

## 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 <sup>(1)</sup>, 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) <sup>(2)</sup>, 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 <sup>(3)</sup>, 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 <sup>(4)</sup>. 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 <sup>(5)</sup>, 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 <sup>(6)</sup>, 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.

<sup>(1)</sup> DO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 164 de 30.4.2004, p. 1.

<sup>(3)</sup> DO L 235 de 17.9.1996, p. 6.

<sup>(4)</sup> DO L 110 de 20.4.2001, p. 1.

<sup>(5)</sup> DO L 256 de 1.10.2011, p. 1.

<sup>(6)</sup> 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 <sup>(1)</sup>,
- 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 <sup>(2)</sup>,
- 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 <sup>(3)</sup>,
- 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 <sup>(4)</sup>,
- 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 <sup>(5)</sup>.

(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 <sup>(6)</sup>. 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 <sup>(7)</sup>. 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 <sup>(8)</sup>. 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 <sup>(9)</sup>. 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 <sup>(10)</sup>.

- (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 <sup>(11)</sup>, 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.

<sup>(1)</sup> DO L 245 de 12.9.2002, p. 37.

<sup>(2)</sup> DO L 245 de 12.9.2002, p. 143.

<sup>(3)</sup> DO L 245 de 12.9.2002, p. 280.

<sup>(4)</sup> DO L 245 de 12.9.2002, p. 402.

<sup>(5)</sup> DO L 37 de 8.2.2006, p. 1.

<sup>(6)</sup> DO L 342 de 7.12.2006, p. 1.

<sup>(7)</sup> DO L 77 de 19.3.2008, p. 1.

<sup>(8)</sup> DO L 104 de 14.4.2008, p. 1.

<sup>(9)</sup> DO L 84 de 26.3.2008, p. 132.

<sup>(10)</sup> DO L 99 de 13.4.2011, p. 1.

<sup>(11)</sup> 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.

---