

Diario Oficial de la Unión Europea

L 256



Edición
en lengua española

Legislación

54° año

1 de octubre de 2011

Sumario

II Actos no legislativos

DECISIONES

2011/633/UE:

- ★ **Decisión de Ejecución de la Comisión, de 15 de septiembre de 2011, sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria** [notificada con el número C(2011) 6383] ⁽¹⁾ 1

Precio: 3 EUR

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

ES

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

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

II

(Actos no legislativos)

DECISIONES

DECISIÓN DE EJECUCIÓN DE LA COMISIÓN

de 15 de septiembre de 2011

sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria

*[notificada con el número C(2011) 6383]***(Texto pertinente a efectos delEEE)**

(2011/633/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Artículo 1

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 35, apartado 2,

Las especificaciones comunes del registro de la infraestructura a que hace referencia el artículo 35 de la Directiva 2008/57/CE figuran en el anexo de la presente Decisión.

Artículo 2

Considerando lo siguiente:

1. Cada Estado miembro velará por que su registro de la infraestructura esté informatizado y cumpla los requisitos de las especificaciones comunes a que hace referencia el artículo 1 en un plazo no superior a tres años desde la entrada en vigor de la presente Decisión.

(1) Con arreglo al artículo 35 de la Directiva 2008/57/CE, cada Estado miembro debe velar por que se publique y actualice un registro de la infraestructura. La Comisión debe adoptar las especificaciones del registro atendiendo al proyecto elaborado por la Agencia Ferroviaria Europea («la Agencia»).

2. Los Estados miembros velarán por que sus registros estén conectados entre sí y con la interfaz común de usuario mencionada en el artículo 4 en un plazo no superior a seis meses desde la puesta en servicio de dicha interfaz.

Artículo 3

(2) Son necesarias especificaciones comunes complementarias para hacer fácilmente accesibles los datos de los registros en varios Estados miembros. El desarrollo y despliegue de una interfaz informática común de usuario que sirva de registro virtual de la infraestructura ferroviaria a nivel europeo debe realizarse simultáneamente a la creación de los registros nacionales de infraestructura y a la recogida de datos. Los Estados miembros deben cooperar, con la ayuda de la Agencia, para garantizar que los registros sean operativos, contengan todos los datos, estén interconectados y proporcionen una interfaz común a los usuarios.

En un plazo no superior a un año desde la entrada en vigor de la presente Decisión, la Agencia publicará una guía de aplicación relativa a las especificaciones a que hace referencia el artículo 1 que deberá mantener actualizada. La guía de aplicación hará referencia a las cláusulas pertinentes de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI) correspondientes a cada parámetro.

Artículo 4

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

1. La Agencia redactará las especificaciones detalladas y el plan de gobernanza e implantación en relación con: a) el desarrollo, la pruebas, el despliegue y el funcionamiento de una interfaz común de usuario, y b) la interconexión de los registros nacionales, y las presentará a la Comisión en un plazo no superior a un año desde la entrada en vigor de la presente Decisión.

⁽¹⁾ DO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

2. La interfaz común de usuario mencionada en el apartado 1 será una aplicación web que facilitará el acceso a los datos de los registros de infraestructura a nivel europeo y será operativa en un plazo no superior a tres años desde la entrada en vigor de la presente Decisión.

3. Cuando los avances en el desarrollo de las ETI así lo exijan, la Agencia recomendará actualizaciones de las especificaciones mencionadas en el artículo 1, así como de las especificaciones detalladas mencionadas en el apartado 1 del presente artículo.

Artículo 5

1. Los Estados miembros velarán por que todos los datos necesarios sean recogidos e introducidos en su registro nacional de la infraestructura de conformidad con los apartados 2 a 5 y garantizarán que esos datos sean fiables y estén actualizados.

2. Los datos relativos a las infraestructuras de los corredores de mercancías definidos en el Reglamento (UE) nº 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ serán recogidos e introducidos en el registro nacional de la infraestructura en un plazo no superior a tres años desde la entrada en vigor de la presente Decisión.

3. Salvo los mencionados en el apartado 2, los datos relativos a las infraestructuras puestas en servicio después de la entrada en vigor de la Directiva 2008/57/CE y antes de la entrada en vigor de la presente Decisión serán recogidos e introducidos en el registro nacional de la infraestructura en un plazo no superior a tres años desde la entrada en vigor de la presente Decisión.

4. Salvo los mencionados en el apartado 2, los datos relativos a infraestructuras puestas en servicio antes de la entrada en vigor de la Directiva 2008/57/CE serán recogidos e introducidos en el registro nacional de la infraestructura de conformidad con el plan de implantación mencionado en el artículo 6, apartado 1, pero en un plazo no superior a cinco años desde la entrada en vigor de la presente Decisión.

5. Los datos relativos a apartaderos privados puestos en servicio antes de la entrada en vigor de la Directiva 2008/57/CE serán recogidos e introducidos en el registro nacional de la infraestructura de conformidad con el plan de implantación

mencionado en el artículo 6, apartado 1, pero en un plazo no superior a siete años desde la entrada en vigor de la presente Decisión.

6. Los datos relativos a infraestructuras puestas en servicio después de la entrada en vigor de la presente Decisión serán introducidos en el registro nacional de la infraestructura en cuanto dichas infraestructuras entren en servicio y en cuanto se cree el registro mencionado en el artículo 2, apartado 1.

Artículo 6

1. Cada Estado miembro elaborará un plan nacional de implantación, junto con el calendario correspondiente, para ejecutar las obligaciones que se deriven de la presente Decisión. El plan nacional de implantación se presentará a la Comisión en un plazo no superior a seis meses desde la entrada en vigor de la presente Decisión.

2. La Agencia coordinará, supervisará y apoyará la implantación de los registros nacionales de la infraestructura. En particular, creará y gestionará un grupo compuesto de representantes de las entidades a cargo de la creación y mantenimiento de los registros nacionales. Estas entidades enviarán un informe de ejecución a la Agencia cada cuatro meses. La Agencia informará periódicamente a la Comisión sobre los avances realizados en la aplicación de la presente Decisión.

Artículo 7

La presente Decisión será aplicable a partir del 16 de marzo de 2012.

Artículo 8

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros y la Agencia Ferroviaria Europea.

Hecho en Bruselas, el 15 de septiembre de 2011.

Por la Comisión

Siim KALLAS

Vicepresidente

⁽¹⁾ DO L 276 de 20.10.2010, p. 22.

ANEXO

1. INTRODUCCIÓN**1.1. Ámbito de aplicación técnico**

1) Esta especificación se refiere a los datos sobre los siguientes subsistemas del sistema ferroviario de la Unión:

- a) el subsistema estructural «infraestructura»;
- b) el subsistema estructural «energía»;
- c) las instalaciones fijas del subsistema estructural «control-mando y señalización».

2) Estos subsistemas están incluidos en la lista de subsistemas del punto 1 del anexo II de la Directiva 2008/57/CE.

1.2. Ámbito de aplicación geográfico

El ámbito de aplicación geográfico de esta especificación es el sistema ferroviario de la Unión determinado por la Directiva 2008/57/CE.

1.3. Responsabilidad

Los Estados miembros decidirán las entidades responsables de la creación y el mantenimiento del Registro de la Infraestructura.

1.4. Definiciones

A los efectos de la presente especificación, se entenderá por:

- a) «macronivel»: la red ferroviaria global definida por tramos de línea y puntos operacionales;
- b) «micronivel»: la red ferroviaria detallada definida, en lo que se refiere a los tramos de línea, por las vías, y en lo que se refiere a los puntos operacionales, por las vías y los apartaderos;
- c) «línea»: una secuencia de uno o más tramos, que pueden estar compuestos de varias vías;
- d) «tramo de línea»: la parte de la línea entre puntos operacionales adyacentes, que puede estar compuesta de varias vías;
- e) «punto operacional»: cualquier ubicación para operaciones de servicio ferroviario donde los servicios puedan tener su inicio o fin o cambiar de itinerario, y donde se presten servicios de pasajeros o mercancías; «punto operacional» podrá ser cualquier ubicación donde cambie la funcionalidad de parámetros fundamentales de un subsistema, o bien cualquier ubicación en un límite entre Estados miembros o administradores de infraestructuras;
- f) «vía»: cualquier vía utilizada para movimientos de servicios ferroviarios; los apartaderos de adelantamiento y cruce en líneas sencillas, o los ramales de conexión necesarios únicamente para el funcionamiento de los trenes, no se publicarán;
- g) «apartadero»: cualquier vía no utilizada para movimientos de servicios ferroviarios.

2. FINALIDAD**2.1. Generalidades**

El Registro de la Infraestructura se utilizará con fines de planificación en el diseño de nuevos trenes y el desarrollo de rutas previamente al inicio de una explotación. Por consiguiente, el Registro de la Infraestructura soportará los procesos descritos a continuación.

2.2. Diseño de subsistemas de material rodante

El cumplimiento de las ETI y las normas técnicas nacionales notificadas es esencial desde el inicio del diseño de subsistemas nuevos o del rediseño de subsistemas existentes a lo largo de todo el proceso de fabricación. A fin de ajustarse a las características de la infraestructura para el uso previsto del material rodante, deberán utilizarse los parámetros del Registro de la Infraestructura.

2.3. Garantizar la compatibilidad técnica de las instalaciones fijas

- 1) El organismo notificado comprobará la conformidad de los subsistemas con las ETI aplicables atendiendo a la información en la ETI pertinente y en los registros y verificará las interfaces con el sistema dentro del cual esté incorporado el subsistema. La verificación de la compatibilidad técnica de las interfaces podrá garantizarse consultando el Registro de la Infraestructura.

- 2) El organismo designado por los Estados miembros comprobará la conformidad de los subsistemas cuando sean de aplicación las normas nacionales, en cuyo caso podrá consultarse el Registro de la Infraestructura para verificar la compatibilidad técnica de las interfaces.

2.4. Supervisión de la interoperabilidad de la red ferroviaria de la Unión

Con el fin de supervisar periódicamente el desarrollo de la red interoperable de la Unión, se garantizará la transparencia en relación con los avances realizados en materia de interoperabilidad.

2.5. Determinación de la compatibilidad con el itinerario de los trenes planificados

- 1) Antes de obtener del administrador de la infraestructura el acceso a la red, la empresa ferroviaria comprobará en el registro de la infraestructura la compatibilidad con el itinerario del servicio ferroviario planificado. La empresa ferroviaria deberá asegurarse de que el itinerario que tenga previsto utilizar sea capaz de recibir su tren.
- 2) La empresa ferroviaria seleccionará sus vehículos teniendo en cuenta cualquier restricción de la autorización de entrada en servicio, así como un itinerario posible para el tren que deba circular:
 - a) todos los vehículos del tren deberán cumplir los requisitos aplicables a los itinerarios por los que este tenga que circular;
 - b) el tren en cuanto combinación de vehículos deberá cumplir las limitaciones técnicas del itinerario de que se trate.

3. CARACTERÍSTICAS DEL REGISTRO DE LA INFRAESTRUCTURA

3.1. Estructura de la red ferroviaria a efectos del Registro

- 1) A efectos del Registro de la Infraestructura, cada Estado miembro subdividirá su red ferroviaria en tramos de línea y puntos operacionales. Este nivel del Registro se denominará el macronivel.
- 2) Las rúbricas correspondientes a los «tramos de línea» que se deberán publicar en relación con los subsistemas de infraestructura, energía, y control-mando y señalización se asignarán al elemento «vía», denominado el micronivel.
- 3) Las rúbricas correspondientes a los «puntos operacionales» que se deberán publicar en relación con el subsistema de infraestructura se asignarán a los elementos de infraestructura «vía» y «apartadero», denominados el micronivel.

3.2. Rúbricas del Registro de la Infraestructura

- 1) Las rúbricas y su formato se publicarán de conformidad con el cuadro 1.
- 2) Las rúbricas indicadas como «obligatorias» en el cuadro 1 se publicarán en todos los casos. Las rúbricas indicadas como «otras» en el cuadro 1 dependen del contexto y se publicarán según requieran los Estados miembros.
- 3) La aplicación de las rúbricas al tipo de red en el cuadro 1 se especificará mediante las abreviaturas siguientes:
 - «ETI»: líneas verificadas en relación con la ETI,
 - «existentes»: líneas puestas en servicio antes de la entrada -en vigor de la Directiva 2008/57/CE y pendientes de verificación en relación con las ETI,
 - «RTE FC, RTE AV, fuera de la RTE»: líneas pertenecientes al tipo correspondiente de red, independientemente de que hayan sido verificadas en relación con las ETI o no,
 - «todas»: todas las líneas de la Unión.

Cuadro 1

Rúbricas del Registro de la Infraestructura

Número	Título	Formato	Definición	Obligatoria [M]/otra [O]
1	ESTADO MIEMBRO			
1.1	TRAMO DE LÍNEA			
1.1.1	VÍA			

Número	Título	Formato	Definición	Obligatoria [M]/otra [O]
1.1.1.0.0	Información general			
1.1.1.0.0.1	Denominación del AI	[Cadena de caracteres]	Administrador de infraestructuras es cualquier organismo o empresa responsable, en particular, de la instalación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria [artículo 2, letra h), de la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo].	M
1.1.1.0.0.2	Identificación nacional de la línea	[Cadena de caracteres]	Identificación o número único de la línea en el Estado miembro	O
1.1.1.0.0.3	Identificación de la vía	[Cadena de caracteres]	Identificación o número único de la vía en el Estado miembro	M
1.1.1.0.0.4	Inicio de la vía	[WGS84 + NNN.NN + Cadena de caracteres]	Coordenadas geográficas según el sistema geodésico mundial (SGM) normal y punto kilométrico o milla relativo a la identificación de la línea en el inicio del tramo de vía en el sentido normal de la marcha. En caso de que ambos sentidos sean posibles, cualquier extremo puede ser el inicio.	M
1.1.1.0.0.5	Punto operacional en el inicio de la vía	[Cadena de caracteres]	Denominación del punto operacional en el inicio del tramo de vía en el sentido normal de la marcha	O
1.1.1.0.0.6	Final de la vía	[WGS84 + NNN.NN + Cadena de caracteres]	Coordenadas geográficas según el sistema geodésico mundial (SGM) normal y punto kilométrico o milla relativo a la identificación de la línea en el inicio del tramo de vía en el sentido normal de la marcha. En caso de que ambos sentidos sean posibles, cualquier extremo puede ser el final.	M
1.1.1.0.0.7	Punto operacional al final de la vía	[Cadena de caracteres]	Denominación del punto operacional al final del tramo de vía en el sentido normal de la marcha.	O
1.1.1.1	Subsistema «infraestructura»			
1.1.1.1.1	Declaraciones de verificación de la vía			
1.1.1.1.1.1	Declaración de verificación CE de la vía (INF)	[CC/ RRRRRRRRRRRR/ SSSS/NNNNNN]	Número único para las declaraciones CE según los requisitos de formato especificados en el «Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents» (ERA/INF/10-2009/INT).	M – ETI
1.1.1.1.1.2	Declaración de demostración de conformidad de la IE para la vía (INF)	[CC/ RRRRRRRRRRRR/ SSSS/NNNNNN]	Número único para las declaraciones IE (infraestructura existente) según los requisitos de formato especificados en el "Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents" (ERA/INF/10-2009/INT).	O – existentes

Número	Título	Formato	Definición	Obligatoria [M]/otra [O]
1.1.1.1.2	Parámetros de prestaciones			
1.1.1.1.2.1	Tipo de línea	[RN] Selección única de la lista predeterminada: I/II/III/IV/V/VI/VII	Importancia de una línea (principal u otra) y la forma de conseguir los parámetros requeridos para la interoperabilidad (línea nueva o acondicionada) según la definición en la ETI INF FC (infraestructura de ferrocarril convencional). Este parámetro solo es aplicable a las líneas de la RTE.	M – RTE AV M – RTE FC
1.1.1.1.2.2	Tipo de tráfico	[A] selección única de una lista predeterminada: P/F/M	Indica para una categoría de línea ETI el tipo de tráfico dominante para el sistema objetivo y los parámetros fundamentales correspondientes (pasajeros, mercancías, mixta), según la definición en la ETI INF FC. Este parámetro solo es aplicable a las líneas fuera de la RTE.	M
1.1.1.1.2.3	Capacidad de carga	[Cadena de caracteres]	Resultado del proceso de clasificación establecido en la norma EN 15528:2008 (anexo A) e indicado en esa norma como «categoría de línea». Representa la capacidad de la infraestructura de soportar las cargas verticales impuestas por los vehículos sobre la línea o el tramo de línea en un servicio normal en forma de combinación de categoría de línea RTE con una velocidad autorizada con arreglo los anexos E o C de la ETI (categoría de línea-velocidad, ejemplos: E5-100, D4xL-100).	M
1.1.1.1.2.4	Velocidad máxima permitida	[NNN]	Velocidad operacional nominal máxima en la línea como resultado de las características de los subsistemas INF, ENE y control-mando y señalización, expresada en kilómetros/hora, salvo en el Reino Unido donde se expresa en millas/hora.	M
1.1.1.1.2.5	Intervalo térmico	Selección única de la lista predeterminada: T1 (-25 a +40) T2 (-40 a +35) T1 (-25 a +45) Tx (-40 a +50)	Intervalo térmico conforme a la cláusula 4.3 de la norma EN 50125-1:1999, que permite el acceso sin restricciones a la línea.	M
1.1.1.1.2.6	Altitud máxima	[NNNN]	Punto más elevado sobre el nivel del mar del tramo de línea en referencia al Normal Amsterdam's Peil (NAP), que es un dato vertical expresado en metros usado en gran parte de Europa.	M
1.1.1.1.2.7	Existencia de condiciones climáticas rigurosas	[S/N]	Las condiciones climáticas en la línea son rigurosas o normales. Condiciones de nieve, hielo y granizo [EN 50125-1:1999, cláusula 4.6] según la definición de la cláusula 4.2.6.1.5 de la ETI locomotoras (LOC) y vagones de pasajeros (PAS) del sistema ferroviario convencional.	M
1.1.1.1.3	Trazado de la línea			
1.1.1.1.3.1	Gálibo interoperable	[AA] selección única de una lista predeterminada: GA/GB/GC	Gálibos GA, GB, GC definidos en el anexo C de la norma EN 15273-3:2009	M

Número	Título	Formato	Definición	Obligatoria [M]/otra [O]
1.1.1.1.3.2	Gálidos multi-nacionales	[Cadena de caracteres]	Gálido multilateral (anexo D, secciones D.1 a D.3 de la norma EN 15273-3:2009) o gálido internacional (anexo C, sección C.2.1 de la norma EN 15273-3:2009) distinto de los gálidos GA, GB y GC.	M
1.1.1.1.3.3	Gálidos nacionales	[Cadena de caracteres]	Gálido doméstico definido en la norma EN 15273-3:2009 u otro gálido local.	O
1.1.1.1.3.4	Número normal del perfil de transporte combinado para cajas móviles	[A NN o A NNN] selección única de una lista predeterminada: C 22, C 32, C 45, C 70, C 80, otros C 341, C 349, C 351, otros C 364, C 400, C 410, otros	Codificación del transporte combinado con cajas móviles definido en el código UIC 596-6. El número técnico se compone del código de compatibilidad del vagón (1 letra) y del número normal del perfil de transporte combinado (2 dígitos, anchura $\leq 2\,550$ mm o 3 dígitos, anchura $> 2\,550 \leq 2\,600$ mm).	O
1.1.1.1.3.5	Número normal del perfil de transporte combinado para semirremolques	[A NN o A NNN] selección única de una lista predeterminada: P 22, P 32, P 45, P 70, P 80, otros P 339, P 341, P 349, P 351, P 359, P 364, P 400, P 410, otros	Codificación del transporte combinado con cajas móviles definido en el código UIC 596-6. El número técnico se compone del código de compatibilidad del vagón (1 letra) y del número normal del perfil de transporte combinado (2 dígitos, anchura $\leq 2\,550$ mm o 3 dígitos, anchura $> 2\,550 \leq 2\,600$ mm).	O
1.1.1.1.3.6	Perfil del gradiente	[NN.N] [NNN.NN + Cadena de caracteres]	Gradientes (expresados en milímetros por metro) y ubicaciones de los cambios de gradiente. Km o milla relativo a la identificación de la línea en el sentido normal de la marcha. Datos indicados en forma de cadena de información: gradiente-ubicación-gradiente-ubicación-...-gradiente.	M
1.1.1.1.3.7	Radio mínimo de curva horizontal	[NNNNN]	Radio de la curva horizontal mínima de un tramo.	M
1.1.1.1.4	Parámetros de vía			
1.1.1.1.4.1	Ancho de vía nominal	[NNNN] selección única de una lista predeterminada: 1000, 1435, 1520, 1524, 1600, 1668	Valor único expresado en milímetros que identifica el ancho de vía. En el caso de vías de múltiples carriles, los requisitos de la presente ETI se deben aplicar de forma independiente a cada par de carriles, que se consideran una vía distinta.	M
1.1.1.1.4.2	Insuficiencia de peralte	[NNN]	Insuficiencia máxima de peralte expresada en milímetros definida como la diferencia entre el peralte aplicado y un peralte de equilibrio mayor que aquel para el que se ha diseñado la línea. En caso de una aceleración lateral de, por ejemplo, $1,0 \text{ m/s}^2$, puede publicarse el valor de 153 mm.	M
1.1.1.1.4.3	Existencia de tolerancias de utilización para conicidad equivalente	[S+enlace/N]	La conicidad equivalente es la tangente del ángulo del cono de un eje con ruedas conificadas cuyo desplazamiento lateral tiene la misma longitud de onda cinemática que el eje dado en vía recta y en curvas de gran radio. Las tolerancias de utilización son una cuestión abierta. Enlace con las normas nacionales si existen.	M

Número	Título	Formato	Definición	Obligatoria [M]/otra [O]
1.1.1.1.4.4	Inclinación del carril	[1:NN] selección única de una lista predeterminada: 1:20/1:30/1:40	Ángulo que define la inclinación de la cabeza de un carril instalado en la vía respecto al plano de los carriles (plano de rodadura), igual al ángulo entre el eje de simetría del carril (o de un carril simétrico equivalente que tenga el mismo perfil de la cabeza) y la perpendicular al plano de los carriles.	M
1.1.1.1.4.5	Existencia de balasto	[S/S+enlace/N]	Fenómeno aerodinámico consistente en que el balasto sale lanzado o proyectado (véase la ETI AV) a más de 190 km/h. El arrastre y vuelo del balasto es una cuestión abierta en la ETI INF AV. Si existen normas nacionales, deberá facilitarse el enlace.	M – RTE AV
1.1.1.1.5	Aparatos de vía			
1.1.1.1.5.1	Conformidad de los aparatos de vía con los valores en servicio de la ETI	[S/N+enlace]	Las dimensiones de los aparatos de vía deberán mantenerse dentro de los límites de las tolerancias en servicio especificadas en la ETI. Si en las líneas existentes se aplican valores menos restrictivos que en la ETI, deberá seleccionarse «no» con un enlace hacia un documento que dé una especificación detallada.	M – existentes
1.1.1.1.5.2	Diámetro mínimo de rueda para un cruce obtuso	[NNN]	La longitud no guiada máxima de los cruzamientos obtusos se basará en un diámetro mínimo de rueda en servicio. Si el valor es inferior al de la ETI, deberá especificarse para las líneas no conformes a la ETI. Diámetro expresado en milímetros.	O – existentes
1.1.1.1.6	Resistencia de las vías a las cargas aplicadas			
1.1.1.1.6.1	Desaceleración máxima del tren	[N.N]	Límite de resistencia longitudinal de la vía en las líneas existentes no conformes a la ETI, indicada en forma de una desaceleración máxima permitida para el tren expresada en metros por segundo al cuadrado.	O – existentes
1.1.1.1.6.2	Uso de frenos de Foucault	[Cadena de caracteres] Selección única de una lista predefinida: permitido/permitido solo para el freno de emergencia/no permitido	Indicación de las limitaciones de uso de frenos de Foucault	M
1.1.1.1.6.3	Uso de frenos magnéticos	[Cadena de caracteres] Selección única de una lista predefinida: permitido/permitido solo para el freno de emergencia/no permitido	Indicación de las limitaciones de uso de frenos magnéticos	M

Número	Título	Formato	Definición	Obligatoria [M]/otra [O]
1.1.1.1.7	Salud, seguridad y medio ambiente			
1.1.1.1.7.1	Categoría de seguridad contra incendios exigida para el material rodante	[A] selección única de una lista predeterminada: N/A/B	Probabilidad definida de que un tren de pasajeros con fuego a bordo continúe su marcha durante un período de tiempo determinado según la ETI SRT y la ETI LOC y PAS del ferrocarril convencional. Nada (N) para los túneles cortos o los tramos de vía elevados de menos de 1 Km.	M – ETI O – existentes
1.1.1.1.7.2	Categoría nacional de seguridad contra incendios exigida para el material rodante	[Cadena de caracteres]	Probabilidad definida de que un tren de pasajeros con fuego a bordo continúe su marcha durante un período de tiempo determinado según las normas nacionales, si existen.	O – existentes
1.1.1.1.7.3	Uso de lubricación de las pestañas	[A] selección única de una lista predeterminada: exigido/ permitido/prohibido	Uso de un dispositivo a bordo de lubricación de las pestañas exigido/permitido/prohibido.	M – RTE FC M – Fuera de la RTE
1.1.1.1.7.4	Existencia de pasos a nivel	[S/N]	Existencia de pasos a nivel en el tramo de línea.	M – RTE FC M – Fuera de la RTE
1.1.1.1.7.5	Aceleración permitida en los pasos a nivel	[N.N]	Límite de aceleración del tren si se para cerca de un paso a nivel expresado en metros por segundo al cuadrado, si dicho límite existe en las normas nacionales.	M – RTE FC M – Fuera de la RTE
1.1.1.1.8	Túnel			
1.1.1.1.8.1	Denominación del administrador de infraestructuras (AI)	[Cadena de caracteres]	Administrador de infraestructuras es cualquier organismo o empresa responsable, en particular, de la instalación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria [artículo 2, letra h), de la Directiva 2001/14/CE].	M
1.1.1.1.8.2	Identificación del túnel	[Cadena de caracteres]	Identificación o número único del túnel en el Estado miembro.	O
1.1.1.1.8.3	Inicio del túnel	[WGS84 + NNN.NN + Cadena de caracteres]	Coordenadas geográficas según el sistema geodésico mundial (SGM) normal y punto kilométrico o milla relativo a la identificación de la línea en el inicio del túnel.	M
1.1.1.1.8.4	Final del túnel	[WGS84 + NNN.NN + Cadena de caracteres]	Coordenadas geográficas según el sistema geodésico mundial (SGM) normal y punto kilométrico o milla relativo a la identificación de la línea al final del túnel.	M
1.1.1.1.8.5	Declaración de verificación CE del túnel (SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ SSSS/NNNNNN]	Número único para las declaraciones CE según los requisitos de formato especificados en el «Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents» (ERA/INF/10-2009/INT).	M – ETI

Número	Título	Formato	Definición	Obligatoria [M]/otra [O]
1.1.1.1.8.6	Declaración de demostración de conformidad de la IE para el túnel (SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRR/ SSSS/NNNNNN]	Número único para las declaraciones IE (infraestructura existente) según los requisitos de formato especificados en el «Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents» (ERA/INF/10-2009/INT).	O – existentes
1.1.1.1.8.7	Longitud del túnel	[NNNNN]	Longitud real de un túnel (expresada en metros) de boca a boca al nivel de la parte superior del carril. Exigida solamente para túneles de longitud superior o igual a 100 metros.	M
1.1.1.1.8.8	Superficie de la sección transversal	[NNN]	Superficie menor de la sección transversal (expresada en metros cuadrados) del túnel.	M
1.1.1.1.8.9	Existencia de un plan de emergencia	[S/N]	Plan elaborado bajo la dirección del AI (administrador de la infraestructura), llegado el caso en cooperación con los EF, los servicios de rescate y las autoridades competentes para cada túnel. Deberá ser coherente con las instalaciones de auto-rescate, evacuación y rescate [ETI seguridad túneles ferroviarios (SRT), Decisión 2008/163/CE de la Comisión].	M – ETI O – existentes
1.1.1.2	Subsistema de energía			
1.1.1.2.1	Declaraciones de verificación de la vía			
1.1.1.2.1.1	Declaración de verificación CE de la vía (ENE)	[CC/ RRRRRRRRRRRR/ SSSS/NNNNNN]	Número único para las declaraciones CE según los requisitos de formato especificados en el «Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents» (ERA/INF/10-2009/INT).	M – ETI
1.1.1.2.1.2	Declaración de demostración de conformidad de la IE para la vía (ENE)	[CC/ RRRRRRRRRRRR/ SSSS/NNNNNN]	Número único para las declaraciones IE (infraestructura existente) según los requisitos de formato especificados en el «Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents» (ERA/INF/10-2009/INT).	O – existentes
1.1.1.2.2	Línea aérea de contacto			
1.1.1.2.2.1	Sistema de alimentación eléctrica (tensión y frecuencia)	[Cadena de caracteres] Selección única de la lista predeterminada: no electrificada/ CA 25kV -50Hz/CA 15kV -16,7Hz/CC 3kV/CC 1,5kV/CC (caso específico FR)/ CC 750V/otros (especificar la tensión nominal, la frecuencia y los intervalos)	Tensión nominal y frecuencia si conformes a la norma EN 50163:2004. Si se supera el intervalo EN, deberá publicarse el valor máximo de la tensión permanente (valor máximo indicado entre paréntesis)	M

Número	Título	Formato	Definición	Obligatoria [M]/otra [O]
1.1.1.2.2.2	Corriente máxima para el tren	[NNNN]	Corriente máxima permisible para el tren expresada en amperios (A).	M
1.1.1.2.2.3	Corriente máxima en reposo por pantógrafo	[NNN]	Corriente máxima permisible para el tren en reposo para los sistemas de CC, expresada en amperios (A).	M
1.1.1.2.2.4	Frenado de recuperación permitido	[S/N]	Frenado de recuperación permitido o no.	M
1.1.1.2.2.5	Altura nominal del hilo de contacto	[N.NN]	Valor nominal de la altura del hilo de contacto en un soporte en condiciones normales, expresado en metros.	M – ETI
1.1.1.2.2.6	Altura máxima del hilo de contacto	[N.NN]	Valor máximo de la altura del hilo de contacto en un soporte en condiciones normales, expresado en metros.	M – RTE AV M – RTE FC M – Fuera de la RTE
1.1.1.2.2.7	Altura mínima del hilo de contacto	[N.NN]	Valor mínimo de la altura del hilo de contacto en un soporte en condiciones normales, expresado en metros.	M – RTE AV M – RTE FC M – Fuera de la RTE
1.1.1.2.3	Pantógrafo			
1.1.1.2.3.1	Arcos de pantógrafo aceptados	[Cadena de caracteres] Selección múltiple de la lista predeterminada: 1 950 mm (Tipo 1)/ 1 950 mm (Tipo 2)/ 1 950 mm (PL)/ 1 800 mm (NO,SE)/ 1 600 mm (EP)/ 1 600 mm (GB,CTRL)/ 1 600 mm (GB)/ 1 450/otros (específiques)	Uno o más arcos de pantógrafo conforme a la ETI RST (material rodante de ferrocarril convencional) o a la norma EN 50367:2006.	M
1.1.1.2.3.2	Requisitos en materia de número de pantógrafos levantados y de separación entre ellos	[Cadena de caracteres]	Número máximo de pantógrafos levantados permitido en la línea. Separación mínima entre los ejes principales de los pantógrafos si al menos dos están levantados, expresada en metros. Valores definidos para la «velocidad máxima permitida» en el tramo.	M
1.1.1.2.3.3	Material permitido para las llantas de rozamiento	[Cadena de caracteres] selección múltiple de la lista predeterminada: cobre/carbono puro/ carbono con aditivo/ carbono con cobre forrado/otros	Uno o más tipos de material permitidos en la línea para las llantas de rozamiento.	M

Número	Título	Formato	Definición	Obligatoria [M]/otra [O]
1.1.1.2.4	Secciones de separación de las líneas aéreas de contacto (OCL)			
1.1.1.2.4.1	Separación de las fases	[S+enlace/N]	Si existe una separación de las fases en el tramo de línea, deberá facilitarse un enlace hacia una descripción detallada.	M
1.1.1.2.4.2	Separación de los sistemas	[S+enlace/N]	Si existe una separación de los sistemas en el tramo de línea, deberá facilitarse un enlace hacia una descripción detallada.	M
1.1.1.2.5	Requisitos relativos al material rodante			
1.1.1.2.5.1	Dispositivo de limitación de corriente obligatorio a bordo	[S/N]	Dispositivo a bordo obligatorio que permita regular la corriente máxima de alimentación del tren	M – RTE FC M – Fuera de la RTE
1.1.1.2.5.2	Fuerza de contacto media permitida	[Cadena de caracteres] o [NNN]	Fuerza de contacto media permitida en la línea. Indíquese bien en forma de curva predefinida, bien en forma de valor expresado en newtons.	M
1.1.1.2.5.3	Dispositivo de despegue automático (DDA) obligatorio	[S/N]	Dispositivo de despegue automático (DDA) exigido en el vehículo conforme a la norma EN 50206-1.	M
1.1.1.3	Subsistema «control-mando y señalización»			
1.1.1.3.1	Declaraciones de verificación de la vía			
1.1.1.3.1.1	Declaración de verificación CE de la vía (CCS)	[CC/ RRRRRRRRRRRR/ SSSS/NNNNNN]	Número único para las declaraciones CE según los requisitos de formato especificados en el «Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents» (ERA/INF/10-2009/INT).	M – ETI
1.1.1.3.1.2	Declaración de demostración de conformidad de la IE para la vía (CCS)	[CC/ RRRRRRRRRRRR/ SSSS/NNNNNN]	Número único para las declaraciones IE (infraestructura existente) según los requisitos de formato especificados en el «Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents» (ERA/INF/10-2009/INT).	O – existentes
1.1.1.3.2	Clase A – Sistema de protección del tren (ETCS)			
1.1.1.3.2.1	Nivel del ETCS	[Cadena de caracteres] Selección única de la lista predefinida: n°1/2/3	Los diferentes niveles de aplicación del ERTMS/ETCS constituyen un medio de expresar las relaciones operacionales posibles entre la vía y el tren. Las definiciones de los niveles están principalmente relacionadas con el equipo en tierra utilizado, con la manera en que la información procedente de este equipo llega a las unidades de a bordo y con la manera en que las funciones se procesan en los equipos en tierra y en los equipos de a bordo.	M

Número	Título	Formato	Definición	Obligatoria [M]/otra [O]
1.1.1.3.2.2	Versión de base del ETCS (x,y)	[N.N.N] selección única de la lista predefinida: (2.2.2)/2.3.0/2.3.0.d/ 3.0.0	Versión de base del ETCS instalado en tierra (la versión entre paréntesis no es plenamente compatible)	M
1.1.1.3.2.3	ETCS con función infill necesario para acceder a la línea	[S/N]	La función infill constituye el criterio de acceso a la red.	O
1.1.1.3.2.4	Función infill del ETCS instalada en tierra	[Cadena de caracteres] selección única de la lista predefinida: Nada Bucle GSM-R Bucle y GSM-R	Información sobre los equipos en tierra instalados capaces de transmitir información sobre la función infill por bucle o GSM-R para instalaciones de nivel 1.	O
1.1.1.3.2.5	Aplicación nacional del ETCS	Número de una lista predefinida	El paquete 44 constituye el medio de transmisión de datos para las aplicaciones nacionales entre el tren y la vía y viceversa, mediante las instalaciones de transmisión de datos incluidas en el ETCS. Los valores NID_XUSER gestionados por la AFE figuran en un documento sobre las variables del ETCS disponible en la web de la AFE. Aplicaciones nacionales instaladas en tierra.	O
1.1.1.3.2.6	Restricciones o condiciones operacionales	[S+enlace/N]	Restricciones o condiciones debidas a una conformidad parcial con la ETI CMS.	O
1.1.1.3.2.7	Funciones de ETCS optativas	[Cadena de caracteres]	El uso de esas funciones optativas del ETCS podría mejorar la explotación de la línea. Se mencionan únicamente con fines informativos y no constituyen criterios de acceso a la red.	O
1.1.1.3.3	Clase A – Radio (GSM-R)			
1.1.1.3.3.1	Versión del GSM-R	[Cadena de caracteres] Selección múltiple de una lista predefinida: nº/1/2/3 nada, 6/14, 7/15	Número de la versión del GSM-R FRS y SRS instalados en tierra.	M
1.1.1.3.3.2	Número mínimo de móviles GSM-R activos a bordo para la transmisión de datos	[Cadena de caracteres] Selección múltiple de una lista predefinida: nº/1/2/3	Número de móviles para la transmisión de datos necesario para el buen funcionamiento del tren. No crítico para la seguridad y no sujeto a interoperabilidad.	M
1.1.1.3.3.3	Funciones GSM-R optativas	[Cadena de caracteres] Selección múltiple de una lista predefinida: Manual de paso de fronteras/Baliza de paso de fronteras/Radio de paso de fronteras/...	El uso de esas funciones optativas del GSM-R podría mejorar la explotación de la línea. Se mencionan únicamente con fines informativos y no constituyen criterios de acceso a la red.	O

Número	Título	Formato	Definición	Obligatoria [M]/otra [O]
1.1.1.3.4	Clase A – Sistema de detección de trenes			
1.1.1.3.4.1	Sistema de detección de trenes de clase A	[S+enlace/N]	Cuestión abierta con un enlace hacia las normas nacionales, si existen.	O
1.1.1.3.5	Clase B – Sistemas de protección de trenes			
1.1.1.3.5.1	Sistemas ferroviarios de protección, control y aviso de clase B u otros instalados (sistema y, si procede, versión)	[Cadena de caracteres] Selección múltiple de una lista predefinida: LZB DE/LZB España/LZB AT/ TVM430/PZB 90/otros (especifíquese)	Sistemas ferroviarios de protección, control y aviso de clase B u otros en funcionamiento normal instalados en tierra.	M
1.1.1.3.5.2	Necesidad de disponer a bordo de más de un sistema ferroviario de protección, control y aviso de clase B u otro.	[Cadena de caracteres] Selección múltiple de una lista predefinida: KVB/otros (especifíquese)	Más de un sistema ferroviario de protección, control y aviso de clase B u otro obligatorios a bordo y activos simultáneamente.	M
1.1.1.3.6	Clase B - Radio			
1.1.1.3.6.1	Sistemas de radio de clase B u otros instalados (sistema y, si procede, versión)	[Cadena de caracteres] Selección múltiple de una lista predefinida: Radio UIC capítulo 1-4/BR 1845/radio ferroviaria VR/otras (especifíquese)	Sistemas de radio de clase B u otros en funcionamiento normal instalados en tierra.	M
1.1.1.3.7	Transiciones entre sistemas			
1.1.1.3.7.1	Conmutación entre diferentes sistemas de protección, control y aviso	[S+enlace/N]	Conmutación entre sistemas ETCS/clase B y clase B/clase B durante la marcha. La instalación depende de las condiciones locales.	O – existentes
1.1.1.3.7.2	Conmutación entre sistemas de radio diferentes	[S+enlace/N]	Conmutación entre sistemas de radio GSM-R/clase B, clase B/clase B y ningún sistema de comunicación durante la marcha. La instalación depende de las condiciones locales.	O – existentes

Número	Título	Formato	Definición	Obligatoria [M]/otra [O]
1.1.1.3.8	Clase B – Sistemas de detección de trenes			
1.1.1.3.8.1	Tipos de sistema de detección de trenes	[Cadena de caracteres] Selección múltiple de una lista predefinida: circuito de vía/detector de rueda/bucle	Tipos de sistema de detección de trenes instalados. Ayuda a determinar rápidamente cuáles son los parámetros relacionados con la detección de trenes aplicables en un tramo particular de una línea ferroviaria (no todos los parámetros son aplicables a todos los tipos de sistemas de detección de trenes).	M
1.1.1.3.8.2	Distancia máxima permitida entre dos ejes consecutivos	[NNNNN]	Distancia expresada en milímetros relacionada con la longitud mínima de la sección de detección de trenes. Este requisito está relacionado con la longitud mínima de una sección de señalización, de forma que un vehículo o rama no la supere, haciendo que el sistema de detección del tren lo señale como «no ocupado».	M
1.1.1.3.8.3	Distancia mínima permitida entre dos ejes consecutivos	[NNNN]	Distancia expresada en milímetros relacionada con un contador de ejes o con un detector de ruedas o caso específico. Los sistemas de contadores de ejes tienen que ser capaces de distinguir la detección de un eje por dos contadores sucesivos con una resolución suficientemente elevada para evitar cualquier error de recuento.	M
1.1.1.3.8.4	Distancia mínima permitida entre el primer y el último eje.	[NNNN]	Distancia expresada en milímetros relacionada con los circuitos de vía o casos específicos correspondientes. Los contactos eléctricos entre circuitos de vía adyacentes pueden tener una superficie donde la detección de un eje de vehículo no esté garantizada.	M
1.1.1.3.8.5	Longitud máxima permitida de la punta del vehículo	[NNNN]	Longitud expresada en milímetros relacionada con los circuitos de vía y los contadores de ejes. Un sistema de detección de trenes deberá ser capaz de detectar el primer eje antes que la punta del tren alcance un punto de peligro delante del mismo, así como el último eje hasta que la cola del tren haya abandonado el punto de peligro. El término «punta» es aplicable a ambos extremos (delantero y trasero) de un vehículo o tren.	M
1.1.1.3.8.6	Anchura mínima permitida de la llanta	[NNN]	Anchura expresada en milímetros relacionada con los contadores de ejes y los pedales. El campo de detección del contador de ejes está influido por la rueda que pasa. La anchura de la llanta deberá ser suficiente para influir lo bastante en el campo como para garantizar una detección apropiada.	M
1.1.1.3.8.7	Diámetro de las ruedas mínimo permitido	[NNN]	Diámetro expresado en milímetros. Compatibilidad con los contadores de ejes. El área de influencia (sobre la superficie de la pestaña de una rueda) del campo de detección del contador de ejes está relacionado con el diámetro de las ruedas.	M

Número	Título	Formato	Definición	Obligatoria [M]/otra [O]
1.1.1.3.8.8	Grosor de la pestaña mínimo permitido	[NN.N]	Grosor expresado en milímetros. Compatibilidad con los contadores de ejes y los pedales. El campo de detección del contador de ejes está influido por la rueda que pasa. La anchura de la pestaña deberá ser suficiente para influir lo bastante en el campo como para garantizar una detección apropiada.	M
1.1.1.3.8.9	Altura de la pestaña mínima permitida	[NN.N]	Altura expresada en milímetros. Compatibilidad con los contadores de ejes y los distintos pedales. El campo de detección del contador de ejes está influido por la rueda que pasa. La altura de la pestaña deberá ser suficiente para influir lo bastante en el campo como para garantizar una detección apropiada.	M
1.1.1.3.8.10	Altura de la pestaña máxima permitida	[NN.N]	Altura expresada en milímetros. Compatibilidad con los contadores de ejes y los distintos pedales. El campo de detección del contador de ejes está influido por la rueda que pasa. Habrá que definir la gama de dimensiones $Sh(mín) - Sh(máx)$ de la altura de la pestaña.	M
1.1.1.3.8.11	Carga mínima permitida por eje	[N.N]	Carga expresada en toneladas. Compatibilidad con los circuitos de vía y los distintos pedales. Una carga mínima por eje activará los pedales. Una carga mínima por eje tendrá también un efecto beneficioso sobre la resistencia entre la rueda y la vía, lo que es importante para el buen funcionamiento de los circuitos de vía.	M
1.1.1.3.8.12	Existencia de normas sobre espacio libre de metal alrededor de las ruedas	[S+enlace/N]	Compatibilidad con los detectores de ruedas de los contadores de ejes. El principio de los contadores de ejes se basa en la distorsión de un campo electromagnético que debe darse únicamente con el paso de la rueda, y no de las partes circundantes del material rodante. Cuestión abierta con un enlace hacia las normas nacionales, si existen.	M
1.1.1.3.8.13	Existencia de normas sobre la masa metálica del vehículo	[S+enlace/N]	Compatibilidad con los bucles de inducción. La masa metálica influye en los sistemas de detección de bucles de inducción. Cuestión abierta con un enlace hacia las normas nacionales, si existen.	M
1.1.1.3.8.14	Características ferromagnéticas exigidas del material de las ruedas	[S/N]	Compatibilidad con los detectores de ruedas de los contadores de ejes. Esta característica es necesaria para generar la distorsión del campo electromagnético de los contadores de ejes y garantizar una detección apropiada. El requisito de la ETI CMS es impreciso.	M

Número	Título	Formato	Definición	Obligatoria [M]/otra [O]
1.1.1.3.8.15	Impedancia máxima permitida entre las ruedas opuestas de un eje montado	[N.NN]	Impedancia expresada en ohmios. Compatibilidad con los circuitos de vía. Un circuito de vía solo es capaz de detectar material rodante si la impedancia entre los raíles no supera un valor determinado. Este valor viene dado por el valor de la impedancia de las ruedas opuestas de un eje montado y la resistencia de contacto en la superficie entre la rueda y el carril. El requisito de interfaz aquí indicado solo está relacionado con la resistencia eléctrica entre las superficies de rodadura de las ruedas opuestas de un eje montado.	M
1.1.1.3.8.16	Impedancia mínima permitida entre el pantógrafo y las ruedas	[N.NN]	Impedancia expresada en ohmios. Compatibilidad con los circuitos de vía. En los sistemas de detección de los circuitos de vía, los armónicos generados por el sistema de alimentación eléctrica pueden generar interferencias y puede producirse un efecto puente a través de la catenaria entre una y otra vía. Para evitarlo, basta que la impedancia del vehículo sea lo suficientemente elevada.	M
1.1.1.3.8.17	Producción máxima de enarenado	[Cadena de caracteres] Selección única de una lista predefinida: 500 g/800 g/otros (especificarse)	Producción máxima de enarenado indicada para 30 segundos. Compatibilidad con los circuitos de vía. Demasiada arena puede provocar un fallo de detección de trenes en vías equipadas con circuitos de vía.	M
1.1.1.3.8.18	Posibilidad de neutralización del dispositivo de enarenado por el conductor exigida	[S/N]	Compatibilidad con los circuitos de vía en los lugares en que el enarenado no esté permitido.	M
1.1.1.3.9	Parámetros relativos a las interferencias electromagnéticas			
1.1.1.3.9.1	Existencia de normas sobre el retorno de corriente en los raíles	[S+enlace/N]	Compatibilidad con los circuitos de vía y los detectores de ruedas de los contadores de ejes. Los armónicos en la corriente de tracción en los raíles pueden interferir con el buen funcionamiento de los circuitos de vía. La corriente continua en los raíles puede saturar los detectores de los contadores de ejes, impidiendo su funcionamiento. Cuestión abierta con un enlace hacia las normas nacionales, si existen.	M
1.1.1.3.9.2	Existencia de normas sobre campos eléctricos, magnéticos y electromagnéticos	[S+enlace/N]	Compatibilidad con los detectores de ruedas. Los campos electromagnéticos generados por el material rodante pueden interferir con el funcionamiento de los contadores de ejes y los detectores de ruedas. Cuestión abierta con un enlace hacia las normas nacionales, si existen.	M

Número	Título	Formato	Definición	Obligatoria [M]/otra [O]
1.1.1.3.10	Sistema en tierra en caso de situación degradada			
1.1.1.3.10.1	Nivel de ECTS para situación degradada	[Cadena de caracteres] selección única de la lista predefinida: n°/1/2/3	Sistema para situación degradada. En caso de fallo del nivel ETCS para funcionamiento normal, la circulación de los trenes se puede supervisar en otro nivel ETCS. Ejemplo: Nivel 1 como modo degradado para el nivel 2.	M
1.1.1.3.10.2	Sistemas de protección del tren, control y aviso de clase B para situación degradada	[Cadena de caracteres] Selección múltiple de una lista predefinida: LZB DE/LZB España/LZB AT/TVM430/PZB 90/otros (especifique)	Sistema para situación degradada. En caso de fallo del nivel ETCS para funcionamiento normal, la circulación de los trenes se puede supervisar de otra forma. Ejemplo: circulación de los trenes protegida por el sistema de clase B y/o la señalización en tierra.	M
1.1.1.3.11	Parámetros relativos a los frenos			
1.1.1.3.11.1	Prestación mínima de frenado exigida	[S+enlace/N]	Para el cálculo de las curvas de frenado a efectos de la supervisión de la velocidad Los requisitos de prestación de frenado pueden depender de: — la distancia entre dos señales consecutivas (longitud del tramo de vía), — la velocidad del tren, — la masa del tren, — los gradientes.	O
1.1.1.3.12	Otros parámetros relativos al control-mando y señalización (CMS)			
1.1.1.3.12.1	Apoyo a la pendulación	[S+enlace/N]	El apoyo a la función de pendulación ayuda a tomar las curvas a mayor velocidad y a reducir el tiempo de trayecto en una línea equipada con ETCS (utilizando trenes especiales pendulares equipados con ETCS); sin el apoyo de esta función, incluso los trenes pendulares equipados con ETCS circulan como los trenes normales con límites de velocidad más estrictos en las curvas.	O
1.2	PUNTO OPERACIONAL			
1.2.0.0.0	Información general			
1.2.0.0.0.1	Denominación del punto operacional	[Cadena de caracteres]	Denominación normalmente relacionada con la ciudad o pueblo, u otra a efectos de control del tráfico	O
1.2.0.0.0.2	Código de identificación del PO	[AANNNNNNNNNNNNNNNN]	Código elaborado para la ETI ATM (aplicaciones telemáticas para mercancías) por el SEDP según se indica en el documento CEN CWA15541: mayo de 2006. Se compone de dos letras correspondientes al código del país y de catorce cifras correspondientes al código de localización.	M

Número	Título	Formato	Definición	Obligatoria [M]/otra [O]
1.2.0.0.3	Código nacional de identificación del punto operacional	[Cadena de caracteres]	Identificación o número único del PO en el Estado miembro	O
1.2.0.0.4	Tipo de punto operacional	[Cadena de caracteres] Selección múltiple de la lista predeterminada: estación/apedero/terminal de mercancías/ entronque/playa de maniobras/otros (especifíquese)	Tipo de instalación en relación con la función o las funciones operacionales dominantes.	M
1.2.0.0.5	Localización del punto operacional	[WGS84 + NNN.NN Cadena de caracteres]	Coordenadas geográficas según el sistema geodésico mundial (SGM) normal y punto kilométrico o milla relativo a la identificación de la línea que define la localización del PO, que normalmente estará en el centro del mismo.	M
1.2.1	VÍA			
1.2.1.0.0	Información general			
1.2.1.0.0.1	Denominación del administrador de infraestructuras (AI)	[Cadena de caracteres]	Administrador de infraestructuras es cualquier organismo o empresa responsable, en particular, de la instalación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria [artículo 2, letra h), de la Directiva 2001/14/CE].	M
1.2.1.0.0.2	Identificación de la vía	[Cadena de caracteres]	Identificación o número único de la vía en el PO	M
1.2.1.0.1	Declaraciones de verificación de la vía			
1.2.1.0.1.1	Declaración de verificación CE de la vía (INF)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ SSSS/NNNNNN]	Número único para las declaraciones CE según los requisitos de formato especificados en el «Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents» (ERA/INF/10-2009/INT).	M – ETI
1.2.1.0.1.2	Declaración de demostración de conformidad de la IE para la vía (INF)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ SSSS/NNNNNN]	Número único para las declaraciones IE (infraestructura existente) según los requisitos de formato especificados en el «Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents» (ERA/INF/10-2009/INT).	O – existentes
1.2.1.0.2	Parámetros de prestaciones			
1.2.1.0.2.1	Tipo de línea	[RN] Selección única de la lista predeterminada: I/II/III/IV/V/VI/VII	Importancia de una línea (principal u otra) y la forma de conseguir los parámetros requeridos para la interoperabilidad (línea nueva o acondicionada) según la definición en la ETI INF FC (infraestructura de ferrocarril convencional). Este parámetro solo es aplicable a los PO en las líneas de la RTE.	M – RTE AV M – RTE FC

Número	Título	Formato	Definición	Obligatoria [M]/otra [O]
1.2.1.0.2.2	Tipo de tráfico	[A] selección única de una lista predeterminada: P/F/M	Indica para una categoría de línea ETI el tipo de tráfico dominante para el sistema objetivo y los parámetros fundamentales correspondientes (pasajeros, mercancías, mixta), según la definición en la ETI INF FC. Este parámetro es aplicable también a PO en líneas fuera de la RTE.	M
1.2.1.0.3	Trazado de la línea			
1.2.1.0.3.1	Gálibo interoperable	[AA] selección única de una lista predeterminada: GA/GB/GC	Gálibos GA, GB, GC definidos en el anexo C de la norma EN 15273-3:2009	M
1.2.1.0.3.2	Gálibos multinacionales	[Cadena de caracteres]	Gálibo multilateral (anexo D, secciones D.1 a D.3 de la norma EN 15273-3:2009) o gálibo internacional (anexo C, sección C.2.1 de la norma EN 15273-3:2009) distinto de los gálibos GA, GB y GC.	M
1.2.1.0.3.3	Gálibos nacionales	[Cadena de caracteres]	Gálibo doméstico definido en la norma EN 15273:3-2009 u otro gálibo local.	O
1.2.1.0.4	Parámetros de vía			
1.2.1.0.4.1	Ancho de vía nominal	[NNNN] selección única de una lista predeterminada: 1000, 1435, 1520, 1524, 1600, 1668	Valor único expresado en milímetros que identifica el ancho de vía. En el caso de vías de múltiples carriles, los requisitos de la presente ETI se deben aplicar de forma independiente a cada par de carriles, que se consideran una vía distinta.	M
1.2.1.0.5	Túnel			
1.2.1.0.5.1	Denominación del administrador de infraestructuras (AI)	[Cadena de caracteres]	Administrador de infraestructuras es cualquier organismo o empresa responsable, en particular, de la instalación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria [artículo 2, letra h), de la Directiva 2001/14/CE].	M
1.2.1.0.5.2	Identificación del túnel	[Cadena de caracteres]	Identificación o número único del túnel en el Estado miembro	O
1.2.1.0.5.3	Declaración de verificación CE del túnel (SRT)	[CC/RRRRRRRRRRRR/SSSS/NNNNNN]	Número único para las declaraciones CE según los requisitos de formato especificados en el «Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents» (ERA/INF/10-2009/INT).	M – ETI
1.2.1.0.5.4	Declaración de demostración de conformidad de la IE para el túnel (SRT)	[CC/RRRRRRRRRRRR/SSSS/NNNNNN]	Número único para las declaraciones IE (infraestructura existente) según los requisitos de formato especificados en el «Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents» (ERA/INF/10-2009/INT).	O – existentes

Número	Título	Formato	Definición	Obligatoria [M]/otra [O]
1.2.1.0.5.5	Longitud del túnel	[NNNNN]	Longitud real de un túnel (expresada en metros) de boca a boca al nivel de la parte superior del carril. Exigida solamente para túneles de longitud superior o igual a 100 metros.	O
1.2.1.0.5.6	Existencia de un plan de emergencia	[S/N]	Plan elaborado bajo la dirección del AI (administrador de la infraestructura), llegado el caso en cooperación con los EF, los servicios de rescate y las autoridades competentes para cada túnel. Deberá ser coherente con las instalaciones de auto-rescate, evacuación y rescate [ETI seguridad túneles ferroviarios (SRT), Decisión 2008/163/CE].	M – ETI O – existentes
1.2.1.0.6	Andén			
1.2.1.0.6.1	Denominación del administrador de infraestructuras (AI)	[Cadena de caracteres]	Administrador de infraestructuras es cualquier organismo o empresa responsable, en particular, de la instalación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria [artículo 2, letra h), de la Directiva 2001/14/CE].	M
1.2.1.0.6.2	Identificación del andén	[Cadena de caracteres]	Identificación o número único del andén en el PO.	M
1.2.1.0.6.3	Clasificación del andén	[Cadena de caracteres] selección única de una lista predeterminada: AV RTE/FC RTE/Fuera de la RTE	Andén explotado en línea de AV RTE, FC RTE o fuera de la RTE	M
1.2.1.0.6.4	Aplicación de la ETI PMR	[S/N]	Información sobre la conformidad del andén a la ETI PMR	M
1.2.1.0.6.5	Declaración de verificación CE del andén (INF/PMR)	[CC/ RRRRRRRRRRRR/ SSSS/NNNNNN]	Número único para las declaraciones CE según los requisitos de formato especificados en el «Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents» (ERA/INF/10-2009/INT).	M – ETI
1.2.1.0.6.6	Declaración de demostración de conformidad de la IE para el andén (INF/PMR)	[CC/ RRRRRRRRRRRR/ SSSS/NNNNNN]	Número único para las declaraciones IE (infraestructura existente) según los requisitos de formato especificados en el «Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents» (ERA/INF/10-2009/INT).	O – existentes
1.2.1.0.6.7	Longitud útil del andén	[NNNN]	Longitud continua máxima (expresada en metros) de aquella parte del andén delante de la cual un tren va a permanecer parado en operación normal para el acceso de los viajeros al tren y su salida, dejando el oportuno margen de tolerancias de parada (FC INF ETI).	M

Número	Título	Formato	Definición	Obligatoria [M]/otra [O]
1.2.1.0.6.8	Altura del andén	[NNNN] selección única de una lista predeterminada: 550/760/ otros (especifíquese)	Distancia entre la superficie superior del andén y la superficie de rodadura de la vía adyacente. Es el valor nominal expresado en milímetros.	M
1.2.1.0.6.9	Instalaciones fijas para dar la señal de salida a los trenes desde el andén	[Cadena de caracteres]	Equipos fijos tales como espejos o cámaras de CCTV que formen parte del equipo de señalización que permita al personal del andén indicar a la tripulación del tren el momento de cerrar las puertas, y una vez efectuada esta operación con éxito, de arrancar el tren.	O
1.2.1.0.6.10	Existencia de un dispositivo de embarque en el andén	[S/N]	Información sobre la existencia en el andén de equipos de ayuda al embarque	M
1.2.2	APARTADEROS			
1.2.2.0.0	Información general			
1.2.2.0.0.1	Denominación del administrador de infraestructuras (AI)	[Cadena de caracteres]	Administrador de infraestructuras es cualquier organismo o empresa responsable, en particular, de la instalación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria [artículo 2, letra h), de la Directiva 2001/14/CE].	M
1.2.2.0.0.2	Identificación del apartadero	[Cadena de caracteres]	Identificación o número único del apartadero en el PO	M
1.2.2.0.0.3	Clasificación del apartadero	[Cadena de caracteres] selección única de una lista predeterminada: AV RTE/FC RTE/Fuera de la RTE	Apartadero explotado en una línea de AV RTE, FC RTE o fuera de la RTE.	M
1.2.2.0.1	Declaración de verificación del apartadero			
1.2.2.0.1.1	Declaración de verificación CE del apartadero (INF)	[CC/ RRRRRRRRRRRR/ SSSS/NNNNNN]	Número único para las declaraciones CE según los requisitos de formato especificados en el «Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents» (ERA/INF/10-2009/INT).	M – ETI
1.2.2.0.1.2	Declaración de demostración de la conformidad de la IE para el apartadero (INF)	[CC/ RRRRRRRRRRRR/ SSSS/NNNNNN]	Número único para las declaraciones IE (infraestructura existente) según los requisitos de formato especificados en el «Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents» (ERA/INF/10-2009/INT).	O – existentes

Número	Título	Formato	Definición	Obligatoria [M]/otra [O]
1.2.2.0.2	Parámetros de prestaciones			
1.2.2.0.2.1	Longitud útil del apartadero	[NNNN]	Longitud total del apartadero/vía de estacionamiento expresada en metros donde los trenes pueden quedar estacionados en condiciones de seguridad.	M
1.2.2.0.3	Trazado de la línea			
1.2.2.0.3.1	Gradiente máximo para las vías de estacionamiento.	[N.N]	Valor del gradiente superior al límite de la ETI de 2,5 milímetros por metro.	O – existentes
1.2.2.0.3.2	Radio mínimo de curva horizontal	[NNN]	Valor del radio (expresado en metros) si inferior al límite mínimo determinado en la ETI INF FC para las líneas no conformes a la ETI.	O – existentes
1.2.2.0.3.3	Radio mínimo de curva vertical	[NNN]	Valor del radio (expresado en metros) si inferior al límite mínimo determinado en la ETI INF FC para las líneas no conformes a la ETI.	O – existentes
1.2.2.0.4	Instalaciones fijas de mantenimiento de trenes			
1.2.2.0.4.1	Descarga de retretes	[S+enlace/N]	Tipo de descarga de retretes (instalación fija de mantenimiento de trenes) según determinan las ETI INF. En caso afirmativo, enlace hacia un documento externo.	M
1.2.2.0.4.2	Instalaciones de limpieza exterior	[S+enlace/N]	Tipo de instalación de limpieza exterior (instalación fija de mantenimiento de trenes) según determinan las ETI INF. En caso afirmativo, enlace hacia un documento externo.	M
1.2.2.0.4.3	Aprovisionamiento de agua	[S+enlace/N]	Tipo de aprovisionamiento de agua (instalación fija de mantenimiento de trenes) según determinan las ETI INF. En caso afirmativo, enlace hacia un documento externo.	M
1.2.2.0.4.4	Aprovisionamiento de combustible	[S+enlace/N]	Tipo de aprovisionamiento de combustible (instalación fija de mantenimiento de trenes) según determinan las ETI INF. En caso afirmativo, enlace hacia un documento externo.	M
1.2.2.0.4.5	Suministro de arena	[S+enlace/N]	Tipo de suministro de arena (instalación fija de mantenimiento de trenes). En caso afirmativo, enlace hacia un documento externo.	M
1.2.2.0.4.6	Alimentación eléctrica exterior	[S+enlace/N]	Tipo de alimentación eléctrica exterior (instalación fija de mantenimiento de trenes) según determinan las ETI INF. En caso afirmativo, enlace hacia un documento externo.	M

Número	Título	Formato	Definición	Obligatoria [M]/otra [O]
1.2.2.0.5	Túnel			
1.2.2.0.5.1	Denominación del administrador de infraestructuras (AI)	[Cadena de caracteres]	Administrador de infraestructuras es cualquier organismo o empresa responsable, en particular, de la instalación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria [artículo 2, letra h), de la Directiva 2001/14/CE].	M
1.2.2.0.5.2	Identificación del túnel	[Cadena de caracteres]	Identificación o número único del túnel en el Estado miembro	O
1.2.2.0.5.3	Declaración de verificación CE del túnel (SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ SSSS/NNNNNN]	Número único para las declaraciones CE según los requisitos de formato especificados en el «Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents» (ERA/INF/10-2009/INT).	M – ETI
1.2.2.0.5.4	Declaración de demostración de conformidad de la IE para el túnel (SRT)	[CC/ RRRRRRRRRRRRR/ SSSS/NNNNNN]	Número único para las declaraciones IE (infraestructura existente) según los requisitos de formato especificados en el «Document about practical arrangements for transmitting interoperability documents» (ERA/INF/10-2009/INT).	O – existentes
1.2.2.0.5.5	Longitud del túnel	[NNNNN]	Longitud real de un túnel (expresada en metros) de boca a boca al nivel de la parte superior del carril. Exigida solamente para túneles de longitud superior o igual a 100 metros.	O
1.2.2.0.5.6	Existencia de un plan de emergencia	[S/N]	Plan elaborado bajo la dirección del AI (administrador de la infraestructura), llegado el caso en cooperación con los EF, los servicios de rescate y las autoridades competentes para cada túnel. Deberá ser coherente con las instalaciones de auto-rescate, evacuación y rescate [ETI seguridad túneles ferroviarios (SRT), Decisión 2008/163/CE].	M – ETI O – existentes

4. INSTRUCCIONES DE USO

4.1. Procesos

A fin de satisfacer las solicitudes de datos, el registro deberá poder soportar los procesos en la forma descrita en el cuadro 2.

Cuadro 2

Lista de procesos

Obtención de elementos para determinar la compatibilidad del tren planificado con el itinerario	Recuperación de las características técnicas de un itinerario específico para comprobar la compatibilidad técnica entre las instalaciones fijas y el material rodante según la interfaz con el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos
Obtención de elementos para garantizar la compatibilidad técnica de las instalaciones fijas	Recuperación de las características técnicas de un tramo particular del itinerario para verificar las interfaces con el sistema al que se incorpora en los límites

Obtención de elementos para diseñar subsistemas de material rodante	Recuperación de las características técnicas de una parte determinada de la red a fin de diseñar y autorizar tipos de vehículos conformes para su puesta en servicio
Obtención de elementos para supervisar la interoperabilidad de la red ferroviaria de la UE	Recuperación de las características técnicas de partes específicas de las redes para supervisar periódicamente los avances realizados en la construcción de una red interoperable en la UE en términos de indicadores clave de rendimiento

4.2. Ciclo de revisión

Los Estados miembros actualizarán las rúbricas del registro periódicamente, y como mínimo cada tres meses. Una de las actualizaciones deberá coincidir con la publicación anual de la declaración sobre la red.

Precio de suscripción 2011 (sin IVA, gastos de envío ordinario incluidos)

Diario Oficial de la UE, series L + C, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	1 100 EUR al año
Diario Oficial de la UE, series L + C, edición impresa + DVD anual	22 lenguas oficiales de la UE	1 200 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie L, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	770 EUR al año
Diario Oficial de la UE, series L + C, DVD mensual (acumulativo)	22 lenguas oficiales de la UE	400 EUR al año
Suplemento del Diario Oficial (serie S: Anuncios de contratos públicos), DVD semanal	Plurilingüe: 23 lenguas oficiales de la UE	300 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie C: Oposiciones	Lengua(s) en función de la oposición	50 EUR al año

La suscripción al *Diario Oficial de la Unión Europea*, que se publica en las lenguas oficiales de la Unión Europea, está disponible en 22 versiones lingüísticas. Incluye las series L (Legislación) y C (Comunicaciones e informaciones).

Cada versión lingüística es objeto de una suscripción aparte.

Con arreglo al Reglamento (CE) n° 920/2005 del Consejo, publicado en el Diario Oficial L 156 de 18 de junio de 2005, que establece que las instituciones de la Unión Europea no estarán temporalmente vinculadas por la obligación de redactar todos los actos en irlandés y de publicarlos en esta lengua, los Diarios Oficiales publicados en lengua irlandesa se comercializan aparte.

La suscripción al Suplemento del Diario Oficial (serie S: Anuncios de contratos públicos) reagrupa las 23 versiones lingüísticas oficiales en un solo DVD plurilingüe.

Previa petición, las personas suscritas al *Diario Oficial de la Unión Europea* podrán recibir los anexos del Diario Oficial. La publicación de estos anexos se comunica mediante una «Nota al lector» insertada en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Venta y suscripciones

Las suscripciones a diversas publicaciones periódicas de pago, como la suscripción al *Diario Oficial de la Unión Europea*, están disponibles en nuestra red de distribuidores comerciales, cuya relación figura en la dirección siguiente de Internet:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_es.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) ofrece acceso directo y gratuito a la legislación de la Unión Europea. Desde este sitio puede consultarse el *Diario Oficial de la Unión Europea*, así como los Tratados, la legislación, la jurisprudencia y la legislación en preparación.

Para más información acerca de la Unión Europea, consulte: <http://europa.eu>

