

Diario Oficial

de la Unión Europea

L 217



Edición
en lengua española

Legislación

55° año

14 de agosto de 2012

Sumario

II Actos no legislativos

DECISIONES

2012/462/UE:

- ★ **Decisión de la Comisión, de 23 de julio de 2012, por la que se modifican las Decisiones 2002/731/CE, 2002/732/CE, 2002/733/CE, 2002/735/CE y 2006/66/CE y se deroga la Decisión 2002/730/CE sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad [notificada con el número C(2012) 4982] ⁽¹⁾.....** 1

2012/463/UE:

- ★ **Decisión de la Comisión, de 23 de julio de 2012, por la que se modifican las Decisiones 2006/679/CE y 2006/860/CE sobre especificaciones técnicas de interoperabilidad [notificada con el número C(2012) 4984] ⁽¹⁾.....** 11

2012/464/UE:

- ★ **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] ⁽¹⁾.....** 20

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 LA COMISIÓN

de 23 de julio de 2012

por la que se modifican las Decisiones 2002/731/CE, 2002/732/CE, 2002/733/CE, 2002/735/CE y 2006/66/CE y se deroga la Decisión 2002/730/CE sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad

[notificada con el número C(2012) 4982]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2012/462/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) 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.

⁽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.

(6) Procede por tanto modificar las siguientes Decisiones:

- Decisión 2002/731/CE de la Comisión, de 30 de mayo de 2002, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «Control y mando y señalización» del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad mencionado en el artículo 6, apartado 1, de la Directiva 96/48/CE del Consejo ⁽¹⁾,
- Decisión 2002/732/CE de la Comisión, de 30 de mayo de 2002, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de infraestructura del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad a que hace referencia el artículo 6, apartado 1, de la Directiva 96/48/CE del Consejo ⁽²⁾,
- Decisión 2002/733/CE de la Comisión, de 30 de mayo de 2002, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de energía del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad a que hace referencia el artículo 6, apartado 1, de la Directiva 96/48/CE del Consejo ⁽³⁾,
- Decisión 2002/735/CE de la Comisión, de 30 de mayo de 2002, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad a que hace referencia el artículo 6, apartado 1, de la Directiva 96/48/CE del Consejo ⁽⁴⁾,
- Decisión 2006/66/CE de la Comisión, de 23 de diciembre de 2005, sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema «material rodante-ruido» del sistema ferroviario transeuropeo convencional ⁽⁵⁾.

(7) La Decisión 2002/731/CE fue derogada por la Decisión 2006/860/CE de la Comisión, de 7 de noviembre de 2006, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «control-mando y señalización» del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y por la que se modifica el anexo A de la Decisión 2006/679/CE, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema de control-mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo convencional ⁽⁶⁾. La Decisión 2002/732/CE fue derogada por la 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 ⁽⁷⁾. La Decisión 2002/733/CE fue derogada por la 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 ⁽⁸⁾. La Decisión 2002/735/CE fue derogada por la

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 ⁽⁹⁾. La Decisión 2006/66/CE fue derogada por la 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 ⁽¹⁰⁾.

- (8) No obstante, en relación con la aplicación de las Decisiones que derogan, las Decisiones 2006/860/CE, 2008/217/CE, 2008/232/CE, 2008/284/CE y 2011/229/UE contienen disposiciones transitorias sobre el mantenimiento de los proyectos autorizados con arreglo a las ETI adjuntas a las Decisiones derogadas y sobre los proyectos de líneas nuevas y de renovación o acondicionamiento de una línea existente que estén en fase avanzada de desarrollo, o bien que sean objeto de un contrato en ejecución en la fecha correspondiente de notificación de la Decisión 2006/860/CE, la Decisión 2008/217/CE, la Decisión 2008/232/CE, la Decisión 2008/284/CE y la Decisión 2011/229/UE. Por consiguiente, procede modificar no obstante en consecuencia las Decisiones 2002/731/CE, 2002/732/CE, 2002/733/CE, 2002/735/CE y 2006/66/CE.
- (9) El Comité creado en virtud del artículo 29, apartado 1, de la Directiva 2008/57/CE acordó en su sesión de los días 22 y 23 de abril de 2004 suprimir la ETI relativa al subsistema «Mantenimiento» establecida en la Decisión 2002/730/CE de la Comisión ⁽¹¹⁾, transfiriendo su contenido a otras ETI. Posteriormente, las ETI revisadas relativas a la alta velocidad publicadas en 2006 incorporaron el contenido de la Decisión 2002/730/CE que, por consiguiente, procede derogar en aras de la claridad.
- (10) 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 2002/731/CE se modifica de conformidad con el anexo I de la presente Decisión.

Artículo 2

El anexo de la Decisión 2002/732/CE se modifica de conformidad con el anexo II de la presente Decisión.

Artículo 3

El anexo de la Decisión 2002/733/CE se modifica de conformidad con el anexo III de la presente Decisión.

⁽¹⁾ DO L 245 de 12.9.2002, p. 37.

⁽²⁾ DO L 245 de 12.9.2002, p. 143.

⁽³⁾ DO L 245 de 12.9.2002, p. 280.

⁽⁴⁾ DO L 245 de 12.9.2002, p. 402.

⁽⁵⁾ DO L 37 de 8.2.2006, p. 1.

⁽⁶⁾ DO L 342 de 7.12.2006, p. 1.

⁽⁷⁾ DO L 77 de 19.3.2008, p. 1.

⁽⁸⁾ DO L 104 de 14.4.2008, p. 1.

⁽⁹⁾ DO L 84 de 26.3.2008, p. 132.

⁽¹⁰⁾ DO L 99 de 13.4.2011, p. 1.

⁽¹¹⁾ DO L 245 de 12.9.2002, p. 1.

Artículo 4

El anexo de la Decisión 2002/735/CE se modifica de conformidad con el anexo IV de la presente Decisión.

Artículo 5

El anexo de la Decisión 2006/66/CE se modifica de conformidad con el anexo V de la presente Decisión.

Artículo 6

Queda derogada la Decisión 2002/730/CE.

Artículo 7

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

Artículo 8

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 2002/731/CE (ETI CMS AV) queda modificado como sigue:

1) El punto 6.2 se modifica como sigue:

- a) se suprimen los párrafos tercero, cuarto y quinto;
- b) el párrafo octavo se sustituye por el texto siguiente:

«La declaración de verificación de los conjuntos de a bordo y en tierra, junto con los certificados de conformidad, basta para asegurar que el conjunto de a bordo funciona con un conjunto en tierra equipado con las funciones correspondientes sin necesidad de una declaración de verificación adicional para el subsistema.».

2) El punto 7.2.1.4 se sustituye por el texto siguiente:

«7.2.1.4. **Registros**

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.».

3) Se suprime el punto 7.2.2.4.

4) Se suprime el punto 7.2.3.1.

5) El anexo B queda modificado como sigue:

- a) en la sección «Utilización del anexo B», el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«Las empresas ferroviarias que necesiten instalar uno o más de estos sistemas en sus trenes se remitirán al Estado miembro correspondiente»;

- b) en la sección «Parte 2: Radio», el último párrafo, «ÍNDICE», se sustituye por el texto siguiente:

«Estos sistemas se utilizan actualmente en los Estados miembros».

6) Se suprime el anexo C.

7) El anexo E queda modificado como sigue:

- a) en la sección Módulo SB (Examen de Tipo), subsección 3, párrafo sexto, el segundo guion 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 Módulo SD (procedimiento del seguro de calidad de la producción) queda modificada como sigue:

- i) en la subsección 6.2, párrafo segundo, el segundo guion se sustituye por el texto siguiente:

«— el Registro de Infraestructuras, incluida toda la información especificada en la ETI»;

- ii) en la subsección 6.7, el octavo guion se sustituye por el texto siguiente:

«— el Registro de Infraestructuras, incluida toda la información especificada en la ETI»;

- c) la sección Módulo SF (Verificación de productos) queda modificada como sigue:

- i) en la subsección 5, párrafo segundo, el tercer guion se sustituye por el texto siguiente:

«— el Registro de Infraestructuras, incluida toda la información especificada en la ETI»;

- ii) en la subsección 11, el segundo guion se sustituye por el texto siguiente:

«— el Registro de Infraestructuras, incluida toda la información especificada en la ETI»;

- d) en la sección Módulo SH2 (Pleno aseguramiento de la calidad con control del diseño), subsección 6.7, el séptimo guion se sustituye por el texto siguiente:

«— el Registro de Infraestructuras, incluida toda la información especificada en la ETI».

ANEXO II

El anexo de la Decisión 2002/732/CE (ETI INF AV) queda modificado como sigue:

- 1) En el punto 4.1.4, «Fuerzas máximas sobre la vía (parámetro 4)», subapartado «Fuerzas verticales», párrafo segundo, segundo guion, la segunda frase se sustituye por el texto siguiente:
«se aplican las normas técnicas que se utilizan en estas líneas».
- 2) En el punto 4.2.3.1.3, «Túneles de gran longitud», el párrafo cuarto se sustituye por el texto siguiente:
«Además, si determinadas zonas del túnel están provistas de andenes destinados a permitir una evacuación fácil de los viajeros, ya sea hacia las áreas de emergencia protegidas, ya sea hacia el camino lateral definido de conformidad con las normas nacionales en vigor, la altura de dichos andenes deberá estar comprendida entre 550 y 760 mm con respecto al carril, para garantizar la compatibilidad con el material rodante.».
- 3) En el punto 4.2.3.2.3, «Excepciones en caso de ejecución de obras», párrafo tercero, el segundo guion se sustituye por el texto siguiente:
«— las empresas de transporte ferroviario que exploten servicios en la línea deben ser avisadas de estas excepciones temporales y de su situación geográfica, naturaleza y medios de señalización, por medio de comunicaciones en las que se describirá, si es necesario, el tipo de señales específicas utilizadas.».
- 4) En el punto 4.2.3.2.4, «Espacio lateral para los viajeros en caso de evacuación de una rama fuera de las estaciones», el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:
«En las líneas existentes acondicionadas para la alta velocidad, deberá acondicionarse el citado espacio lateral donde sea razonablemente realizable. Cuando no pueda despejarse un espacio suficiente, la interrupción de la posibilidad de desplazamiento deberá materializarse sobre el terreno al comienzo y al final de la zona afectada, y los operadores deberán ser informados de esta situación.».
- 5) Se suprime el punto 4.2.3.2.6.
- 6) En el punto 4.3.1, «Líneas especialmente construidas para la alta velocidad», el párrafo quinto se sustituye por el texto siguiente:
«La aplicación de estas condiciones, diferentes de las requeridas para realizar las prestaciones básicas de la red, deberá efectuarse, para cada parámetro o interfaz afectado, de forma homogénea por sección de línea de alta velocidad que vaya a construirse o en proyecto.».
- 7) En el punto 4.3.2, «Líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad», se suprime el párrafo quinto.
- 8) El punto 4.3.3.8a, «Insuficiencia de peralte en vía corriente y en vía directa de los aparatos de vía», se modifica como sigue:
 - a) en el subapartado «Líneas especialmente construidas para la alta velocidad», el párrafo cuarto se sustituye por el texto siguiente:
«En las líneas cuyos radios de trazado hayan sido definidos a partir de los valores de insuficiencia de peralte del cuadro anterior, podrá autorizarse la circulación de trenes de alta velocidad interoperables equipados con dispositivos particulares (pendulación), con valores de insuficiencia de peralte superiores, a condición de que la adopción de dichos valores para la circulación de estos trenes no provoque restricciones a la circulación de los demás trenes interoperables. El valor máximo de insuficiencia de peralte se fijará, en el caso de los trenes equipados con determinados mecanismos (trenes pendulares, entre otros), para cada línea interoperable, aplicando las normas nacionales adoptadas para el tipo de tren de que se trate. La autorización de puesta en servicio de estos trenes estará supeditada al cumplimiento de las prescripciones de la ETI Material Rodante.»;
 - b) en el subapartado «Líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad y líneas de enlace», el párrafo quinto se sustituye por el texto siguiente:
«En las líneas cuyos radios de trazado hayan sido definidos a partir de los valores de insuficiencia de peralte del cuadro anterior, podrá autorizarse la circulación de trenes de alta velocidad interoperables equipados con dispositivos particulares (pendulación), con valores de insuficiencia de peralte superiores, a condición de que la adopción de dichos valores para la circulación de estos trenes no provoque restricciones a la circulación de los demás trenes interoperables. El valor máximo de insuficiencia de peralte se fijará, en el caso de los trenes equipados con determinados mecanismos (trenes pendulares, entre otros), para cada línea interoperable, aplicando las normas nacionales adoptadas para el tipo de tren de que se trate. La autorización de puesta en servicio de estos trenes estará supeditada al cumplimiento de las prescripciones de la ETI Material Rodante.»;
 - c) en el subapartado «Líneas de carácter específico especialmente construidas o especialmente acondicionadas para la alta velocidad», el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:
«En las líneas cuyos radios de trazado hayan sido definidos a partir de los valores de insuficiencia de peralte del cuadro anterior, podrá autorizarse la circulación de trenes de alta velocidad interoperables equipados con dispositivos particulares (pendulación), con valores de insuficiencia de peralte superiores, a condición de que la adopción de dichos valores para la circulación de estos trenes no provoque restricciones a la circulación de los demás trenes interoperables. El valor máximo de insuficiencia de peralte se fijará, en el caso de los trenes

- equipados con determinados mecanismos (trenes pendulares, entre otros), para cada línea interoperable, aplicando las normas nacionales adoptadas para el tipo de tren de que se trate. La autorización de puesta en servicio de estos trenes estará supeditada al cumplimiento de las prescripciones de la ETI Material Rodante.»
- 9) En el punto 4.3.3.21, «Resistencia de la vía y de los aparatos de vía a las fuerzas de frenado y de arranque», subapartado «Condición térmica», párrafo primero, el segundo guion se sustituye por el texto siguiente:
- «— caso 2: en los demás casos de frenado, como frenado de servicio normal de deceleración, frenado de parada no repetitivo o frenado de mantenimiento de velocidad repetitivo, y en espera de la publicación de las especificaciones europeas o las normas CEN correspondientes, el administrador de la infraestructura definirá para cada línea interoperable el uso de estos frenos, así como el valor máximo de la fuerza autorizada en las condiciones anteriores.»
- 10) En el punto 4.3.3.23, «Efectos de vientos transversales», el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:
- «Cada Estado miembro definirá para cada línea interoperable las normas aplicables tanto a los vehículos como a las infraestructuras, a fin de garantizar la estabilidad de los vehículos sometidos a los efectos de vientos transversales.»
- 11) En el punto 4.3.3.26, «Andenes de viajeros», el subapartado «Líneas existentes de alta velocidad, líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad y líneas de enlace», el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:
- «Si la situación de los andenes existentes no permite realizar fácilmente los acondicionamientos necesarios para un fácil acceso de las personas con discapacidades, la empresa ferroviaria encargada de la explotación de la estación organizará posibilidades de asistencia a dichas personas, e informará de ello a los viajeros. Dichas medidas podrán ser:
- el empleo de rampas móviles de acceso a las ramas,
— el empleo de plataformas elevadoras.»
- 12) En el anexo B, cuadro B.1, se suprime la décima fila, «Registro de las infraestructuras (4.2.3.2.6)».
- 13) El anexo D se modifica como sigue:
- a) la sección D.2.1, «Fase de diseño detallado del conjunto de la ingeniería civil y la superestructura», se modifica como sigue:
- i) el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:
- «En la fase inicial, y con el fin de favorecer el buen desarrollo de las operaciones de verificación por parte del organismo notificado designado, la entidad contratante, o el administrador de la infraestructura, preparará y enviará a este, para el proyecto de que se trate, un Pliego de verificación de la línea, en el que se resumirán todos los elementos de definición del subsistema proyectado que deben figurar en el expediente técnico del subsistema, tal como resulten, en dicha fase de definición, del anteproyecto que haya servido de base a la decisión de realización adoptada por el Estado miembro. En un capítulo aparte de dicho Pliego, se describirán los elementos previstos que deban definirse en el "Registro de las Infraestructuras" para la línea considerada.»
- ii) en el subapartado «Gálibo de la infraestructura, distancia entre ejes de vías, espacio lateral, acceso e intrusiones», primer guion, el primer y segundo subguiones se sustituyen por el texto siguiente:
- «— el gálibo del obstáculo para cada una de las vías, tal como resulte de las elecciones realizadas con arreglo a los cálculos efectuados en aplicación de las especificaciones europeas, o, hasta que estas no se publiquen, de las fichas UIC 505-4 y 506 contempladas en la sección 4.3.3 para el elemento gálibo del obstáculo (4.3.3.1), que se adjuntarán como anexo a los dibujos,
— el gálibo de liberación del pantógrafo, tal como resulte de las elecciones efectuadas con arreglo a los cálculos efectuados en aplicación de las fichas UIC 606-1, 505-1 y 505-4 contempladas en la sección 4.3.3 para el elemento gálibo del obstáculo (4.3.3.1), que se adjuntarán como anexo»;
- b) en la sección D.2.6, «Fase de puesta en servicio», se suprime el párrafo cuarto («Registro de las Infraestructuras»).
- 14) El anexo E se sustituye por el texto siguiente:

«ANEXO E

CARACTERÍSTICAS QUE DEBEN FIGURAR EN EL REGISTRO DE LA INFRAESTRUCTURA

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.»

ANEXO III

El anexo de la Decisión 2002/733/CE (ETI ENE AV) queda modificado como sigue:

- 1) En el punto 4.1.1, «Tensión y frecuencia», el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«La tensión suministrada a los terminales de la subestación y al pantógrafo cumplirá lo dispuesto en el anexo N de la presente ETI. La frecuencia de la tensión cumplirá con lo dispuesto en el anexo N de la presente ETI. En relación con la evaluación de la conformidad, véase el anexo N4.».
- 2) En el punto 4.1.2.1, «Geometría de la línea aérea de contacto para los sistemas de C.A.», se suprime la nota 3 del cuadro 4.2.
- 3) En el punto 4.1.2.2, «Geometría de la línea aérea de contacto para los sistemas de C.C.», se suprime la nota 4 del cuadro 4.3.
- 4) El punto 4.2.2.4 se sustituye por el texto siguiente:

«4.2.2.4. *Envolvente dinámica del vehículo*

El diseño de los equipos de la línea aérea se corresponderá con la envolvente dinámica de los vehículos. El gálibo que se adopte dependerá de la categoría de la línea. La evaluación de la conformidad se realizará en el marco de la evaluación del subsistema Energía.».
- 5) El punto 4.2.2.5 se sustituye por el texto siguiente:

«4.2.2.5. *Limitación del consumo máximo de energía*

La potencia instalada en las líneas de alta velocidad y acondicionadas o en las líneas de enlace determina el consumo admisible de energía por parte de los trenes. Por consiguiente, se instalarán a bordo limitadores de corriente como los descritos en el anexo O de la presente ETI. La evaluación se realizará en el marco de la evaluación del subsistema Material Rodante.».
- 6) En el punto 4.2.2.8, «Coordinación de la protección eléctrica», el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«Es necesario coordinar la protección eléctrica de las subestaciones y de las unidades de tracción para optimizar la anulación de cortocircuitos (véanse los requisitos aplicables en el anexo E de la presente ETI).».
- 7) El punto 4.2.2.10 se modifica como sigue:
 - a) se suprime el párrafo tercero;
 - b) en el subapartado «Los requisitos aplicables al diseño del subsistema “Energía” son los siguientes:», se suprime el párrafo tercero.
- 8) El punto 4.2.2.11 se modifica como sigue:
 - a) en el subapartado «Generalidades», el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«La entidad contratante deberá tomar una decisión.»;
 - b) en el subapartado «Los requisitos aplicables a los subsistemas “Control y Mando” y “Material Rodante” son los siguientes:», se suprime el párrafo cuarto.
- 9) En el punto 4.2.3.4, «Excepciones en caso de ejecución de obras», párrafo tercero, el segundo guion se sustituye por el texto siguiente:

«— las empresas de transporte ferroviario que exploten la línea recibirán notificación de estas excepciones temporales y de su situación geográfica, naturaleza y señalización concreta, por medio de comunicaciones escritas en las que se describirá el caso y el tipo de señales específicas utilizadas.».
- 10) Se suprime el punto 4.2.3.5.
- 11) En el punto 4.3.1.1, «Potencia instalada», el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«La entidad contratante declarará el tipo de línea según su función con referencia al anexo F de la presente ETI. El diseño del sistema de electrificación garantizará la capacidad de la alimentación eléctrica para alcanzar el rendimiento especificado. Por consiguiente, en el punto 4.2.2.5 se establecen los límites de consumo eléctrico para el subsistema “Material Rodante”.».

- 12) En el punto 4.3.1.4, «Frenos de recuperación», el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«La entidad contratante podrá decidir si acepta o no los frenos de recuperación en los sistemas de C.C.».

- 13) En el punto 5.3.1.2, «Capacidad de transporte de corriente», el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«La capacidad de transporte de corriente depende de las condiciones ambientales, que son la temperatura ambiente máxima y la velocidad mínima del viento cruzado, así como las temperaturas admisibles de los elementos de la línea de contacto y la duración de la acción de suministro de corriente. El diseño de la línea aérea de contacto admitirá las temperaturas máximas especificadas en el anexo B de la norma EN 50 119, versión de 2001, teniendo en cuenta los datos incorporados en el punto 4.5 y en los cuadros 3 y 4 de la norma EN 50 149, versión de 1999. Se realizará un análisis que demuestre que la línea de contacto es capaz de cumplir los requisitos especificados.».

- 14) En el punto 5.3.2.7, «Fuerza de contacto media y rendimiento de interacción entre la línea aérea y el sistema de pantógrafos», el párrafo quinto se sustituye por el texto siguiente:

«El fabricante del pantógrafo dispondrá lo necesario para que el cambio entre las tres curvas se realice a bordo tomando la información adecuada, como el uso de un pantógrafo de 1 950 mm o información sobre el tipo de tensión existente en la línea aérea de contacto.».

- 15) El anexo D se sustituye por el texto siguiente:

«ANEXO D

REGISTRO DE LA INFRAESTRUCTURA, INFORMACIÓN DEL SUBSISTEMA DE ENERGÍA

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.».

- 16) En el anexo H, sección H.3.1, «Líneas aéreas de contacto», se suprime la nota 3 del cuadro H.1.

- 17) En el anexo J, sección J.3.1, «Líneas aéreas de contacto», se suprime la nota 4 del cuadro J.1.

- 18) El anexo O se modifica como sigue:

- a) en la sección O.2, «CORRIENTE MÁXIMA DEL TREN», el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«En el cuadro O.1 se indica la corriente máxima admisible del tren. Estos niveles se aplican tanto en el modo de tracción como de recuperación.»;

- b) en la sección O.4, «DISPOSITIVO LIMITADOR DE POTENCIA O CORRIENTE», se suprime el párrafo segundo.

ANEXO IV

El anexo de la Decisión 2002/735/CE (ETI MRT AV) queda modificado como sigue:

- 1) En la sección 4, «CARACTERÍSTICAS DEL SUBSISTEMA», el párrafo tercero de la introducción se sustituye por el texto siguiente:
«Las características comunes del material rodante se definen en la sección 4 de la presente ETI.»
- 2) En el punto 4.1.1, «Esfuerzos máximos sobre la vía (PF4)», letra a), Carga dinámica, la segunda frase del segundo guion se sustituye por el texto siguiente:
«se aplican las normas técnicas que se utilizan en estas líneas.»
- 3) En el punto 4.1.2, «Carga por eje (PF10)», en el segundo guion del párrafo séptimo, la segunda frase se sustituye por el texto siguiente:
«se aplican las normas técnicas que se utilizan en estas líneas.»
- 4) En el punto 4.1.4, «Gálbo del material rodante (PF12)», el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:
«La elección del gálbo se realizará en función de los itinerarios que deba recorrer el material rodante.»
- 5) En el punto 7.2, «COMPATIBILIDAD DEL MATERIAL RODANTE CON OTROS SUBSISTEMAS», se suprimen los párrafos cuarto, quinto y sexto.
- 6) En el cuadro 2 del anexo E, se suprime la siguiente nota:
«(*) Datos correspondientes al registro de infraestructuras o al registro de material rodante.»
- 7) El anexo F queda modificado como sigue:
 - a) la sección Módulo SD (Seguro de calidad de la producción) queda modificada como sigue:
 - i) en la subsección 6.2, se suprime la frase «el registro de material rodante, incluidas todas las indicaciones especificadas en la ETI»,
 - ii) en la subsección 6.7, se suprimen las palabras «y en particular: - el registro de material rodante, incluidas todas las indicaciones especificadas en la ETI»;
 - b) la sección Módulo SF (Verificación de productos) queda modificada como sigue:
 - i) en la subsección 5, se suprime la frase «el registro de material rodante, incluidas todas las indicaciones especificadas en la ETI»,
 - ii) en la subsección 11, se suprime la frase «el registro de material rodante, incluidas todas las indicaciones especificadas en la ETI»;
 - c) en la sección Módulo SH2 (Pleno aseguramiento de la calidad con control del diseño), subsección 6.7, se suprime la frase «el registro de material rodante, incluidas todas las indicaciones especificadas en la ETI».
- 8) El anexo I se sustituye por el texto siguiente:

«ANEXO I

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.»

ANEXO V

El anexo de la Decisión 2006/66/CE (ETI Ruido) queda modificado como sigue:

1) El punto 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 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.».

2) El anexo B queda modificado como sigue:

a) la sección B.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 sexto guion,
- ii) en la subsección 10, se suprimen las palabras «y, en particular, lo siguiente» y el noveno guion;

b) la sección B.3 Módulo SF (Verificación del producto) queda modificada como sigue:

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

c) en la sección B.4 Módulo SH2 (Sistema de gestión de la calidad total con examen del diseño), subsección 10, se suprime el octavo guion.

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 23 de julio de 2012

por la que se modifican las Decisiones 2006/679/CE y 2006/860/CE sobre especificaciones técnicas de interoperabilidad

[notificada con el número C(2012) 4984]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2012/463/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 «las 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, control-mando 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 Deci-

sión 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) 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.

(6) Procede por tanto modificar las siguientes Decisiones:

— Decisión 2006/679/CE de la Comisión, de 28 de marzo de 2006, sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema de control y mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo convencional ⁽⁷⁾,

— Decisión 2006/860/CE de la Comisión, de 7 de noviembre de 2006, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «control-mando y señalización» del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y por la que se modifica el anexo A de la Decisión 2006/679/CE sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema de control-mando y señalización del sistema ferroviario transeuropeo convencional ⁽⁸⁾.

(7) 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 2006/679/CE se modifica de conformidad con el anexo I de la presente Decisión.

⁽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.

⁽⁷⁾ DO L 284 de 16.10.2006, p. 1.

⁽⁸⁾ DO L 342 de 7.12.2006, p. 1.

Artículo 2

El anexo de la Decisión 2006/860/CE se modifica de conformidad con el anexo II de la presente Decisión.

Artículo 3

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

Artículo 4

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 2006/679/CE (ETI CMS AV) se modifica como sigue:

- 1) En la cláusula 2.2.4, el segundo párrafo se sustituye por el texto siguiente:

«Ningún tren de alta velocidad o convencional equipado con un sistema instalado a bordo de clase A que se ajuste a la ETI correspondiente deberá, por motivos relacionados con cualquiera de las dos ETI y en las condiciones establecidas en las mismas, ver limitado su servicio en una ruta transeuropea de alta velocidad o convencional cuya infraestructura esté equipada con un sistema en tierra de clase A que se ajuste a la ETI correspondiente.»

- 2) En la cláusula 4.3.2.5, «Condiciones ambientales físicas», el primer párrafo se sustituye por el texto siguiente:

«Las condiciones ambientales climáticas y físicas del equipo de control-mando esperadas en el tren deberán definirse en referencia al anexo A, índice A4.»

- 3) La cláusula 4.3.3.3 se sustituye por el texto siguiente:

«4.3.3.3. *Condiciones ambientales físicas*

Las condiciones ambientales climáticas y físicas esperadas en la infraestructura deberán definirse en referencia al anexo A, índice A5.»

- 4) En la sección 4.8, el segundo párrafo se sustituye por el texto siguiente:

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

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

(**) DO L 264 de 8.10.2011, p. 32.»

- 5) La cláusula 6.2.1, «Procedimientos de evaluación», se modifica como sigue:

- a) se suprimen los párrafos octavo y noveno;
b) el décimo párrafo se sustituye por el texto siguiente:

«La declaración "CE" de verificación de los conjuntos instalados a bordo y en tierra, junto con los certificados de conformidad, bastará para garantizar que el conjunto instalado en tierra funcionará con un conjunto instalado a bordo equipado con las características correspondientes y en las condiciones especificadas en la presente ETI sin necesidad de una declaración "CE" de verificación adicional para el subsistema.»

- 6) En la cláusula 6.2.1.3, «Evaluación en las fases de migración», se suprime el sexto párrafo.

- 7) En la cláusula 6.2.2.3, «Condiciones de uso de los módulos para los conjuntos instalados a bordo y en tierra», subcláusula «Validación del conjunto instalado a bordo», el tercer párrafo se sustituye por el texto siguiente:

«Si los ensayos demuestran que no se respetan las especificaciones en todos los casos (por ejemplo, solo hay conformidad con la ETI hasta determinada velocidad), se harán constar en el certificado de conformidad las consecuencias en términos de conformidad con la ETI.»

- 8) En la cláusula 7.4.2.1, «La categoría de cada caso específico se da en el anexo A, apéndice 1», las justificaciones de los puntos 1, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 13 y 15 se sustituyen por el texto siguiente:

- a) en el punto 1: «Equipos contadores de ejes existentes»;
b) en el punto 3: «Pertinente en líneas con pasos a nivel»;
c) en los puntos 4 y 5: «Equipos de circuitos de vía existentes»;
d) en el punto 6: «Equipos contadores de ejes existentes»;
e) en el punto 7: «La carga por eje mínima necesaria para derivar algunos circuitos de vía queda determinada en un requisito de la EBA (Eisenbahn-Bundesamt) aplicable en algunas líneas principales de Alemania en la zona de la antigua DR (Deutsche Reichsbahn) con circuitos de vía de 42 Hz y 100 Hz. No hay renovación. Pendiente de ser completada para Austria y Suecia.»;
f) en el punto 10: «Pertinente en líneas con pasos a nivel equipados con lazos de detección»;
g) en el punto 13: «Equipos de circuitos de vía de baja tensión existentes»;
h) en el punto 15: «Pertinente en líneas con pasos a nivel.»

- 9) El anexo A queda modificado como sigue:
- a) el apéndice 1 se modifica como sigue:
- i) la sección 4.6 se sustituye por el texto siguiente:
- «4.6. El administrador de la infraestructura podrá autorizar unos límites menos restrictivos.»
- ii) la sección 5.1.2 se sustituye por el texto siguiente:
- «5.1.2. Sobre la distancia bx
- La distancia bx (fig. 1) no deberá exceder de 4 200 mm, salvo si el material rodante circula solo por líneas en las que se permita bx de hasta 5 000 mm.
- El material rodante cuyo bx sea superior a 4 200 mm no circulará por líneas en las que no se permita bx de más de 4 200 mm.
- La declaración "CE" de verificación del material rodante contendrá esta indicación.
- En los tramos de nueva construcción de las líneas de categoría I, el sistema MCS de detección de trenes permitirá material rodante de bx hasta 5 000 mm.
- En otros tramos (líneas de categoría I acondicionadas o renovadas por una parte y, por otra, líneas de categorías II o III nuevas, acondicionadas o renovadas), el sistema MCS de detección de trenes permitirá material rodante de bx hasta 4 200 mm. Se recomienda a los administradores de infraestructuras que intenten permitir también material rodante de bx hasta 5 000 mm.»
- iii) la sección 6.1.3 se sustituye por el texto siguiente:
- «6.1.3. *Caso específico de Austria, Alemania y Bélgica*
- La carga por eje será de al menos 5 t en determinadas líneas.»
- iv) la sección 6.5.5 se sustituye por el texto siguiente:
- «6.5.5. *Caso específico de los Países Bajos*
- Además de los requisitos generales que figuran en el anexo A, apéndice 1, podrán aplicarse requisitos adicionales a las locomotoras y unidades acopladas en los circuitos de vía.»
- v) la sección 8.2 se sustituye por el texto siguiente:
- «8.2. **Uso de frenos eléctricos/magnéticos**
- 8.2.1. Solo se autoriza el uso de frenos magnéticos y frenos de Foucault para la aplicación del freno de emergencia o en reposo. Puede prohibirse el uso de frenos magnéticos y frenos de Foucault para la aplicación del freno de emergencia.
- 8.2.2. Si está autorizado, podrán utilizarse los frenos magnéticos y los frenos de Foucault para el frenado de servicio.
- 8.2.3. *Caso específico de Alemania:*
- El freno magnético y el freno de Foucault no están permitidos en el primer bogie de un vehículo delantero salvo indicación contraria explícita.»
- b) en el apéndice 2, la sección 5 se sustituye por el texto siguiente:
- «5. TIPOS Y LÍMITES DE ALARMAS
- El HABD deberá incluir los siguientes tipos de alarma:
- alarma de alta temperatura,
 - alarma de temperatura moderada,
 - alarma de diferencia térmica u otros tipos de alarma.»
- 10) El anexo B queda modificado como sigue:
- a) en la sección «Utilización del anexo B», el tercer párrafo se sustituye por el texto siguiente:
- «Las empresas ferroviarias que necesiten instalar uno o más de estos sistemas en sus trenes se remitirán al Estado miembro correspondiente.»
- b) en la sección «Parte 2: Radiocomunicación», la frase después del punto 17 se sustituye por el texto siguiente:
- «Estos sistemas se utilizan actualmente en los Estados miembros.»
- 11) Se suprime el anexo C.

12) El anexo E queda modificado como sigue:

- a) en la sección Módulo SB (Examen de Tipo), subsección 3, sexto párrafo, el segundo guion 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 Módulo SD (Sistema de gestión de la calidad de la producción) se modifica como sigue:
 - i) en la subsección 4,2, segundo párrafo, el sexto guion se sustituye por el texto siguiente:

«— el Registro de la infraestructura, incluyendo toda la información especificada en la ETI.»;
 - ii) en la subsección 10, el noveno guion se sustituye por el texto siguiente:

«— el Registro de la infraestructura, incluyendo toda la información especificada en la ETI.»;
 - c) la sección Módulo SF (Verificación de los productos) queda modificada como sigue:
 - i) en la subsección 5, segundo párrafo, el tercer guion se sustituye por el texto siguiente:

«— el Registro de la infraestructura, incluyendo toda la información especificada en la ETI.»;
 - ii) en la subsección 10, el segundo guion se sustituye por el texto siguiente:

«— el Registro de la infraestructura, incluyendo toda la información especificada en la ETI.»;
 - d) en la sección Módulo SH2 (Sistema de gestión de la calidad total con examen de diseño), subsección 10, el octavo guion se sustituye por el texto siguiente:

«— el Registro de la infraestructura, incluyendo toda la información especificada en la ETI.»;
 - e) la sección Módulo SG (Verificación por unidad) queda modificada como sigue:
 - i) en la subsección 3, segundo párrafo, el segundo guion se sustituye por el texto siguiente:

«— el Registro de la infraestructura, incluyendo 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, incluyendo toda la información especificada en la ETI.»;
-

ANEXO II

El anexo de la Decisión 2006/860/CE (ETI CMS AV) queda modificado como sigue:

- 1) En la cláusula 2.2.4, el segundo párrafo se sustituye por el texto siguiente:

«Ningún tren de alta velocidad o convencional equipado con un sistema instalado a bordo de clase A que se ajuste a la ETI correspondiente deberá, por motivos relacionados con cualquiera de las dos ETI y en las condiciones establecidas en las mismas, ver limitado su servicio en una ruta transeuropea de alta velocidad o convencional cuya infraestructura esté equipada con un sistema en tierra de clase A que se ajuste a la ETI correspondiente.»

- 2) En la cláusula 4.3.2.3, «Prestaciones y características garantizadas del sistema de frenado del tren», el tercer párrafo se sustituye por el texto siguiente:

«Para las composiciones fijas, la prestación de frenado garantizada la dan los fabricantes.»

- 3) La cláusula 4.3.2.5 se sustituye por el texto siguiente:

«4.3.2.5. Condiciones ambientales físicas

«Las condiciones ambientales climáticas y físicas del equipo de control-mando esperadas en el tren deberán definirse en referencia al anexo A, índice A4, e índice A5.»

- 4) En la cláusula 4.3.2.9, «Detectores de cajas de grasa calientes», el segundo párrafo se sustituye por el texto siguiente:

«Esta interfaz es relevante para un sistema HABD de clase A.»

- 5) La cláusula 4.3.3.4 se sustituye por el texto siguiente:

«4.3.3.4. Uso de frenos eléctricos/magnéticos

Para garantizar el buen funcionamiento del equipo de control-mando instalado en tierra, el uso de los frenos magnéticos y frenos de Foucault deberá definirse en referencia al anexo A, apéndice 1, cláusula 5.2.»

- 6) En la sección 4.8, el segundo párrafo se sustituye por el texto siguiente:

«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.»

- 7) La cláusula 6.2.1, «Procedimientos de evaluación», se modifica como sigue:

a) se suprimen los párrafos octavo y noveno;

b) el décimo párrafo se sustituye por el texto siguiente:

«La declaración "CE" de verificación de los conjuntos instalados a bordo y en tierra, junto con los certificados de conformidad, bastará para garantizar que el conjunto instalado en tierra funcionará con un conjunto instalado a bordo equipado con las características correspondientes y en las condiciones especificadas en la presente ETI sin necesidad de una declaración "CE" de verificación adicional para el subsistema.»

- 8) En la cláusula 6.2.1.3, «Evaluación en las fases de migración», se suprime el sexto párrafo.

- 9) En la cláusula 6.2.2.3.1, «Validación del conjunto instalado a bordo», el tercer párrafo se sustituye por el texto siguiente:

«En caso de que existan limitaciones en cuanto a la aplicabilidad general de los resultados de los ensayos (por ejemplo, solo hay conformidad con la ETI hasta determinada velocidad), dichas limitaciones se harán constar en el certificado.»

- 10) En la cláusula 6.2.2.3.2, «Validación del conjunto instalado en tierra», el cuarto párrafo se sustituye por el texto siguiente:

«En caso de que existan limitaciones en cuanto a la aplicabilidad general de los resultados de los ensayos (por ejemplo, solo hay conformidad con la ETI hasta determinada velocidad), dichas limitaciones se harán constar en el certificado.»

- 11) Se suprime la cláusula 7.2.8.
- 12) En la cláusula 7.2.9, «Material rodante con equipos de protección del tren de clase A y de clase B», el segundo párrafo se sustituye por el texto siguiente:
- «Además, el sistema de clase B puede ser implementado independientemente (o, en el caso de acondicionamiento o renovación, dejado tal como está), en el caso de los sistemas de clase B para los que un STM no sea una alternativa económicamente viable desde el punto de vista del propietario del material rodante. Sin embargo, si no se utiliza un STM, la empresa ferroviaria deberá garantizar que se gestiona adecuadamente la ausencia de "intercambios" (es decir, de manejo por ETCS de las transiciones entre la clase A y la clase B en tierra).».
- 13) Se suprime la cláusula 7.2.10.
- 14) En la cláusula 7.5.2.1, «La categoría de cada caso específico se da en el anexo A, apéndice 1», las justificaciones de los puntos 1, 3, 4, 5, 6, 8, 11, 14 y 17 se sustituyen por el texto siguiente:
- a) en el punto 1: «Equipos contadores de ejes existentes»;
 - b) en el punto 3: «Pertinente en líneas con pasos a nivel»;
 - c) en los puntos 4 y 5: «Equipos de circuitos de vía existentes»;
 - d) en el punto 6: «Equipos contadores de ejes existentes»;
 - e) en el punto 8, en lo que se refiere a Alemania: «La carga por eje mínima necesaria para derivar algunos circuitos de vía queda determinada en un requisito de la EBA (Eisenbahn-Bundesamt) aplicable en algunas líneas principales de Alemania en la zona de la antigua DR (Deutsche Reichsbahn) con circuitos de vía de 42 Hz y 100 Hz. No hay renovación.»;
 - f) en el punto 8, en lo que se refiere a Austria: «La carga por eje mínima necesaria para derivar algunos circuitos de vía queda determinada por un requisito de funcionamiento seguro, pertinente en determinadas líneas principales de Austria con circuitos de vía de 100 Hz. No hay renovación.»;
 - g) en el punto 11: «Pertinente en líneas con pasos a nivel equipados con lazos de detección.»;
 - h) en el punto 14 «Equipos de circuitos de vía de baja tensión existentes»;
 - i) en el punto 17: «Pertinente en líneas con pasos a nivel».
- 15) El anexo A queda modificado como sigue:
- a) el apéndice 1 se modifica como sigue:
 - i) la sección 4.6 se sustituye por el texto siguiente:

«4.6. El administrador de la infraestructura podrá autorizar unos límites menos restrictivos.»
 - ii) la sección 5.1.2 se sustituye por el texto siguiente:

«5.1.2. Sobre la distancia bx

La distancia bx (fig. 1) no deberá exceder de 4 200 mm, salvo si el material rodante circula solo por líneas en las que se permita bx de hasta 5 000 mm.

El material rodante cuyo bx sea superior a 4 200 mm no circulará por líneas en las que no se permita bx de más de 4 200 mm.

La declaración "CE" de verificación del material rodante contendrá esta indicación.

En los tramos de nueva construcción de las líneas de categoría I, el sistema MCS de detección de trenes permitirá material rodante de bx hasta 5 000 mm.

En otros tramos (líneas de categoría I acondicionadas o renovadas por una parte y, por otra, líneas de categorías II o III nuevas, acondicionadas o renovadas), el sistema CMS de detección de trenes permitirá material rodante de bx hasta 4 200 mm. Se recomienda a los administradores de infraestructuras que intenten permitir también material rodante de bx hasta 5 000 mm.»
 - iii) la sección 6.1.3 se sustituye por el texto siguiente:

«6.1.3. Caso específico de Austria, Alemania y Bélgica

La carga por eje será de al menos 5 t en determinadas líneas.»

- iv) la sección 6.5.5 se sustituye por el texto siguiente:
- «6.5.5. *Caso específico de los Países Bajos*
- Además de los requisitos generales que figuran en el anexo A, apéndice 1, podrán aplicarse requisitos adicionales a las locomotoras y unidades acopladas en los circuitos de vía.»
- v) la sección 8.2 se sustituye por el texto siguiente:
- «8.2. **Uso de frenos eléctricos/magnéticos**
- 8.2.1. Solo se autoriza el uso de frenos magnéticos y frenos de Foucault para la aplicación del freno de emergencia o en reposo. Puede prohibirse el uso de frenos magnéticos y frenos de Foucault para la aplicación del freno de emergencia.
- 8.2.2. Si está autorizado, podrán utilizarse los frenos magnéticos y los frenos de Foucault para el frenado de servicio.
- 8.2.3. *Caso específico de Alemania*
- El freno magnético y el freno de Foucault no están permitidos en el primer bogie de un vehículo delantero salvo indicación contraria explícita.»
- b) en el apéndice 2, la sección 5 se sustituye por el texto siguiente:
- «5. TIPOS Y LÍMITES DE ALARMAS
- El HABD deberá incluir los siguientes tipos de alarma:
- alarma de alta temperatura,
 - alarma de temperatura moderada,
 - alarma de diferencia térmica u otros tipos de alarma.»
- 16) El anexo B queda modificado como sigue:
- a) en la sección «Utilización del anexo B», el cuarto párrafo se sustituye por el texto siguiente:
- «Las empresas ferroviarias que necesiten instalar uno o más de estos sistemas en sus trenes se remitirán al Estado miembro correspondiente.»;
- b) en la sección «Parte 2: Radiocomunicación», la frase después del punto 17 se sustituye por el texto siguiente:
- «Estos sistemas se utilizan actualmente en los Estados miembros».
- 17) Se suprime el anexo C.
- 18) El anexo E queda modificado como sigue:
- a) en la sección Módulo SB (Examen de Tipo), subsección 3, quinto párrafo, el segundo guion 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 Módulo SD (Sistema de gestión de la calidad de la producción) se modifica como sigue:
- i) en la subsección 4.2, segundo párrafo, el sexto guion se sustituye por el texto siguiente:
- «— el Registro de la infraestructura, incluyendo toda la información especificada en la ETI,»
- ii) en la subsección 10, el noveno guion se sustituye por el texto siguiente:
- «— el Registro de la infraestructura, incluyendo toda la información especificada en la ETI,»;
- c) la sección Módulo SF (Verificación de los productos) queda modificada como sigue:
- i) en la subsección 5, segundo párrafo, el tercer guion se sustituye por el texto siguiente:
- «— el Registro de la infraestructura, incluyendo toda la información especificada en la ETI,»
- ii) en la subsección 10, el segundo párrafo se sustituye por el texto siguiente:
- «— el Registro de la infraestructura, incluyendo toda la información especificada en la ETI,»;
- d) en la sección Módulo SH2 (Sistema de gestión de la calidad total con examen de diseño), subsección 10, el octavo guion se sustituye por el texto siguiente:

- «— el Registro de la infraestructura, incluyendo toda la información especificada en la ETI.»;
- e) la sección Módulo SG (Verificación por unidad) queda modificada como sigue:
- i) en la subsección 3, segundo párrafo, el segundo guion se sustituye por el texto siguiente:
- «— el Registro de la infraestructura, incluyendo 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, incluyendo toda la información especificada en la ETI.».
-

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 gálibros ampliados GA, GB o GC solo se admitirán en líneas adaptadas a estos gálibros. Todos los movimientos GA, GB y GC en las líneas no adaptadas a estos gálibros 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)

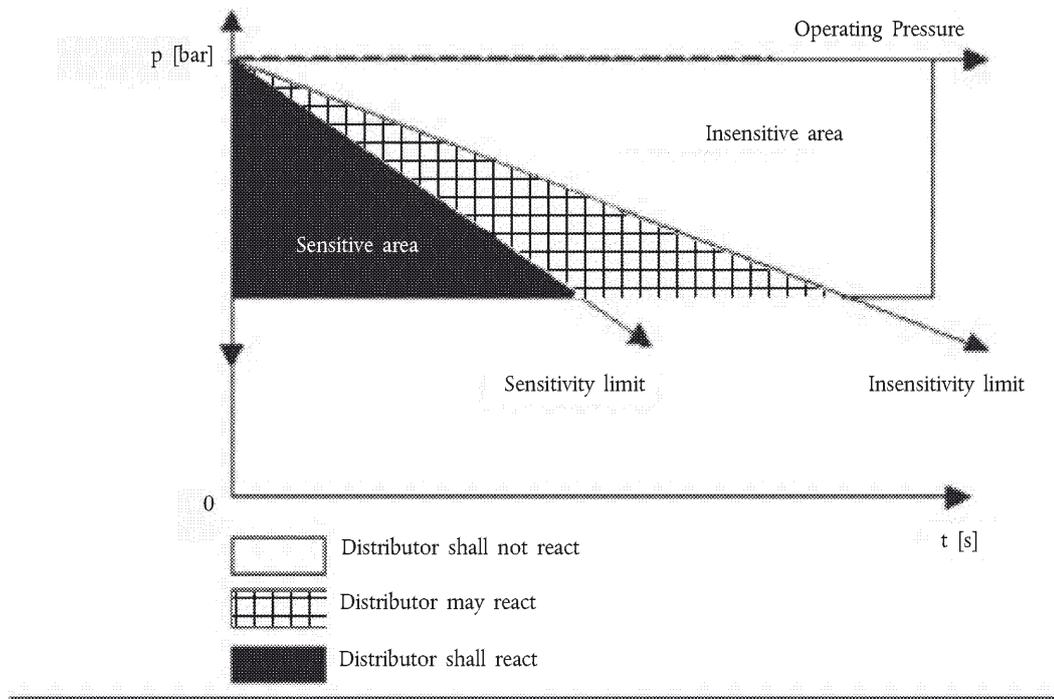


Figura I.5»

- 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 gálibros para vagones de mercancías: W6, W7, W8 y W9. Los gálibros 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 gálibros 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:

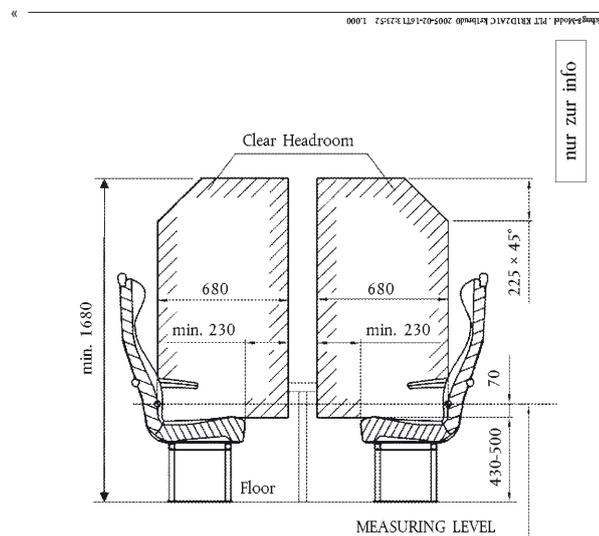


Figura 3»

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:

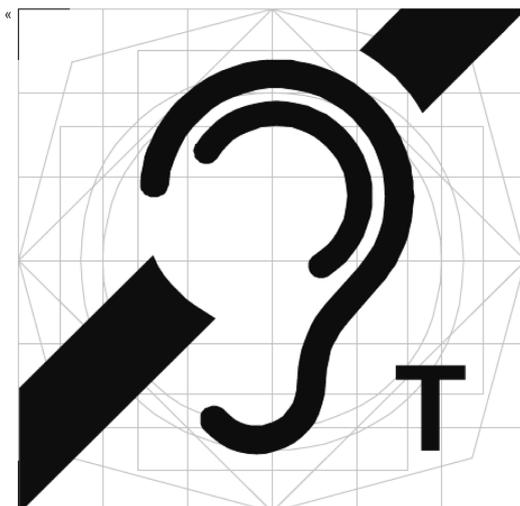


Figura 1»

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 decimotavo.
- 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,»

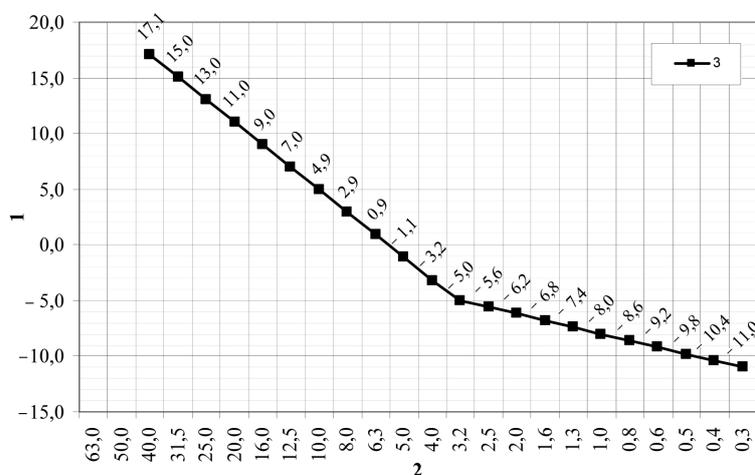
ii) en la subsección 10, se suprime el guion octavo.

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 gálibos 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>).»

Precio de suscripción 2012 (sin IVA, gastos de envío ordinario incluidos)

Diario Oficial de la UE, series L + C, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	1 200 EUR al año
Diario Oficial de la UE, series L + C, edición impresa + DVD anual	22 lenguas oficiales de la UE	1 310 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie L, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	840 EUR al año
Diario Oficial de la UE, series L + C, DVD mensual (acumulativo)	22 lenguas oficiales de la UE	100 EUR al año
Suplemento del Diario Oficial (serie S: Anuncios de contratos públicos), DVD semanal	Plurilingüe: 23 lenguas oficiales de la UE	200 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>

