En la cláusula 4.2.3 «Rendimiento del sistema y potencia instalada», el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«El diseño del subsistema de energía garantizará la capacidad de la alimentación eléctrica para alcanzar el rendimiento especificado.».
- 3) En la cláusula 4.2.4 «Frenos de recuperación», el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«No es obligatorio que el diseño de los sistemas de alimentación eléctrica de CC permita el uso de los frenos de recuperación como freno de servicio.».
- 4) En la cláusula 4.2.6 «Compatibilidad electromagnética externa», el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«La compatibilidad electromagnética externa no es una característica específica de la red ferroviaria transeuropea de alta velocidad. Las instalaciones de alimentación de energía cumplirán lo dispuesto en la norma EN 50121-2:2006 para satisfacer todos los requisitos relativos a la compatibilidad electromagnética.».
- 5) En la cláusula 4.2.9.2 «Geometría de la línea aérea de contacto», se suprime el párrafo cuarto.
- 6) En la cláusula 4.2.10 «Cumplimiento del sistema de la línea aérea de contacto con el gálibo de infraestructura», el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«El diseño del sistema de la línea aérea de contacto se ajustará a los gálidos de infraestructura definidos en la cláusula 4.2.3 de la ETI de infraestructura del ferrocarril de alta velocidad. El diseño de la línea aérea de contacto se ajustará a la envolvente cinemática de los vehículos.».
- 7) En la cláusula 4.2.15 «Fuerza de contacto media», el párrafo séptimo se sustituye por el texto siguiente:

«Además, en las líneas de nueva construcción puede permitirse el uso de los pantógrafos que sigan las curvas C1 o C2. En las líneas ya existentes puede ser necesario el uso de los pantógrafos que sigan las curvas C1 o C2.».
- 8) En la cláusula 4.2.20 «Capacidad de transporte de corriente. Sistemas de corriente continua. Trenes en reposo», el párrafo cuarto se sustituye por el texto siguiente:

«La evaluación de la conformidad se efectuará con arreglo a la norma EN 50367:2006, anexo A.4.1.».
- 9) La cláusula 4.2.21 «Secciones de separación de fases» se modifica como sigue:
 - a) el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Se dispondrán los medios que permitan volver a arrancar un tren parado dentro de la sección de separación de fases. La sección neutra será conectable a las secciones adyacentes mediante disyuntores controlados a distancia.».
 - b) en la subcláusula «Líneas de las categorías II y III»:
 - i) el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Para las líneas de las categorías II y III, pueden aplicarse las secciones de separación especificadas para las líneas de la categoría I o un diseño según la figura 4.2.21. En el caso de la figura 4.2.21, la sección central estará conectada al circuito del retorno de corriente, las secciones neutras (d) podrán estar formadas por aisladores de sección neutra y las dimensiones serán las siguientes:».
 - ii) se suprime el párrafo quinto.
- 10) En la cláusula 4.2.22.1, el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«Los administradores de infraestructura vecinos se pondrán de acuerdo respecto a (a) o (b) según las circunstancias.».
- 11) En la cláusula 4.2.23 «Medidas de coordinación de la protección eléctrica», el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«El diseño de la coordinación de la protección eléctrica del subsistema de energía se ajustará a los requisitos especificados en la norma EN 50388:2005, apartado 11.».

12) La cláusula 4.2.25 se sustituye por el texto siguiente:

«4.2.25. Armónicos y efectos dinámicos

El subsistema de energía del ferrocarril de alta velocidad soportará las sobretensiones generadas por los armónicos del material rodante hasta los límites fijados en la norma EN 50388:2005, cláusula 10.4, para la alimentación de corriente alterna. La evaluación de la conformidad consistirá en un estudio de compatibilidad que demuestre que el elemento del subsistema puede soportar armónicos hasta los límites definidos en la norma EN 50388:2005, cláusula 10. La evaluación de la conformidad se llevará a cabo con arreglo a la norma EN 50388:2005, cláusula 10».

13) La sección 4.8 se sustituye por el texto siguiente:

«4.8. **Registro de la infraestructura y registro europeo de tipos autorizados de vehículos**

Los datos que se deberán facilitar para el registro previsto en el artículo 35 de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (*) son los indicados en la Decisión de Ejecución 2011/633/UE de la Comisión, de 15 de septiembre de 2011, sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria (**).

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

(**) DO L 256 de 1.10.2011, p. 1.».

14) En la cláusula 6.2.2.1 «Disposiciones generales», el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«Para el procedimiento de evaluación del subsistema de energía, la entidad contratante o su mandatario establecido en la Unión podrán elegir entre:

- el procedimiento de verificación de la unidad (módulo SG) recogido en el anexo A.3 de la presente ETI, o
- el procedimiento del sistema de gestión de la calidad total con examen del diseño (módulo SH2) recogido en el anexo A.3 de la presente ETI.».

15) Se suprime el anexo D.

16) Se suprime el anexo E.

ANEXO VIII

En el anexo de la Decisión 2011/229/UE (ETI Ruido FC), la cláusula 4.8.2 se sustituye por el texto siguiente:

«4.8.2. Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos

Los datos que se deberán facilitar para el registro previsto en el artículo 34 de la Directiva 2008/57/CE son los indicados en la Decisión de Ejecución 2011/665/UE de la Comisión, de 4 de octubre de 2011, sobre el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos Ferroviarios (*).

(*) DO L 264 de 8.10.2011, p. 32.».

ANEXO IX

El anexo de la Decisión 2011/274/UE (ETI ENE FC) se modifica como sigue:

- 1) En la cláusula 4.1 «Introducción», el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«Teniendo en cuenta todos los requisitos esenciales aplicables, se caracteriza el subsistema de energía mediante las especificaciones indicadas en los puntos 4.2 a 4.7.».

- 2) En la cláusula 4.2.3 «Tensión y frecuencia», se suprime el párrafo cuarto.

- 3) En la cláusula 4.2.4.1 «Corriente máxima del tren», se suprime el párrafo primero.

- 4) En la cláusula 4.2.6 «Capacidad de transporte de corriente, sistemas de c.c., trenes en reposo», se suprime el párrafo tercero.

- 5) En la cláusula 4.2.7 «Frenado de recuperación», se suprime el párrafo tercero.

- 6) En la cláusula 4.2.13.1 «Altura nominal del hilo de contacto», se suprime el párrafo quinto.

- 7) En la cláusula 4.2.13.3 «Desviación lateral», se suprime el párrafo cuarto.

- 8) En la cláusula «Separación de pantógrafos», se suprime el último párrafo (el texto después del cuadro 4.2.17).

- 9) En la cláusula 4.2.18 «Material del hilo de contacto», el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«Para las líneas de c.a., se diseñará el hilo de contacto para permitir el empleo de pletinas de contacto de carbono puro (ETI de locomotoras y material rodante de viajeros del sistema ferroviario convencional, punto 4.2.8.2.9.4.2).».

- 10) En la cláusula 4.2.19 «Secciones de separación de fases», se suprime el párrafo cuarto.

- 11) En la cláusula 4.2.20.1 «Generalidades», el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«Los Administradores de Infraestructura vecinos se pondrán de acuerdo, bien sobre (a), bien sobre (b), según las circunstancias existentes.».

- 12) En la cláusula 4.2.20.2 «Pantógrafo levantado», se suprime el párrafo segundo.

- 13) Las cláusulas 4.4.2.1 y 4.4.2.2 se sustituyen por el texto siguiente:

«4.4.2.1. Gestión de la alimentación eléctrica en condiciones normales

En condiciones normales, para cumplir la cláusula 4.2.4.1 la corriente máxima admisible del tren no superará el valor indicado en el registro de infraestructura.

4.4.2.2. Gestión de la alimentación eléctrica en condiciones anómalas:

En condiciones anómalas, puede ser menor la corriente máxima admisible en el tren. El Administrador de Infraestructuras informará de la variación a las empresas ferroviarias.».

- 14) La cláusula 4.8 se sustituye por el texto siguiente:

«4.8. Registro de infraestructura y registro europeo de tipos autorizados de vehículos

Los datos que se deberán facilitar para el registro previsto en el artículo 35 de la Directiva 2008/57/CE son los indicados en la Decisión de Ejecución 2011/633/UE de la Comisión, de 15 de septiembre de 2011, sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria (*).

(*) DO L 256 de 1.10.2011, p. 1.».

- 15) En la cláusula 7.4.1 «Introducción», el párrafo quinto se sustituye por lo siguiente:

«En el caso de los subsistemas ya existentes, podrá permitirse la circulación de vehículos conformes con la ETI siempre que cumplan los requisitos esenciales de la Directiva 2008/57/CE. En este caso, el Administrador de Infraestructura deberá poder demostrar, de manera voluntaria, el nivel de cumplimiento de los parámetros básicos de la presente ETL.»

- 16) La cláusula 7.4.4 se sustituye por el texto siguiente:

«7.4.4. *Subsistemas existentes que no están sujetos a un proyecto de renovación o acondicionamiento*

Un subsistema que esté actualmente en servicio podrá admitir, de acuerdo con los requisitos de las ETI de material rodante del sistema ferroviario convencional y del sistema ferroviario de alta velocidad, que circulen trenes mientras cumplan los requisitos esenciales.»

- 17) Se suprime el anexo C.

- 18) Se suprime el anexo D.
-

ANEXO X

El anexo de la Decisión 2011/275/UE (ETI INF FC) se modifica como sigue:

- 1) En la sección 4.2.1 «Categorías de línea ETI», se suprime el punto 4.
- 2) En la sección 4.2.2 «Parámetros característicos», se suprimen los puntos 6, 7 y 8.
- 3) La sección 4.2.3.2 «Requisitos aplicables a los parámetros básicos» se modifica como sigue:
 - a) el punto 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6) Se permite una sección de vía de pequeña longitud con dispositivos que permitan la transición entre distintos anchos de vía nominales.»;
 - b) el punto 8 se sustituye por lo siguiente:

«8) Los niveles de prestaciones en trenes convencionales pueden mejorarse adoptando sistemas específicos, tales como la pendulación de cajas. Se permiten condiciones especiales para la circulación de dichos trenes, siempre que no ocasionen limitaciones a otros trenes que no estén equipados con dichos sistemas.».
- 4) En la sección 4.2.4.2 «Distancia entre ejes de vías», se suprime el punto 3.
- 5) En la sección 4.2.4.3, se suprimen los puntos 9 y 10.
- 6) En la sección 4.2.4.4 «Radio mínimo de las alineaciones circulares», se suprime el punto 5.
- 7) En la sección 4.2.5.1 «Ancho de vía nominal», se suprime el punto 2.
- 8) En la sección 4.2.5.2 «Peralte», se suprime el punto 2.
- 9) En la sección 4.2.5.7.1 «Plena vía», se suprime el punto 3.
- 10) La sección 4.2.7.2.2 «Compatibilidad con los sistemas de frenado» se modifica como sigue:
 - a) se suprime el punto 2;
 - b) el punto 3 se sustituye por lo siguiente:

«Cuando la vía sea compatible con el uso de sistemas de frenado independientes de las condiciones de adherencia, se tendrán en cuenta las condiciones climáticas locales y el número previsto de aplicaciones repetidas del freno en una localización determinada. Los sistemas de frenado independientes de las condiciones de adherencia rueda-carril incluyen frenos magnéticos y frenos de corriente de Foucault.».
- 11) En la sección 4.2.10.1 «Longitud útil de los andenes», se suprime el punto 3.
- 12) En la sección 4.2.12.1 «Indicadores de distancia», se suprime el punto 2.
- 13) En la sección 4.2.13.1 «Generalidades», se suprime el punto 2.
- 14) La sección 4.8 se sustituye por el texto siguiente:

«4.8. Registro de infraestructura y Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos

Los datos que se deberán facilitar para el registro previsto en el artículo 35 de la Directiva 2008/57/CE son los indicados en la Decisión de Ejecución 2011/633/UE de la Comisión, de 15 de septiembre de 2011, sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria (*).

(*) DO L 256 de 1.10.2011, p. 1.».

- 15) En la sección 5.3.1.1 «Perfil de la cabeza del carril», se suprime el punto 2.
 - 16) Se suprime la sección 6.1.4.2 «Declaración CE de conformidad para el carril».
 - 17) Se suprime la sección 6.5 «Evaluación del registro de infraestructura».
 - 18) La sección 7.3.4 «Líneas existentes que no están sujetas a un proyecto de renovación o acondicionamiento» se modifica como sigue:
 - a) el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«En el caso de los subsistemas ya existentes, podrá permitirse la circulación de vehículos conformes con la ETI siempre que cumplan los requisitos esenciales de la Directiva 2008/57/CE. En este caso, el Administrador de Infraestructura deberá poder demostrar, de manera voluntaria, el nivel de cumplimiento de los parámetros básicos de la presente ETI por parte del subsistema existente.»
 - b) se suprime el punto 2.
 - 19) En la sección 7.6.3.1 «Parámetros característicos (4.2.2)», se suprime el punto 6.
 - 20) En la sección 7.6.10.1 «Gálibo de implantación de obstáculos (4.2.4.1)», se suprime el punto 4.
 - 21) Se suprime el anexo D.
-

ANEXO XI

El anexo de la Decisión 2011/291/UE (ETI «locomotoras y material rodante de viajeros» FC) se modifica como sigue:

- 1) En la cláusula 4.1.1 «Consideraciones generales», se suprime el párrafo quinto.
- 2) En la cláusula 4.2.2.2.3 «Enganche final», subcláusula a) «Enganche final. Aspectos generales», párrafo primero, se suprime el guion segundo.
- 3) En la cláusula 4.2.2.10 «Condiciones de carga y masa ponderada», se suprime el párrafo séptimo.
- 4) En la cláusula 4.2.3.1 «Gálibo», se suprimen los párrafos sexto y séptimo.
- 5) En la cláusula 4.2.3.3.1 «Características del material rodante para la compatibilidad con los sistemas de detección de trenes», se suprime el párrafo segundo.
- 6) En la cláusula 4.2.4.5.2. «Frenado de emergencia», subcláusula «Cálculo de la deceleración», se suprime el párrafo sexto («Para cada condición de carga... de las pruebas requeridas a continuación»).
- 7) La cláusula 4.2.4.5.4 «Cálculos relacionados con la capacidad térmica» se modifica como sigue:
 - a) se suprime el párrafo séptimo;
 - b) el párrafo octavo se sustituye por el texto siguiente:

«Se propone el siguiente "caso de referencia" para la pendiente que se considere: mantener la velocidad de 80 km/h en una pendiente de un gradiente constante de un 21 ‰ a lo largo de una distancia de 46 km.».
- 8) En la cláusula 4.2.4.5.5 «Frenado de estacionamiento», el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«Las prestaciones del frenado de estacionamiento de la unidad (tren o vehículo) se calcularán según lo definido en la norma EN14531-6:2009.».
- 9) En la cláusula 4.2.5.9 «Calidad del aire interno», párrafo segundo, guion segundo, el segundo subpárrafo se sustituye por el texto siguiente:

«Si este mecanismo de emergencia consiste en ventilación forzada alimentada con batería, se tomarán mediciones para definir la duración del período durante el cual el nivel de CO₂ permanecerá por debajo de 10 000 ppm, suponiendo una carga de viajeros derivada de la condición de carga "masa teórica bajo carga útil normal". La duración de este período no será inferior a 30 minutos.».
- 10) En la cláusula 4.2.6.1 «Condiciones medioambientales», se suprime el sexto párrafo.
- 11) En la cláusula 4.2.6.1.1 «Altitud», se suprime el párrafo segundo.
- 12) En la cláusula 4.2.6.1.2 «Temperatura», se suprime el párrafo segundo.
- 13) En la cláusula 4.2.6.1.5 «Nieve, hielo y granizo», se suprime el párrafo sexto.
- 14) En la cláusula 4.2.8.1.2 «Requisitos de las prestaciones», se suprime el párrafo quinto.
- 15) En la cláusula 4.2.8.2.2 «Funcionamiento dentro de los márgenes de tensión y frecuencia», se suprime el párrafo tercero.
- 16) En la cláusula 4.2.8.2.4 «Potencia máxima y corriente de la línea aérea de contacto», se suprime el párrafo tercero.
- 17) En la cláusula 4.2.8.2.5 «Corriente máxima en parado para sistemas de corriente continua», el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«En la cláusula 4.2.6 de la ETI de energía del ferrocarril convencional se especifican los valores límite.».
- 18) En la cláusula 4.2.8.2.8 «Función de medida del consumo de energía (eléctrica)», se suprime el párrafo tercero.
- 19) En la cláusula 4.2.8.2.9.2 «GEOMETRÍA DEL ARCO DEL PANTÓGRAFO (NIVEL COMPONENTE DE INTEROPERABILIDAD)», se suprime el párrafo segundo.
- 20) En la cláusula 4.2.10.1 «Consideraciones generales y categorías», se suprime el párrafo cuarto.

21) La cláusula 4.8 se sustituye por el texto siguiente:

«4.8. Registro de infraestructura y Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos

Los datos que se deberán facilitar para el registro previsto en el artículo 34 de la Directiva 2008/57/CE son los indicados en la Decisión de Ejecución 2011/665/UE de la Comisión, de 4 de octubre de 2011, sobre el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos Ferroviarios (*).

(*) DO L 264 de 8.10.2011, p. 32.»

ANEXO XII

En el anexo de la Decisión 2011/314/UE (ETI EXP FC), el apéndice A se sustituye por el texto siguiente:

«*Apéndice A*

Normas de explotación del ERTMS

Las normas de explotación de los sistemas ERTMS/ETCS y ERTMS/GSM-R se especifican en el documento técnico "ERTMS operational rules and principles – version 2", publicado en el sitio web de la AFE (<http://www.era.europa.eu>).»
