



RECOMENDACIÓN TÉCNICA 2/2024 DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA PARA LA ADAPTACIÓN DEL SECTOR FERROVIARIO ESPAÑOL A LAS EXIGENCIAS RELACIONADAS CON LA OPERACIÓN RECOGIDAS EN LA ESPECIFICACIÓN TÉCNICA DE INTEROPERABILIDAD APLICABLE AL SUBSISTEMA MATERIAL RODANTE - RUIDO («ETI RUIDO»)

A. OBJETO

El objeto de la presente recomendación es orientar al sector sobre las actuales exigencias relacionadas con la operación ferroviaria que se recogen en la Especificación Técnica de Interoperabilidad aplicable al subsistema Material Rodante – Ruido, aprobada mediante el Reglamento (UE) nº 1304/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014 (en adelante ETI Ruido), así como proporcionar orientaciones de cara a facilitar la adaptación de los vagones de mercancías a dichas exigencias y recordar los requisitos técnicos y de certificación que deberían tenerse en consideración en tal adaptación.

No se incluye aquí el caso de vehículos de nueva fabricación que se deban someter a un proceso de autorización de puesta en el mercado, en cuyo caso, deberán someterse a un proceso de verificación CE del subsistema material rodante, evaluando, entre otros, la conformidad frente a la ETI Ruido y la ETI de vagones.

En todo caso, el contenido aquí reflejado es orientativo y no sustituye a las normas vigentes y futuros desarrollos normativos que puedan aprobarse, ni exime de responsabilidad a los diferentes actores implicados en su cumplimiento.

B. ANTECEDENTES

ETI Ruido

1. Con la aprobación del *Reglamento (UE) nº 1304/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad aplicable al subsistema «material rodante- ruido» y por el que se modifica la Decisión 2008/232/CE y se deroga la Decisión 2011/229/UE («ETI Ruido»)*¹, se establecieron una serie de requisitos técnicos para el material rodante que tenían como objeto limitar las emisiones de ruido del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea y garantizar la interoperabilidad.

¹ Se recomienda consultar el último texto consolidado en el siguiente enlace: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32014R1304>

Para ello, establecía los niveles de emisión acústica máxima que deben satisfacer los vehículos ferroviarios que quieran obtener una autorización de puesta en el mercado.

El material rodante al que resultan de aplicación estos requisitos es aquel incluido dentro del ámbito de aplicación del *Reglamento (UE) nº 1302/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante «locomotoras y material rodante de viajeros» del sistema ferroviario en la Unión Europea* (ETI de locomotoras y material rodante de viajeros) y del *Reglamento (UE) nº 321/2013 de la Comisión, de 13 de marzo de 2013, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «material rodante — vagones de mercancías» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga la Decisión 2006/861/CE* (ETI de Vagones)², es decir, a locomotoras, unidades autopropulsadas, coches, material rodante auxiliar y vagones.

2. Además de los **requisitos de carácter técnico** referidos en el punto anterior, cuyo fin es limitar las emisiones acústicas de los vehículos ferroviarios, la ETI Ruido estableció una serie de **requisitos relacionados con la explotación** de los vagones de mercancías que se utilicen en las infraestructuras ferroviarias designadas como **«rutas silenciosas»**.

Esta recomendación técnica se centra específicamente en dichos aspectos operativos, que afectan únicamente a los vagones de mercancías.

3. La principal restricción operativa que impone la ETI Ruido se recoge en su artículo 5bis que establece que, **a partir del 8 de diciembre de 2024**, los vagones incluidos en el ámbito de aplicación de la ETI de Vagones que no estén cubiertos por el punto 7.2.2.2 de la ETI Ruido no podrán ser operados en las «rutas silenciosas».

En este sentido:

- a. la definición de «ruta silenciosa» se recoge en el artículo 5ter de la ETI Ruido:

*«Se entenderá por **«ruta silenciosa»** una parte de la infraestructura ferroviaria con una longitud mínima de 20 km en la que el número medio de trenes de mercancías que circulan diariamente durante la noche, tal como se define en la legislación nacional de transposición de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, es superior a 12. La base para calcular ese número medio la constituirá el tráfico de mercancías de los años 2015, 2016 y 2017. En caso de que, debido a circunstancias excepcionales, el tráfico de mercancías difiera en un año determinado de ese número medio en más de un 25 %, el Estado miembro de que se trate podrá calcular el número medio sobre la base de los dos años restantes.»*

² Se recomienda consultar el último texto consolidado en el siguiente enlace: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32013R0321>

b. la cláusula 7.2.2.2 de la ETI Ruido señala lo siguiente:

«Los vagones que pertenezcan a alguna de las categorías siguientes podrán circular en las «rutas silenciosas», dentro de su ámbito de utilización:

- *Vagones cubiertos por una declaración CE de verificación con arreglo a la Decisión 2006/66/CE.*
- *Vagones cubiertos por una declaración CE de verificación con arreglo a la Decisión 2011/229/UE.*
- *Vagones cubiertos por una declaración «CE» de verificación con arreglo a la presente ETI.*
- *Vagones equipados con uno de los elementos siguientes:*
 - *elementos de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura cubiertos por una declaración CE de conformidad con arreglo a la presente ETI;*
 - *elementos de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura que figuran en el apéndice G³;*
 - *discos de freno para la función de frenado de servicio.*
- *Vagones equipados⁴ con zapatas de freno de material compuesto, recogidas en el apéndice E, para la función de frenado de servicio. La circulación de estos vagones en las «rutas silenciosas» deberá limitarse de conformidad con las condiciones descritas en dicho apéndice.»*

4. No obstante, la cláusula 7.2.2 de la ETI Ruido establece una **salvedad** a la restricción operativa del artículo 5bis mencionada en el punto anterior, al señalar que:

«La restricción de explotación establecida en el artículo 5 bis del presente Reglamento no se aplicará a los vagones que circulen principalmente por líneas con declividad superior a un 40 ‰, a los vagones con velocidad máxima de explotación superior a 120 km/h, a los vagones con una carga máxima por eje superior a 22,5 t, a los vagones exclusivamente utilizados para obras de infraestructura y a los vagones utilizados en trenes de rescate.

Si en un vagón se instalan elementos de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura cubiertos por una declaración CE de conformidad con arreglo a la presente ETI o elementos de fricción de frenos que actúan sobre la banda de rodadura que figuran en el apéndice G y no se añaden fuentes de ruido al vagón, se considerará que

³ Las zapatas que figuran en el apéndice G de la ETI Ruido están exentas de una declaración CE de conformidad frente a la ETI Ruido hasta el 28 de septiembre de 2033. Si bien, esto no exime del cumplimiento de la ETI de Vagones por parte de dichas zapatas, lo cual incluye la necesidad de certificarlas frente a la ETI cuando expire la fecha de su periodo de aprobación, indicada en el Apéndice G de la ETI de Vagones (ver apartado B.6 de esta recomendación y la nota 5).

⁴ En el apéndice E se precisa que esto es de aplicación exclusiva a vagones existentes antes de la ETI Ruido que ya equipasen ese tipo de zapatas de compuesto históricas.

se cumplen los requisitos del punto 4.2.3 sin que sea necesario efectuar ensayos adicionales.»

5. Además, resulta necesario mencionar que el Apéndice E de la ETI Ruido recoge las **zapatas de freno de material compuesto `históricas`**, que también habilitan sólo a los vagones existentes a la entrada en aplicación de la ETI Ruido que las lleven equipadas a circular por rutas silenciosas con ciertas condiciones y limitaciones.

ETI de Vagones

6. El Reglamento (UE) nº 321/2013 por el que se aprueba la ETI de Vagones también incluye prescripciones relacionadas con el uso de los componentes de interoperabilidad «elemento de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura». Así el artículo 8ter admite el uso de dichos componentes, considerándolos conformes con la ETI de Vagones aunque no estén cubiertos por la declaración CE de conformidad, mientras no expire su actual periodo de autorización contenido en el apéndice G de la ETI de Vagones⁵.
7. Además, el artículo 8bis.2) obliga a las autoridades nacionales de seguridad a incluir en sus informes anuales referidos en el artículo 19 de la *Directiva (UE) 2016/798 de seguridad ferroviaria*, menciones sobre la utilización de componentes de interoperabilidad «elemento de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura» no certificados en el contexto de los procedimientos de autorización.

ETI Operaciones

8. El *Reglamento (UE) nº 2019/773 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga la Decisión 2012/757/UE («ETI OPE»)*⁶ establece en el apartado C) de su cláusula 4.2.2.5.1.- *Compatibilidad de la ruta*, la necesidad de comprobar, dentro del ejercicio de

⁵ El apéndice G de la ETI de Vagones hace referencia a su vez al Documento técnico de la EUAR sobre la lista de zapatas de freno de material compuesto homologadas por la UIC para el transporte internacional ERA/TD/2009-02/INT, versión 15.0, que figura en su web: https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability/rolling-stock-freight-wagons-tsi_en.

En dicho documento, las fechas de expiración de los periodos de aprobación de las zapatas están recogidas en la última columna de las tablas 2.1 y 2.2.

⁶ Se recomienda consultar el último texto consolidado en el siguiente enlace: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32019R0773>

compatibilidad del tren con la ruta: «la ruta más silenciosa a la que se refiere la ETI de Ruido».

Decisión del ERATV

9. La *Decisión (UE) nº 2011/665 de la Comisión, de 4 de octubre de 2011, sobre el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos Ferroviarios* («DECISION ERATV»), actualizada por última vez en el año 2023, recoge en su Anexo II un cuadro (Cuadro 2) en el cual se resumen todos los parámetros que deben registrarse para cada tipo de vehículo que se autorice en el sistema ferroviario de la Unión Europea.

Más concretamente, el Cuadro 2 del Anexo II reserva el parámetro 3.1.2.3, relativo a las condiciones de uso y otras restricciones, para recoger, entre otras, la capacidad de los vagones para circular por rutas silenciosas.

Reglamento del RINF

10. El *Reglamento (UE) nº 2019/777 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria y por el que se deroga la Decisión de Ejecución 2014/880/UE* («REGLAMENTO RINF»), establece en su artículo 5.3 que desde el año 2021 deben ser los diferentes administradores de infraestructura quienes actualicen los datos existentes en el Registro de Infraestructuras (RINF).

A pesar de ello, el propio Reglamento condiciona esta afirmación al desarrollo de la aplicación informática del RINF a que se refiere el artículo 6, apartado 1, letra a).

En este sentido, cabe señalar que, por el momento, la aplicación del RINF sigue sin tener disponible esta funcionalidad, de manera que los datos del mismo deben ser actualizados por la entidad nacional de este registro que se define en el artículo 4 del citado reglamento.

No obstante, cabe señalar que en el caso de España se designó al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) como entidad nacional del registro de conformidad con el artículo 4 mencionado, encargada de coordinar la recogida y la inserción de los datos del Estado miembro en la aplicación del RINF.

11. La clasificación de las distintas líneas ferroviarias como rutas silenciosas debe realizarse, tal y como establece el punto 1 del artículo 5^{quater} de la ETI Ruido, conforme al procedimiento que se recoge en el Apéndice D.1 y en base a la definición de ruta silenciosa que establece el artículo 5^{ter} de dicha ETI, recogida también en el apartado 3.a de la presente recomendación. Para la RFIG, las rutas silenciosas sólo pueden consultarse en el mencionado RINF.

Además, dicha clasificación deberá actualizarse periódicamente, tal y como establece el punto 2 del artículo 5^{quater} de la ETI Ruido, con arreglo al procedimiento establecido en el apéndice D.2, y en todo caso antes del 8 de diciembre de 2029.

12. Finalmente, cabe indicar que los datos del RINF pueden consultarse a través de la aplicación informática creada al efecto y gestionada por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (EUAR), disponible a través del siguiente enlace web:

<https://rinf.era.europa.eu/rinf/>

Teniendo en cuenta lo anterior, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en virtud de sus competencias, considera conveniente emitir las siguientes **RECOMENDACIONES**:

Primero. REQUISITOS EXIGIDOS A LOS VAGONES POR ETI RUIDO

1. Ante el escenario descrito en el apartado B. *Antecedentes*, los vagones que quieran seguir siendo operados **a partir del 8 de diciembre de 2024** por alguna ruta silenciosa, y que no dispongan de una Declaración CE de verificación frente a la ETI Ruido (ya sea frente a la ETI Ruido actual o frente a alguna de las anteriores que en su momento le fuese de aplicación), deberán aplicar alguna de las siguientes opciones:
 - i. Instalar zapatas de freno recogidas en el Apéndice G de la ETI Ruido y no añadir fuentes de ruido adicionales, si bien el uso de las zapatas que ahí figuran sin una declaración CE de conformidad, sólo se permite si su puesta en el mercado se realizó antes del 28 de septiembre de 2033. Hasta esa fecha, el fabricante o su representante podrán notificar a la Comisión la necesidad de revisar el criterio de superación establecido en el punto 3 del apéndice F de dicha ETI o la metodología establecida en ese apéndice.
 - ii. Instalar zapatas de freno cubiertas por una Declaración CE de conformidad para el componente de interoperabilidad descrito en el apartado 5.2.1 de la ETI Ruido (elemento de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura) y no añadir fuentes de ruido adicionales.
 - iii. También se permite la circulación por rutas silenciosas en el caso de vagones existentes que ya estuvieran equipados con zapatas de freno de material compuesto históricas (anexo E de la ETI Ruido), ya sean para tráfico nacional o bien internacional, en función del área de uso o de las necesidades operativas del vagón, considerando los plazos límite ahí fijados.
 - iv. Acogerse a alguno de los casos específicos que se establecen en el apartado 7.3.2 de la ETI Ruido.
 - v. Analizar si están dentro de algunos de los supuestos recogidos en la exención del apartado 7.2.2 de la ETI Ruido.

- vi. Justificar el cumplimiento de la Decisión 2006/66/CE (ETI ruido de 2006) o la Decisión 2011/229/UE (ETI ruido de 2011) mediante la correspondiente Declaración CE de verificación emitida conforme a dichas ETI.
2. Para cumplir con los apartados i, ii o iii del apartado 1 anterior, **TODAS** las zapatas del vagón deben ser conformes con lo que se indica en dichos puntos.

Segundo. MODIFICACIÓN DE VAGONES PARA SU ADAPTACIÓN AL NUEVO MARCO REGLAMENTARIO

1. A la hora de llevar a cabo una modificación en un vagón con el fin exclusivamente de adecuarlo a alguno de los casos recogidos en el apartado anterior, se debe tener en consideración lo recogido en la cláusula 7.2 *Aplicación de la presente ETI a los subsistemas existentes* de la ETI Ruido, donde se señala que los cambios deben gestionarse consultando, a su vez, lo establecido en la cláusula 7.2.2 de la ETI de Vagones.

Se pueden resaltar algunos casos de aplicación para estas modificaciones de vagones ya autorizados:

- En el caso de que **únicamente** se desee sustituir las zapatas de freno (componente de interoperabilidad «elemento de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura») por uno de los modelos de zapatas que, de conformidad con la ETI Ruido, permiten circular por rutas silenciosas, es necesario acudir a lo establecido en la cláusula 7.2 *Normas generales de aplicación* de la ETI de Vagones y, más concretamente, en su apartado 7.2.1 *Sustitución de componentes*, al ser las zapatas de freno un componente de interoperabilidad definido en las cláusulas 5.3.4bis de la ETI de Vagones y 5.2.1 de la ETI Ruido.

Dentro de dicho apartado 7.2.1, el Cuadro 11, denominado *Cuadro de permutaciones*, señala que un componente de interoperabilidad ya instalado en un vehículo, esté o no certificado conforme a la ETI, puede ser sustituido dentro del marco del mantenimiento por un nuevo componente, bajo la responsabilidad de la entidad encargada de mantenimiento (en adelante, EEM), siempre que dicho nuevo componente mantenga las mismas prestaciones del componente existente y se justifique el cumplimiento de las normas establecidas en dicha cláusula 7.2.1, a saber:

- sean adecuados, es decir, conformes a la ETI pertinente,
- se utilicen en su ámbito de uso,
- permitan la interoperabilidad,
- cumplan los requisitos esenciales,
- se ajusten a las restricciones indicadas en el expediente técnico.

En este sentido, a la hora de determinar si es preciso que el nuevo componente a instalar esté certificado conforme a la ETI de Vagones, así como también conforme a la ETI Ruido, se deberán consultar los períodos transitorios establecidos en los artículos 8 a 8quater y el Apéndice G de la ETI de Vagones, y en el Apéndice G de la ETI Ruido. Hay que destacar que los plazos establecidos en dichos Apéndices no son coincidentes, de manera que podría darse la posibilidad de que sea exigible un certificado frente a la ETI de Vagones, y no fuera necesario frente a la ETI Ruido. Para facilitar la interpretación de la normativa, dichos períodos transitorios se resumen en el Anexo 1 de la presente recomendación (únicamente se recogen con carácter informativo y no sustituye lo indicado en las propias ETI).

En el caso de que se presente esta casuística, **no será obligatorio presentar documentación alguna a la AESF relativa a la modificación del vehículo. No obstante, se debe tener en consideración lo indicado en el punto 3 de la Recomendación Cuarta de este documento.**

- Por otro lado, si la modificación **no** se limita a la sustitución del componente de interoperabilidad «elemento de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura», es necesario consultar la cláusula 7.2.2 *Cambios en una unidad existente o un tipo de unidad existente* de la ETI de Vagones, en la cual se desarrolla el modo de gestionar los cambios de tipo 15.1.c) y 15.1.d) de acuerdo con la clasificación del artículo 15 del Reglamento (UE) nº 2018/545.

Para establecer la categoría de un cambio y clasificarlo según dicho artículo 15, se debe analizar si se superan los umbrales establecidos en el Cuadro 11a *Características básicas de diseño relacionadas con parámetros básicos establecidos en las ETI de vagones anteriores* de la ETI de Vagones, salvo que la resolución de seguridad prevista en el artículo 21, apartado 12, letra b), de la Directiva (UE) nº 2016/797, determine por sí sola una clasificación 15.1.d).

Se recuerda, además, que la gestión de modificaciones en vehículos ferroviarios debe tener en cuenta lo establecido en la *Guía sobre la gestión de modificaciones en vehículos y tipos ya autorizados* (O-02.02-02-GU-01 Versión 02) publicada por la AESF, en el supuesto de tratarse de vehículos para los que el área de uso indicada en su autorización incluya exclusivamente redes de la RFIG y, por tanto, para los que la entidad responsable de la autorización sea la AESF.

Así:

- Los cambios clasificados como 15.1.a), 15.1.b) y 15.1.c), de acuerdo con el Reglamento (UE) nº 2018/545, deben gestionarse a través de una notificación a la entidad responsable de la autorización del vehículo que, en el caso de que esta sea la AESF, se realizará a través del enlace disponible en la sede electrónica:

https://sede.mitma.gob.es/SEDE ELECTRONICA/LANG CASTELLANO/GRUPO FOMENTO/INFRA FERROVIARIAS/envio_doc/default.htm

Esta notificación es preceptiva, siendo muy recomendable que se haga uso de la plantilla recogida en el Anexo 2 de la Guía.

Los cambios que impactan en alguno de los requisitos de la ETI de Vagones y, por tanto, requieren ser reevaluados por parte de un organismo evaluador de la conformidad, se podrán clasificar como 15.1.b), salvo que el requisito impactado sea una de las características básicas de diseño recogidas en el Cuadro 11a mencionado, en cuyo caso la clasificación será 15.1.c) o 15.1.d).

En caso de que el vehículo haya sido autorizado por la EUAR o tenga un área de uso que cubra varios Estado miembros, la notificación deberá realizarse a esta entidad responsable de autorización de conformidad con los procedimientos que haya establecido a tal efecto.

- Finalmente, la gestión de los cambios clasificados como 15.1.d) de acuerdo con el Reglamento (UE) nº 2018/545 **se debe realizar a través de una solicitud de Nueva autorización a través de la Ventanilla Única Europea OSS.**
2. Por otro lado, en caso de que un vagón sufra otro tipo de modificación distinta de la recogida en el punto anterior (en este caso tendríamos en consideración todo tipo de modificaciones, es decir, aquellas que no tienen como fin la adecuación del material rodante a lo establecido en la ETI Ruido para su circulación por rutas silenciosas), se deben tener en consideración las disposiciones recogidas en la cláusula 7.2.1 *Disposiciones en caso de modificación del material rodante o de un tipo de material rodante existente* de la ETI Ruido, en la que se señala que, tras la modificación: *“El solicitante deberá garantizar que los niveles de ruido del material rodante objeto de modificación siguen estando por debajo de los límites establecidos en la versión de la ETI que era aplicable cuando el material rodante en cuestión fue autorizado por primera vez”*.
 3. Finalmente, cabe recordar que, aquellos vagones que sufran una modificación de sus zapatas deberán ver actualizado también su marcado, conforme a lo establecido en la ETI de Vagones, para indicar el tipo de zapatas que portan.

Tercero. ACLARACIONES A LA ETI DE OPERACIONES EN RELACIÓN CON LA COMPATIBILIDAD DEL TREN CON LAS RUTAS SILENCIOSAS

En relación con la necesidad de *“comprobar la ruta más silenciosa a la que se refiere la ETI de Ruido”*, recogida en la ETI OPE, se considera que dicha afirmación puede resultar algo confusa debido a la traducción de dicha ETI al castellano.

Desde la AESF se entiende que el ejercicio a realizar por las empresas ferroviarias que operen trenes que incluyan vagones de mercancías debe ir dirigida a verificar que la ruta que se desea realizar es compatible, desde el punto de vista de la ETI Ruido, con todos los vehículos ferroviarios que forman la composición.

O, lo que es lo mismo, se pretende garantizar que, si la ruta planificada incluye algún tramo de la RFIG considerado como ruta silenciosa, todos los vehículos de la composición cumplan las prescripciones establecidas al respecto en la ETI Ruido.

En ningún caso se pretende que la empresa ferroviaria determine cuál, de todas las rutas posibles, es aquella más silenciosa por la que la composición puede circular.

En este sentido, la traducción al castellano de la ETI OPE debería entenderse como *“comprobar la compatibilidad con la ruta silenciosa a la que se refiere la ETI de Ruido”*.

Cuarto. RECOMENDACIONES RELACIONADAS CON LAS CONDICIONES DE USO DE LOS VAGONES

1. Respecto a la autorización de vehículos ferroviarios y tipos de vehículos, uno de los aspectos que resulta de vital importancia en la actualidad es el reflejo de las condiciones de utilización de dichos vehículos, tanto en el documento de autorización de puesta en el mercado de este, como en el registro del tipo de vehículo que se encuentra en el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos (ERATV, por sus siglas en inglés).

Con el fin de uniformizar la redacción de condiciones de uso en el sistema ferroviario europeo y facilitar el ejercicio de compatibilidad del tren con la ruta, la EUAR ha publicado un documento (ERA/TD/2011-09/INT_v.1.12 del 11/03/2022), el cual actualiza periódicamente, donde se recogen las condiciones de uso y otras restricciones, de tipo codificado, que necesariamente se deben reflejar para cada uno de los vehículos y tipos de vehículos que se autoricen en la Unión Europea.

2. Uno de los aspectos que se refleja a través de las condiciones de uso y otras restricciones codificadas es el relacionado con la capacidad de los vagones de mercancías para circular por las rutas silenciosas. Para ello, la EUAR ha reservado la serie de códigos 2.7.x al objeto de reflejar dicha capacidad.

En este sentido, con el fin de facilitar a los solicitantes la determinación de las condiciones de uso aplicables a un determinado vehículo, en el Anexo 2 de la presente recomendación se resume la equivalencia entre cada una de las restricciones codificadas establecidas por la EUAR y las distintas casuísticas que establece la ETI Ruido.

3. Por otro lado, en caso de que el objetivo de las modificaciones que se puedan llevar a cabo en los vagones de mercancías sea permitir su circulación por rutas silenciosas, y teniendo en cuenta que algunas de las modificaciones resumidas en los puntos 1 y 2 de

la Recomendación Segunda de este documento no necesitan de la emisión de una nueva autorización de puesta en el mercado, ni tampoco la actualización del registro ERATV, con el fin de facilitar el ejercicio de compatibilidad tren-ruta, desde la AESF se ofrece la posibilidad de recoger en el registro de vehículos al que hace referencia el artículo 134 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, la condición de uso codificada 2.7.x correspondiente para aquellos vagones que cumplan alguno de los supuestos recogidos en el Anexo 2.

En este sentido, será necesario que el poseedor de los vagones facilite a la AESF la siguiente información:

- Aquellos poseedores de vagones que procedan a notificar a la AESF la modificación efectuada no tendrán que proporcionar ninguna información adicional a la ya establecida en la Guía sobre modificaciones en vehículos y tipos de vehículos ya autorizados.
- En el caso de sustituciones de componentes de interoperabilidad que se gestionen únicamente por parte de la EEM, el poseedor del vehículo tendrá que proporcionar a la AESF el formulario para el alta, baja o modificación de datos en el registro (https://sede.mitma.gob.es/SEDE_ELECTRONICA/LANG_CASTELLANO/GRUPO_FOMENTO/INFRA_FERROVIARIAS/REF/default.htm), acompañado de al menos:
 - Certificado CE de conformidad del componente de interoperabilidad instalado.
 - Certificado de la EEM en el que se garantice que la sustitución de componentes efectuada cumple las normas establecidas en la cláusula 7.2.1 de la ETI de Vagones.

En el caso de que el poseedor de un determinado vehículo no proporcione a la AESF la información solicitada, no se tendrá conocimiento de la modificación efectuada y, por tanto, no se podrá reflejar en el registro de vehículos la capacidad del vehículo para circular por rutas silenciosas.

Quinto. SUPERVISIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DERIVADAS DE LA ETI RUIDO

1. El artículo 139 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, confiere a la AESF la facultad de supervisión e inspección de todos los elementos del sistema ferroviario en relación con, entre otros, el material rodante y la operación ferroviaria.

2. Anualmente, la AESF publica su estrategia y planes de supervisión, en los cuales se recogen diferentes actuaciones de supervisión, dentro de las cuales se incluyen inspecciones al material rodante.

En este sentido, se informa que uno de los elementos que podrán ser revisados en dichas inspecciones es el relacionado con la capacidad de los vagones de circular por rutas silenciosas, desarrollado en la presente recomendación.

Sexto. OBLIGACIONES DE INFORMACIÓN DE LAS ENTIDADES FERROVIARIAS EN SU INFORME ANUAL

En el informe anual que las entidades ferroviarias deben remitir a la AESF antes del 31 de mayo de cada año, en aplicación del artículo 14 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, deberán informar sobre la utilización de componentes de interoperabilidad “elementos de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura” no certificados en el contexto de los procedimientos de autorización, para permitir que la AESF pueda dar cumplimiento a su obligación de informar según el artículo 8bis.2) de la ETI de Vagones.

Madrid, marzo de 2024

EL DIRECTOR DE LA AGENCIA ESTATAL
DE SEGURIDAD FERROVIARIA

[FIRMADO EN EL ORIGINAL]

Pedro M. Lekuona García

Anexo 1. RESUMEN DE TRANSITORIOS DE LAS ETI DE VAGONES Y RUIDO RELATIVOS AL COMPONENTE DE INTEROPERABILIDAD «ELEMENTO DE FRICCIÓN PARA FRENOS QUE ACTÚAN SOBRE LA BANDA DE RODADURA»:

Fecha de fabricación de la zapata	Certificación exigible frente a ETI de Vagones	Certificación exigible frente a ETI Ruido	Comentarios
Zapatas fabricadas antes del 01/01/2014	NO	NO	Con fecha 1 de enero de 2024 dejó de ser posible instalar este tipo de zapatas en vagones nuevos, al no poderse emitir un certificado de verificación CE para un subsistema que contenga componentes correspondientes al componente de interoperabilidad «elemento de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura» que carezcan de una declaración CE de conformidad como componente de interoperabilidad conforme a la ETI de Vagones.
Zapatas fabricadas entre el 01/01/2014 y la fecha de expiración de su actual período de autorización (indicadas en el documento referido en el Apéndice G de la ETI de Vagones)	NO	NO	Será posible instalar este tipo de zapatas en vagones nuevos durante un período de 10 años desde la fecha indicada en el Apéndice G ⁷ de la ETI de Vagones, al estar permitido durante dicho período emitir un certificado de verificación CE para un subsistema que contenga componentes correspondientes al componente de interoperabilidad «elemento de fricción para frenos que actúan sobre la banda de rodadura» que carezcan de una declaración CE de conformidad como componente de interoperabilidad conforme a la ETI de Vagones.
Zapatas fabricadas después de la fecha que indica el Apéndice G de la ETI de Vagones	SI	NO	Las zapatas que se fabriquen tras la expiración de su período de aprobación ⁸ , deberán contar con una certificación frente a la ETI de Vagones. Los vehículos nuevos o modificados en los que se instalen este tipo de zapatas podrán ser certificados frente a la ETI Ruido, siempre que se cumplan los requisitos establecidos en dicha ETI, es decir, que las zapatas instaladas estén incluidas en el Apéndice G de la ETI Ruido y que no se añadan fuentes de ruido adicionales al vehículo.

⁷ Ver notas 3 y 5

⁸ Ver notas 3 y 5

Fecha de fabricación de la zapata	Certificación exigible frente a ETI de Vagones	Certificación exigible frente a ETI Ruido	Comentarios
Zapatas fabricadas después del 28/09/2033	SI	SI	<i>Las zapatas que se fabriquen después del 28 de septiembre de 2033 deberán contar en todo caso con una certificación frente a la ETI Ruido, además de la certificación frente a la ETI de Vagones (ver punto anterior).</i>

Anexo 2. RESUMEN DE CONDICIONES DE USO/RESTRICCIONES CODIFICADAS Y SUS CASOS DE APLICACIÓN:

Restricción codificada según ERA/TD/2011-09/INT_v.1.12		Casos en los que resulta de aplicación la restricción codificada
Código	Nombre	
2.7.1	Puede ser operado en rutas silenciosas - Silencioso [Retrofit sin ensayo]	Vagones modificados que quedan cubiertos bajo el supuesto recogido en la cláusula 7.2.2 <i>Disposiciones complementarias para la aplicación de la presente ETI a los vagones existentes</i> de la ETI Ruido: «Si en un vagón se instalan zapatas de freno «silenciosas» con arreglo a la definición del punto 7.2.2.1 y no se añaden fuentes de ruido al vagón, se considerará que se cumplen los requisitos del punto 4.2.3 sin que sea necesario efectuar ensayos adicionales.»
2.7.2	Puede ser operado en rutas silenciosas - Silencioso [Evaluado conforme a ETI Ruido]	Vagones evaluados frente a una ETI Ruido. Están incluidos los vagones que dispongan de una Declaración CE de verificación con respecto a la ETI Ruido vigente (completamente probado o evaluado con el método simplificado establecido en la cláusula 6.2.3 de la ETI Ruido), o bien frente a alguna de las ETI de Ruido ya derogadas (Decisión 2006/66/CE y Decisión 2011/229/UE).
2.7.3	Puede ser operado en rutas silenciosas – Muy silencioso [Evaluado conforme a ETI Ruido]	Vagones con emisiones sonoras al menos 3 dB por debajo de los valores pertinentes establecidos en la ETI Ruido. Vagones evaluados frente a una ETI de Ruido. Están incluidos los vagones que dispongan de una Declaración CE de verificación con respecto a la ETI Ruido vigente (completamente probado o evaluado con el método simplificado establecido en la cláusula 6.2.3 de la ETI Ruido), o bien frente a alguna de las ETI de Ruido ya derogadas (Decisión 2006/66/CE y Decisión 2011/229/UE).
2.7.4	Puede ser operado en rutas silenciosas – No conforme a la ETI Ruido [Exento de acuerdo a la ETI Ruido]	Vagones que resulten exentos de la obligación de superar un proceso de evaluación conforme a la ETI Ruido, de acuerdo con los casos de exención permitidos en la cláusula 7.2.2 y el Apéndice E.1.
2.7.5	Puede ser operado en rutas silenciosas únicamente de este Estado Miembro [cubierto por un caso específico de la ETI Ruido]	Vagones que quedan dentro del campo de aplicación del apartado 7.3 (Casos específicos) de la ETI Ruido. Vagones que quedan dentro del campo de aplicación del apartado 7.4 (Normas particulares de implementación) de la ETI Ruido.

Restricción codificada según ERA/TD/2011-09/INT_v.1.12		Casos en los que resulta de aplicación la restricción codificada
Código	Nombre	
2.7.6	Puede ser operado en rutas silenciosas únicamente de este Estado Miembro [<i>Equipado con zapatas de freno `históricas`</i>]	Vagones que resulten exentos de la obligación de superar un proceso de evaluación conforme a la ETI Ruido, de acuerdo con los casos de exención permitidos en el Apéndice E.2.
2.7.7	No puede ser operado en rutas silenciosas.	Vagones que no cumplen ninguno de los supuestos anteriores y, por tanto, no pueden circular por ninguna ruta silenciosa.