

DESCRIPCIÓN

CATEGORIZACIÓN DE LAS MODIFICACIONES EN FUNCIÓN DE LA ACTUALIZACIÓN DE EQUIPOS ASFA EMBARCADOS REALIZADA

CONTENIDO

1. OBJETO	2
2. MARCO LEGAL Y NORMATIVO	2
3. GESTIÓN DE MODIFICACIONES DE EQUIPOS ASFA EMBARCADOS	3
3.1. Modificaciones de tipos de vehículos y vehículos	3
3.2. Clasificación de modificaciones de sistemas de protección clase B según la ETI CMS	3
3.3. Definición de los umbrales para la clasificación de modificaciones realizadas sobre los equipos ASFA embarcados	4
3.4. Particularidades que deben tenerse en consideración	5

1. OBJETO

El objeto de la presente nota técnica es establecer el criterio que debería aplicarse para la categorización de las modificaciones de equipos ASFA embarcados conforme al artículo 15.1 del Reglamento (UE) nº 2018/545, considerando lo establecido en el cuadro 7.1 *Características básicas de diseño* recogido en el apartado 7.2.1 bis.1 del Reglamento de la Comisión, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea, según la modificación realizada por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019 [1][2].

La presente nota técnica pretende también aclarar en qué casos se determina la necesidad de solicitar una nueva autorización de tipo de vehículo o variante de tipo de vehículo, ante una modificación que afecte al equipo ASFA embarcado de un vehículo ferroviario.

Este documento no sustituye en ningún caso a la normativa a la que hace referencia, ni exime de la responsabilidad de su cumplimiento a las diferentes entidades ferroviarias y a su personal.

2. MARCO LEGAL Y NORMATIVO

- [1]. Reglamento (UE) nº 2016/919 de la Comisión, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de control-mando y señalización del sistema ferroviario de la Unión Europea.
- [2]. Reglamento de Ejecución (UE) nº 2019/776 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, que modifica los Reglamentos (UE) nº321/2013, (UE) nº1299/2014, (UE) nº1301/2014, (UE) nº1302/2014 y (UE) nº1303/2014 y (UE) 2016/919 de la Comisión y la Decisión de Ejecución 2011/665/UE de la Comisión en lo que se refiere a la armonización con la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo y la implementación de los objetivos específicos establecidos en la Decisión Delegada (UE) nº 2017/1474 de la Comisión.
- [3]. Reglamento de Ejecución (UE) nº 2018/545 de la Comisión, de 4 de abril de 2018, por el que se establecen las disposiciones prácticas relativas a la autorización de vehículos ferroviarios y al proceso de autorización de tipo de vehículos ferroviarios con arreglo a la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo.
- [4]. Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.
- [5]. Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.
- [6]. Orden TMA/576/2020, de 22 de junio, por la que se aprueba la "Instrucción ferroviaria: Especificaciones técnicas de material rodante ferroviario para la entrada en servicio de unidades autopropulsadas, locomotoras y coches (IF MR ALC-20)".
- [7]. Resolución 6/2021 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, por la que se actualizan las referencias normativas de la "Instrucción Ferroviaria: Especificaciones Técnicas de Material Rodante Ferroviario para la entrada en servicio de unidades autopropulsadas, locomotoras y coches (IF MR ALC-20)".

[8]. Resolución de 5 de noviembre de 2015, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, *por la que se publican la Especificación Técnica de material rodante de ancho métrico y la Norma Básica de Seguridad del Material (ETM)*.

[9]. Resolución 8/2021 de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, *por la que se actualiza el requisito relativo a la instalación de equipos ASFA de la “Especificación Técnica del material rodante de ancho métrico”*.

3. GESTIÓN DE MODIFICACIONES DE EQUIPOS ASFA EMBARCADOS

3.1. Modificaciones de tipos de vehículos y vehículos

Las modificaciones que se realicen sobre tipos de vehículos o vehículos vienen reguladas mediante el artículo 131 *Vehículos modificados* del Real Decreto 929/2020 [5] que establece lo siguiente:

En caso de renovación o rehabilitación de vehículos existentes que ya cuenten con una autorización de puesta en el mercado de vehículos, será necesaria una nueva autorización si:

- a) Los valores de los parámetros mencionados en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y, cuando proceda, en las normas nacionales, se modificarán de modo que quedasen fuera del intervalo de parámetros aceptables definidos en las correspondientes normativas;*
- b) el nivel global de seguridad del vehículo de que se trate pudiera verse afectado negativamente por los trabajos previstos, o*
- c) así lo exigieran las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad aplicables.*

Esto se vería complementado con lo establecido en los artículos 15 *Modificaciones de un tipo de vehículo ya autorizado* y 16 *Modificaciones de un vehículo ya autorizado* del Reglamento (UE) nº 2018/545 [3].

Por tanto, con independencia de que se determine que el nivel global de seguridad del vehículo pueda verse afectado por los trabajos derivados de la modificación de los equipos ASFA embarcados y, con ello, se requiera someter al tipo de vehículo o vehículo a un proceso de nueva autorización, se considera necesario establecer un criterio homogéneo a nivel nacional que permita clasificar las modificaciones en base a su alcance.

3.2. Clasificación de modificaciones de sistemas de protección clase B según la ETI CMS

En el cuadro 7.1 del apartado 7.2.1.bis.1 de la ETI CMS [1][2] se establecen los umbrales por los que una modificación del sistema heredado de protección clase B deberá someterse a un proceso de nueva autorización debido al impacto sobre las características básicas de diseño (CBD).

En este sentido, en dicho apartado, se indica lo siguiente:

Cuadro 1: Umbrales para la clasificación de modificaciones en el subsistema CMS a bordo establecidos en la ETI CMS.

<u>Requisito ETI</u>	<u>Característica básica de diseño</u>	<u>Cambios que no inciden en las características básicas de diseño de acuerdo con el artículo 15.1.b) del Reglamento (UE) n° 2018/545</u>	<u>Cambios que inciden en las características básicas de diseño, pero dentro de todos los parámetros aceptables y que serán clasificados según artículo 15.1.c) del Reglamento (UE) n° 2018/545</u>	<u>Cambios que inciden en las características básicas de diseño y fuera de todos los parámetros aceptables y que serán clasificados según artículo 15.1.d) del Reglamento (UE) n° 2018/545</u>
4.2.6.1 Protección de tren ETCS y de clase B	Sistema heredado de protección de trenes de clase B	Los requisitos para los sistemas de clase B son responsabilidad de cada Estado miembro.	Los requisitos para los sistemas de clase B son responsabilidad de cada Estado miembro.	Añadir o suprimir los sistemas de protección de trenes de clase B. Los requisitos para los sistemas de clase B son responsabilidad de cada Estado miembro.

En base a esto, y salvo para el caso en el que se añadan o supriman estos sistemas, es responsabilidad de cada Estado miembro definir dichos umbrales y, por tanto, existe una indefinición de los umbrales ante los cuales se deberá someter al tipo de vehículo o al vehículo a un proceso de nueva autorización [modificaciones clasificadas conforme al artículo 15.1.d) del Reglamento (UE) n° 2018/545 [3]].

3.3. Definición de los umbrales para la clasificación de modificaciones realizadas sobre los equipos ASFA embarcados

Dada la falta de definición de los umbrales y con el fin de establecer un criterio homogéneo a nivel nacional para la clasificación de las diferentes modificaciones que afectarían a los equipos ASFA embarcados, se establece el criterio recogido en el Cuadro 2.

En cualquier caso, y con independencia de dicho criterio, deberán analizarse el resto de supuestos recogidos en el artículo 131 *Vehículos modificados* del Real Decreto 929/2020 [5] para discernir si se requiere de un proceso de nueva autorización.

Cuadro 2: Umbrales nacionales para la clasificación de modificaciones, conforme al artículo 15.1 del Reglamento (UE) nº 2018/545, realizadas sobre equipos ASFA embarcado.

<u>Requisito nacional</u>	<u>Características básicas de diseño relacionadas</u>	<u>Cambios que no inciden en las características básicas de diseño de acuerdo con el artículo 15.1.b) del Reglamento (UE) nº 2018/545</u>	<u>Cambios que inciden en las características básicas de diseño, pero dentro de todos los parámetros aceptables y que serán clasificados según artículo 15.1.c) del Reglamento (UE) nº 2018/545</u>	<u>Cambios que inciden en las características básicas de diseño y fuera de todos los parámetros aceptables y que serán clasificados según artículo 15.1.d) del Reglamento (UE) nº 2018/545</u>
<u>IF MR ALC-20:</u> 4.2.13.2 Equipo ASFA Digital <u>ETM:</u> 5.2.2 ASFA	Sistema heredado de protección de trenes de clase B.	Actualización de equipos <u>sin</u> cambio de versión de la ET ASFA Digital de referencia. No se añaden nuevas condiciones de aplicación relacionadas con la seguridad ni restricciones de uso debidas al cambio.	Actualización de equipos <u>con</u> cambio de versión de la ET ASFA Digital de referencia. Se añaden nuevas condiciones de aplicación relacionadas con la seguridad o restricciones de uso debidas al cambio.	Instalación/Eliminación de equipos ASFA Digital. Sustitución del ECP (Equipo de Control y Proceso) del sistema ASFA Digital por un ECP de otro suministrador.

3.4. Particularidades que deben tenerse en consideración

Los sistemas heredados de protección de trenes de clase B se consideran una característica básica de diseño y, por tanto, se recogen en el parámetro 4.13.1.5 de los tipos de vehículos registrados en ERATV.

En este sentido, y dado que esta base de datos supone una herramienta para facilitar el ejercicio de compatibilidad tren-ruta, el criterio establecido por la AESF para el registro de este parámetro es el siguiente:

4.13.1.5 ASFA (Digital [ET v.XXXX **Tecnólogo**])

donde:

- **XXXX** sería la versión de la ET ASFA Digital embarcado empleada (v. 2020; v.3; v.2;...)
- **Tecnólogo** sería el suministrador de los equipos (Siemens, Indra, Sepsa, etc.)

Por ello, en aquellos casos en los que la modificación se clasifique como 15.1.c) y exista un tipo de vehículo registrado en ERATV cuyo titular sea la entidad gestora de la modificación, es necesario que se notifique esta y se aporte la documentación requerida para generar una versión de tipo de vehículo, según lo establecido en el artículo 15.3 del Reglamento (UE) nº 2018/545 [3].

Así mismo, en aquellos casos en los que la modificación se efectúe en unos determinados vehículos autorizados y se clasifique como 15.1.c) pero no exista un tipo de vehículo registrado en ERATV o la entidad gestora de la modificación no sea el titular del mismo, se deberá notificar la modificación y actualizar los datos que figuran en el Registro Nacional de Vehículos según lo previsto en el apartado 4 del artículo 16 del Reglamento (UE) nº 2018/545 [3].

Además, en aquellos casos en los que la modificación se clasifique como 15.1.b) y exista un tipo de vehículo registrado en ERATV cuyo titular sea la entidad gestora de la modificación, es importante que se notifique esta y se aporte la documentación requerida para actualizar el tipo de vehículo en dicho registro.

En cualquier caso, para más información sobre la gestión de modificaciones, se deberá acudir a la *Guía sobre la gestión de modificaciones de vehículos y tipos ya autorizados* [ref. O-02.02-02-GU-01 Versión 02] publicada por la AESF y disponible en la página web:

https://www.seguridadferroviaria.es/recursos_aesf/o-02.02-02-gu-01-v02_modif_vehic_ferrov_web.pdf