

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 21 de octubre de 2010

por la que se modifican las Decisiones 2006/920/CE y 2008/231/CE en lo que se refiere a las especificaciones técnicas de interoperabilidad relativas al subsistema «Explotación y gestión del tráfico» de los sistemas ferroviarios transeuropeos convencional y de alta velocidad

[notificada con el número C(2010) 7179]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2010/640/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,

Vistas las recomendaciones de la Agencia Ferroviaria Europea de 17 de julio de 2009 sobre la concordancia de las normas ERTMS en la ETI de control-mando y señalización y en la ETI de explotación y gestión del tráfico (ERA/REC/2009-02/INT), sobre la revisión del anexo P de las ETI de explotación y gestión del tráfico del ferrocarril convencional y el de alta velocidad (ERA/REC/2009-03/INT), sobre la revisión del anexo T de la ETI de explotación y gestión del tráfico del ferrocarril convencional (ERA/REC/2009-04/INT) y sobre una modificación para poner en concordancia la Directiva 2007/59/CE y las ETI de explotación y gestión del tráfico en lo que se refiere a las disposiciones sobre competencia de los maquinistas (ERA/REC/2009-05/INT),

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 12 del Reglamento (CE) n° 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo <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>. Según lo establecido en este mandato, se pedía a la Agencia que revisase la ETI sobre explotación y gestión del ferrocarril convencional, aprobada mediante la Decisión 2006/920/CE de la Comisión <sup>(5)</sup>, y la ETI revisada sobre explotación y gestión del ferrocarril de alta velocidad, aprobada mediante la Decisión 2008/231/CE de la Comisión <sup>(6)</sup>, y asimismo que emitiese dictámenes técnicos sobre errores críticos y publicase una lista de los errores de poca importancia detectados.

- (3) El Sistema Europeo de Control de Trenes («European Train Control System», en lo sucesivo denominado «ETCS») y el Sistema Mundial de Comunicaciones Móviles para Ferrocarriles («Global System for Mobile communication — Railways», en lo sucesivo denominado «GSM-R») se consideran medios importantes para llegar a un sistema ferroviario armonizado transeuropeo. Por tanto, es necesario armonizar las normas para estos sistemas lo antes posible. Siguiendo este principio, en las ETI se especifican el ETCS y el GSM-R.
- (4) Es vital que los requisitos establecidos en las ETI sean coherentes e inequívocos, lo cual quiere decir que las distintas ETI no pueden referirse a requisitos técnicos en diferentes fases de desarrollo. Por tanto, todas ellas han de referirse a requisitos técnico idénticos.
- (5) A fin de armonizar las normas pertinentes de las ETI de los sistemas ferroviarios transeuropeos convencional y de alta velocidad, las normas sobre aspectos de explotación deben publicarse como documento técnico en el sitio web de la Agencia.

<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 359 de 18.12.2006, p. 1.

<sup>(6)</sup> DO L 84 de 26.3.2008, p. 1.

- (6) La ETI de explotación y gestión del tráfico del ferrocarril convencional debe contener la misma referencia que la ETI revisada de explotación y gestión del tráfico del ferrocarril de alta velocidad.
- (7) La revisión del documento técnico «Anexo A de la ETI de explotación y gestión del tráfico» debe seguir el «Proceso de gestión del control del cambio» [«Change Control Management process (CCM)»] que se aplica para las validaciones de la especificaciones técnicas del ERTMS.
- (8) Según el artículo 32, apartado 1, de la Directiva 2008/57/CE, cada vehículo debe recibir un número de vehículo europeo (NVE) cuando se conceda la primera autorización de entrada en servicio. Según la Decisión 2007/756/CE de la Comisión, de 9 de noviembre de 2007, por la que se adopta una especificación común para el registro nacional de vehículos previsto en el artículo 14, apartados 4 y 5, de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE <sup>(1)</sup>, el NVE se consigna en el registro de matriculación nacional que lleva y actualiza el organismo nacional designado por el Estado miembro correspondiente.
- (9) Es necesario revisar los requisitos sobre identificación de vehículos estipulados en el anexo P de la ETI sobre explotación y gestión (del ferrocarril convencional y el de alta velocidad), teniendo en cuenta también el desarrollo del marco legal creado por la Directiva 2008/57/CE y la Decisión 2007/756/CE. Dado que varios códigos técnicos son de carácter evolutivo debido al progreso técnico, debe asignarse a la Agencia la tarea de publicar y actualizar las listas de códigos técnicos.
- (10) Los requisitos sobre el porcentaje de freno son una cuestión pendiente en la ETI sobre explotación y gestión del ferrocarril convencional. En relación con esta cuestión, deben armonizarse los aspectos de explotación relativos al porcentaje de freno.
- (11) Los requisitos sobre conocimientos profesionales y aptitud física y psicológica de los maquinistas están establecidos en la Directiva 2007/59/CE del Parlamento

Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>. A fin de evitar solapamientos y duplicaciones, las ETI sobre explotación y gestión del tráfico no deben incluir estos requisitos.

- (12) Procede, por tanto, modificar en consecuencia las Decisiones 2006/920/CE y 2008/231/CE.
- (13) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité establecido por el artículo 29, apartado 1, de la Directiva 2008/57/CE.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### Artículo 1

#### Modificaciones de la Decisión 2006/920/CE

La Decisión 2006/920/CE queda modificada como sigue:

- a) se insertan los artículos 1 *bis* y 1 *ter* siguientes:

#### «Artículo 1 bis

#### Gestión de los códigos técnicos

1. La Agencia Ferroviaria Europea (ERA) publicará en su sitio web las listas de los códigos técnicos mencionados en los anexos P.9, P.10, P.11, P.12 y P.13.

2. La ERA mantendrá actualizadas las listas de los códigos indicados en el apartado 1 e informará a la Comisión de su evolución. A su vez, la Comisión informará a los Estados miembros de la evolución de estos códigos técnicos a través del Comité establecido con arreglo al artículo 29 de la Directiva 2008/57/CE.

#### Artículo 1 ter

Hasta el 31 de diciembre de 2013, si un vehículo se vende o se alquila por un período continuo de más de 6 meses y si no se modifican todas las características técnicas según las cuales se autorizó su entrada en servicio, podrá cambiarse su número de vehículo europeo (NVE) mediante un nuevo registro del vehículo y la retirada del registro anterior.

Si este nuevo registro afecta a un Estado miembro diferente del afectado por el primer registro, la entidad matriculadora competente para efectuar el nuevo registro podrá solicitar una copia de la documentación relativa al anterior.

Este cambio de NVE se entiende sin perjuicio de la aplicación de los artículos 21 a 26 de la Directiva 2008/57/CE en lo que se refiere a los procedimientos de autorización.

Los costes administrativos que implique el cambio del NVE correrán a cargo del solicitante que pida este cambio.»;

- b) los anexos quedan modificados como se establece en el anexo I.

<sup>(1)</sup> DO L 305 de 23.11.2007, p. 30.

<sup>(2)</sup> DO L 315 de 3.12.2007, p. 51.

*Artículo 2***Modificaciones de la Decisión 2008/231/CE**

La Decisión 2008/231/CE queda modificada como sigue:

a) se insertan los artículos 1 *bis* y 1 *ter* siguientes:

«Artículo 1 bis

**Gestión de los códigos técnicos**

1. La Agencia Ferroviaria Europea (ERA) publicará en su sitio web las listas de los códigos técnicos mencionados en los anexos P.9, P.10, P.11, P.12 y P.13.

2. La ERA mantendrá actualizadas las listas de los códigos indicados en el apartado 1 e informará a la Comisión de su evolución. A su vez, la Comisión informará a los Estados miembros de la evolución de estos códigos técnicos a través del Comité establecido con arreglo al artículo 29 de la Directiva 2008/57/CE.

*Artículo 1 ter*

Hasta el 31 de diciembre de 2013, si un vehículo se vende o se alquila por un período continuo de más de 6 meses y si no se modifican todas las características técnicas según las cuales se autorizó su entrada en servicio, podrá cambiarse su número de vehículo europeo (NVE) mediante un nuevo registro del vehículo y la retirada del registro anterior.

Si este nuevo registro afecta a un Estado miembro diferente del afectado por el primer registro, la entidad matriculadora competente para efectuar el nuevo registro podrá solicitar una copia de la documentación relativa al anterior.

Este cambio de NVE se entiende sin perjuicio de la aplicación de los artículos 21 a 26 de la Directiva 2008/57/CE en lo que se refiere a los procedimientos de autorización.

Los costes administrativos que implique el cambio del NVE correrán a cargo del solicitante que pida este cambio.»;

b) los anexos quedan modificados como se establece en el anexo II.

*Artículo 3*

La presente Decisión será aplicable a partir del 25 de octubre de 2010.

Sin embargo, el punto 6 del anexo I y el punto 5 del anexo II se aplicarán a partir del 1 de enero de 2014.

*Artículo 4*

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 21 de octubre de 2010.

*Por la Comisión*

Siim KALLAS

*Vicepresidente*

## ANEXO I

Los anexos de la Decisión 2006/920/CE quedan modificados como sigue:

1) El anexo queda modificado como sigue:

a) la sección 2.2.1 se sustituye por el texto siguiente:

«2.2.1. PERSONAL Y TRENES

Las secciones 4.6 y 4.7 son aplicables al personal que realiza las tareas críticas para la seguridad consistentes en el acompañamiento del tren, si ello implica cruzar fronteras entre Estados y trabajar más allá de cualquier localización designada como "fronteriza" en la declaración de red del administrador de infraestructuras e incluida en su autorización de seguridad.

La sección "4.6.2. Competencia lingüística" se aplica además a los maquinistas según lo dispuesto en el anexo VI, punto 8, de la Directiva 2007/59/CE.

No se considerará que un miembro del personal cruza una frontera si la actividad solo implica trabajar hasta cualquier localización "fronteriza", tal como se describe en el párrafo primero de esta sección.

Con respecto al personal que realice las tareas críticas para la seguridad consistentes en la expedición de trenes y la autorización de movimientos de trenes, será de aplicación el reconocimiento recíproco de las cualificaciones profesionales y de las condiciones de salud y seguridad entre Estados miembros.

Para el personal que lleva a cabo las tareas críticas para la seguridad relacionadas con la preparación última de un tren antes de que esté previsto que atraviese una frontera y con el trabajo más allá de una localización "fronteriza", tal como se describe en el párrafo primero de esta sección, se aplicará la subsección 4.6 con reconocimiento mutuo entre Estados miembros de las condiciones de salud y seguridad. No se considerará que un tren presta un servicio transfronterizo, si todos los vehículos del tren que cruza la frontera estatal llegan solo hasta la localización "fronteriza", tal como se define anteriormente este término en el párrafo primero de esta sección.

Lo anterior puede resumirse en los siguientes cuadros:

**Personal encargado del funcionamiento de trenes que vayan a cruzar fronteras estatales, pasando de la localización fronteriza**

Misión	Cualificación profesional	Requisitos médicos
Acompañamiento de un tren	4.6	4.7
Autorización de movimientos de trenes	Reconocimiento recíproco	Reconocimiento recíproco
Formación de trenes	4.6	Reconocimiento recíproco
Expedición de trenes	Reconocimiento recíproco	Reconocimiento recíproco

**Personal que trabaja en trenes que no atraviesan fronteras estatales o solo llegan a localizaciones fronterizas**

Misión	Cualificación profesional	Requisitos médicos
Acompañamiento de trenes	Reconocimiento recíproco	Reconocimiento recíproco
Autorización de movimientos de trenes	Reconocimiento recíproco	Reconocimiento recíproco
Formación de trenes	Reconocimiento recíproco	Reconocimiento recíproco
Expedición de trenes	Reconocimiento recíproco	Reconocimiento recíproco»

b) en la sección 2.2.2, el párrafo cuarto se sustituye por el texto siguiente:

«Posteriormente, en el anexo A de la presente ETI, se han especificado unas normas de explotación detalladas para el ETCS ("European Train Control System") y el Sistema mundial de comunicaciones móviles para ferrocarriles ["Global System for Mobile communication — Railways (GSM-R)"].»;

c) la sección 4.2.2.6.2 se sustituye por el texto siguiente:

**«4.2.2.6.2. Porcentaje de freno**

El administrador de la infraestructura (AI) debe facilitar a la empresa ferroviaria (ER) el porcentaje de freno requerido. Esta información incluirá, en su caso, las condiciones de uso de los sistemas de frenado que puedan afectar a la infraestructura como el frenado magnético, de recuperación y eléctrico.

La empresa ferroviaria es la responsable de garantizar que el tren tenga un porcentaje de freno suficiente, facilitando a su personal las normas de frenado que deben seguirse.

Las normas sobre porcentaje de freno tienen que aplicarse dentro del sistema de gestión de la seguridad del administrador de la infraestructura y la empresa ferroviaria.

En el anexo T se especifican otros requisitos.»;

d) la sección 4.3.2.6 se sustituye por el texto siguiente:

**«4.3.2.6. Uso del enarenado. Elementos mínimos pertinentes para la cualificación profesional necesaria para la tarea de conducción de un tren**

Existe una interfaz entre el anexo B (sección C1) de la presente ETI, por una parte, y la subsección 4.2.11 (compatibilidad con los sistemas de detección de trenes desde tierra) y el punto 4.1 del apéndice 1 del anexo A (citado en la subsección 4.3.1.10) de la ETI de control-mando y señalización del ferrocarril convencional (ETI CMS FC), por otra parte, con respecto al uso del enarenado.»;

e) la sección 4.3.3.11 se sustituye por el texto siguiente:

**«4.3.3.11. Composición del tren, anexo L**

Existe una interfaz entre la subsección 4.2.2.5 y el anexo L de la presente ETI y la subsección 4.2.3.5 (Fuerzas de compresión longitudinales) de la ETI de material rodante del ferrocarril convencional (ETI MRT FC) (Vagones de mercancías) respecto a la conducción de trenes, su manejo y la distribución de los vehículos en ellos.

Habrà una interfaz con futuras versiones de la ETI MRT cuando trate de las unidades de tracción y los vehículos de pasajeros.»;

f) la última frase de la sección 4.6.1 se sustituye por el texto siguiente:

«En los anexos J y L se pueden encontrar los elementos mínimos pertinentes para la cualificación profesional necesaria para determinadas tareas.»;

g) los puntos C y D de la sección 4.6.3.1 se sustituyen por el texto siguiente:

**«C Evaluación inicial**

- Requisitos básicos
- Programa de evaluación, con demostración práctica
- Cualificación de los instructores
- Expedición de un certificado de competencia

**D Retención de conocimientos**

- Principios de la retención de conocimientos
- Métodos que deben seguirse
- Formalización del proceso de retención de conocimientos
- Proceso de evaluación»;

h) la sección 4.6.3.2.3.1 se sustituye por el texto siguiente:

**«4.6.3.2.3.1. Conocimiento del itinerario**

La empresa ferroviaria debe definir el proceso por el cual el personal de la tripulación del tren adquiere y mantiene los conocimientos del itinerario recorrido. Este proceso debe:

- basarse en la información del itinerario facilitada por el administrador de la infraestructura, y

- ser conforme con el proceso descrito en la subsección 4.2.1 de la presente ETI.»
- i) se suprime la sección 4.7.5.4;
- j) se suprime la sección 4.7.6;
- k) la sección 7.3.2 se sustituye por el texto siguiente:
- «7.3.2. LISTA DE CASOS ESPECÍFICOS
- Se deja en blanco intencionadamente.»
- 2) Los anexos A1 y A2 se sustituyen por el anexo A siguiente:

«ANEXO A

**NORMAS DE EXPLOTACIÓN DE LOS SISTEMAS ERTMS/ETCS Y ERTMS/GSM-R**

Las normas de explotación de los sistemas ERTMS/ETCS y ERTMS/GSM-R se especifican en el documento técnico "ETCS and GSM-R rules and principles — version 1" publicado en el sitio web de la ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

- 3) En el anexo G, el cuadro se modifica como sigue:
- a) para el parámetro «Condiciones de salud y seguridad», en la columna «Elementos que deben verificarse por cada parámetro», se suprime «embarazo (conductoras)»;
- b) para el parámetro «Condiciones de salud y seguridad», se suprime la línea «Requisitos específicos para los conductores: visión, requisitos relativos a la audición y la conversación, antropometría», junto con la referencia a la sección 4.7.6.
- 4) Se suprime el anexo H.
- 5) En el anexo N, se suprime la última línea del cuadro (4.7.6 — Requisitos específicos relativos a la tarea de conducción de un tren).
- 6) Los anexos P, P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12 y P13 se sustituyen por el texto siguiente:

«ANEXO P

**IDENTIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS**

**1. Observaciones generales**

Este anexo describe el número de vehículo europeo y la marca correspondiente aplicados de manera visible al vehículo para identificarlo de forma inequívoca y permanente durante la explotación. No describe otros números o marcas que puedan ir grabadas o fijadas de forma permanente en el bastidor o en los componentes principales del vehículo durante su construcción.

**2. Número de vehículo europeo y abreviaturas correspondientes**

Cada vehículo ferroviario recibirá un número de 12 cifras [denominado número de vehículo europeo (NVE)] con la siguiente composición:

Grupo del material rodante	Capacidad de interoperabilidad y tipo de vehículo [2 cifras]	País en que está registrado el vehículo [2 cifras]	Características técnicas [4 cifras]	Número de orden [3 cifras]	Dígito de control [1 cifra]
Vagones de mercancías	00 a 09 10 a 19 20 a 29 30 a 39 40 a 49 80 a 89 [para más detalles véase el anexo P.6]	01 a 99 [para más detalles véase el anexo P.4]	0000 a 9999 [para más detalles véase el anexo P.9]	000 a 999	0 a 9 [para más detalles véase el anexo P.3]
Coches de viajeros	50 a 59 60 a 69 70 a 79 [para más detalles véase el anexo P.7]		0000 a 9999 [para más detalles véase el anexo P.10]	000 a 999	

Grupo del material rodante	Capacidad de interoperabilidad y tipo de vehículo [2 cifras]	País en que está registrado el vehículo [2 cifras]	Características técnicas [4 cifras]	Número de orden [3 cifras]	Dígito de control [1 cifra]
Material rodante de tracción y unidades de una composición de tren en una formación fija o predefinida	90 a 99 [para más detalles véase el anexo P.8]		0000000 a 8999999 [el significado de estas cifras lo definen los Estados miembros, en su caso, por acuerdo bilateral o multilateral]	000 a 999	
Vehículos especiales			9000 a 9999 [para más detalles véase el anexo P.11]		

En un país dado, los 7 dígitos de las características técnicas y del número de orden bastan para identificar de forma inequívoca un vehículo dentro de cada grupo de coches de viajeros y vehículos especiales <sup>(1)</sup>.

El número se completa con marcas alfabéticas:

- marcas vinculadas a la capacidad de interoperabilidad (detalles en el anexo P.5);
- abreviatura del país de registro del vehículo (detalles en el anexo P.4);
- marca del responsable del vehículo (detalles en el anexo P.1);
- abreviaturas de las características técnicas (para más detalles sobre los vagones de mercancías véase el anexo P.12, y para los coches de viajeros el anexo P.13).

### 3. Asignación de número

El número de vehículo europeo tiene que asignarse según las normas establecidas en la Decisión 2007/756/CE de la Comisión, de 9 de noviembre de 2007, por la que se adopta una especificación común para el registro nacional de vehículos previsto en el artículo 14, apartados 4 y 5, de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE.

El número de vehículo europeo se modificará cuando ya no corresponda a la capacidad de interoperabilidad o las características técnicas indicadas en el presente anexo debido a modificaciones técnicas del vehículo. Estas modificaciones técnicas pueden requerir una nueva autorización de entrada en servicio según lo dispuesto en los artículos 20 a 25 de la Directiva 2008/57/CE sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario.

## ANEXO P.1

### MARCA DEL RESPONSABLE DEL VEHÍCULO

#### 1. Definición de la marca del responsable del vehículo (MRV)

La marca del responsable del vehículo (MRV) es un código alfabético, que consta de 2 a 5 letras <sup>(2)</sup>. La MRV se consigna en cada vehículo ferroviario, cerca del número de vehículo europeo (NVE). La MRV identifica al responsable del vehículo inscrito en el registro nacional de vehículos.

La MRV es única y válida en todos los países donde se aplica la presente ETI y en todos los que formalicen acuerdos que conlleven la aplicación del sistema de numeración de vehículos y el marcado del responsable del vehículo, descritos en la presente ETI.

#### 2. Formato de la marca del responsable del vehículo

La MRV es la representación del nombre completo o la abreviatura del responsable del vehículo, si es posible de forma reconocible. Para ello, podrán utilizarse las 26 letras del alfabeto latino. Las letras de la MRV se escribirán en mayúsculas. Las letras que no sean iniciales de las palabras que forman el nombre del responsable del vehículo podrán escribirse en minúsculas. Para comprobar la unicidad, las letras en minúsculas se considerarán mayúsculas.

Las letras podrán contener signos diacríticos <sup>(3)</sup>. Para comprobar la unicidad, no se tendrán en cuenta los signos diacríticos de estos caracteres.

<sup>(1)</sup> Para los vehículos especiales, el número ha de ser exclusivo de un determinado país, con el primer dígito y los 5 últimos dígitos de las características técnicas y el número de orden.

<sup>(2)</sup> Para la NMBS/SNCB, puede continuarse utilizando una única letra B enmarcada en un círculo.

<sup>(3)</sup> Las marcas diacríticas son "acentos y signos", tales como Å, Ç, Ö, C, Ž, Ā, etc. Los caracteres especiales como Ø y Æ se representarán con una sola letra; en las pruebas de unicidad, Ø equivale a O y Æ equivale a A.



En los vehículos cuyo responsable resida en países que no utilicen el alfabeto latino, podrá aplicarse una traducción de la MRV a su propio alfabeto detrás de la MRV, separada por el carácter barra inclinada ("/"). Esta MRV traducida se descartará a efectos de proceso de datos.

### 3. Disposiciones relativas a la asignación de la marca del responsable del vehículo

Se podrá asignar más de una MRV al responsable de un vehículo, cuando:

- el responsable del vehículo tenga un nombre oficial en más de un idioma,
- el responsable del vehículo alegue una causa justificada para diferenciar distintos conjuntos de vehículos dentro de su organización.

Podrá asignarse una única MRV a un grupo de empresas, cuando:

- pertenezca a una única estructura empresarial [por ejemplo, una sociedad de cartera ("holding")],
- pertenezca a una única estructura empresarial que haya designado y dado mandato a una organización de su estructura para gestionar todos los asuntos en representación de las demás,
- el grupo de empresas haya designado a una única persona jurídica independiente para gestionar todos los asuntos en su nombre, en cuyo caso esa persona jurídica será la responsable del vehículo.

### 4. Registro de marcas de responsables de vehículos y procedimiento para su asignación

El registro de MRV es público y se actualiza en tiempo real.

La solicitud de MRV se presentará ante la autoridad nacional competente del país del solicitante y se remitirá a la ERA. Las MRV solo podrán utilizarse una vez publicadas por la ERA.

El titular de la MRV deberá informar a la autoridad nacional competente cuando deje de utilizar la MRV, y la autoridad nacional competente ha de remitir la información a la ERA. La MRV se revocará cuando el responsable del vehículo haya demostrado que ha cambiado las marcas en todos los vehículos ERActados. La marca no se volverá a conceder hasta después de transcurridos 10 años, a menos que sea concedida de nuevo al titular original o, a petición de este, a otro titular.

La MRV se puede transmitir a otro titular, que sea el sucesor legal del poseedor original. La MRV mantendrá su validez si el titular cambia el nombre por otro que no se parezca a la MRV.

## ANEXO P.2

### INSCRIPCIÓN DEL NÚMERO Y DE LAS MARCAS ALFABÉTICAS CORRESPONDIENTES EN LA CARROCERÍA

#### 1. Disposiciones generales relativas a las marcas externas

Las letras mayúsculas y las cifras que componen las inscripciones de las marcas tendrán, al menos, 80 milímetros de altura, con una fuente Sans Serif adecuada al uso en correspondencia. Solo podrá utilizarse una altura menor cuando no exista otra opción que colocar la marca en el larguero del bastidor.

La marca no deberá ponerse a más de 2 metros de altura sobre el nivel del carril.

#### 2. Vagones de mercancías

La marca se inscribirá en la caja del vagón de la siguiente manera:

23.	TEN	31.	TEN	33.	TEN
80	<u>D</u> -RFC	80	<u>D</u> -DB	84	<u>NL</u> -ACTS
7369	553-4	069	235-2	4796	100-8
Zcs		Tanoos		Slpss	



En vagones cuya caja no ofrezca suficiente superficie para este tipo de disposición, especialmente en el caso de los vagones plataforma, la marca tendrá la siguiente disposición:

01 87 3320 644-7

TEN    F-SNCF    Ks

Cuando se inscriban en un vagón una o más letras índice con una definición nacional, esta marca nacional deberá ir después del marcado de la letra internacional y separada de ella por un guión de la siguiente manera:

01 87 3320 644-7

TEN    F-SNCF    Ks-xy

### 3. Coches y material rodante para el transporte de viajeros

El número se aplicará en cada lado del vehículo de la manera siguiente:

F-SNCF    61 87 20-72 021-7

B<sup>10</sup> tu

Las marcas del país en el que se haya registrado el vehículo y de las características técnicas se imprimirán directamente delante, detrás o debajo del número de vehículo europeo.

En el caso de los coches de viajeros con cabina de conductor, el número de vehículo europeo irá inscrito además en el interior de la cabina.

### 4. Locomotoras, vehículos de tracción y vehículos especiales

El número de vehículo europeo deberá ir marcado en cada lado del material de tracción utilizado, de la siguiente manera:

92 10 1108 062-6

El número de vehículo europeo también se inscribirá en el interior de cada cabina del material rodante de tracción.

El responsable del vehículo podrá añadir, con letras de mayor tamaño que el número de vehículo europeo, la marca del número propio (que consta generalmente de los dígitos del número de orden complementados por un código alfabético), de utilidad en la explotación. El lugar en el que se marcará este número propio queda a discreción del responsable del material rodante; sin embargo, deberá poder identificarse fácilmente el NVE a partir de la marca del número propio del responsable del vehículo.

---

## ANEXO P.3

### NORMAS PARA LA DETERMINACIÓN DEL DÍGITO DE CONTROL (DÍGITO 12)

El dígito de control se determinará de la siguiente manera:

- los dígitos de las posiciones pares del número básico (contando desde la derecha) se tomarán con su propio valor decimal,
- los dígitos de las posiciones impares del número básico (contando desde la derecha) se multiplicarán por 2,
- después se obtendrá la suma de los dígitos de las posiciones pares y de todos los dígitos que constituyen los productos parciales obtenidos de las posiciones impares,
- se conservará el dígito correspondiente a las unidades de esta suma,
- lo que le falte al dígito de unidades para llegar a 10 será el dígito de control; si el dígito de unidades fuera cero, entonces el dígito de control también sería cero.

**Ejemplos**

1 — Si el número básico fuera	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
Factor de multiplicación	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

Suma:  $6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52$

El dígito correspondiente a las unidades de esta suma es 2.

Por lo tanto, el dígito de control será 8 y, en consecuencia, el número básico será el número de registro 33 84 4796 100-8.

2 — Si el número básico fuera	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Factor de multiplicación	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Suma:  $6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40$

El dígito correspondiente a las unidades de esta suma es 0.

Por lo tanto, el dígito de control será 0 y, en consecuencia, el número básico será el número de registro 31 51 3320 198-0.

## ANEXO P.4

**CODIFICACIÓN DE LOS PAÍSES EN LOS QUE SE REGISTRAN LOS VEHÍCULOS (DÍGITOS 3 Y 4 Y ABREVIATURA)**

La información relativa a terceros países se da con fines exclusivamente informativos.

País	Código alfabético del país <sup>(1)</sup>	Código numérico del país	País	Código alfabético del país <sup>(1)</sup>	Código numérico del país
Albania	AL	41	Egipto	ET	90
Argelia	DZ	92	Estonia	EST	26
Armenia	AM	58	Finlandia	FIN	10
Austria	A	81	Francia	F	87
Azerbaiyán	AZ	57	Georgia	GE	28
Belarús	BY	21	Alemania	D	80
Bélgica	B	88	Grecia	GR	73
Bosnia y Hercegovina	BIH	49	Hungría	H	55
Bulgaria	BG	52	Irán	IR	96
China	RC	33	Iraq	IRQ <sup>(1)</sup>	99
Croacia	HR	78	Irlanda	IRL	60
Cuba	CU <sup>(1)</sup>	40	Israel	IL	95
Chipre	CY		Italia	I	83
Republica Checa	CZ	54	Japón	J	42
Dinamarca	DK	86	Kazajistán	KZ	27

País	Código alfabético del país <sup>(1)</sup>	Código numérico del país	País	Código alfabético del país <sup>(1)</sup>	Código numérico del país
Kirguizistán	KS	59	Rumanía	RO	53
Letonia	LV	25	Rusia	RUS	20
Líbano	RL	98	Serbia	SRB	72
Liechtenstein	FL		Eslovaquia	SK	56
Lituania	LT	24	Eslovenia	SLO	79
Luxemburgo	L	82	Corea del Sur	ROK	61
Macedonia	MK	65	España	E	71
Malta	M		Suecia	SE	74
Moldavia	MD <sup>(1)</sup>	23	Suiza	CH	85
Mónaco	MC		Siria	SYR	97
Mongolia	MGL	31	Tayikistán	TJ	66
Montenegro	ME	62	Túnez	TN	91
Marruecos	MA	93	Turquía	TR	75
Países Bajos	NL	84	Turkmenistán	TM	67
Corea del Norte	PRK <sup>(1)</sup>	30	Ucrania	UA	22
Noruega	N	76	Reino Unido	GB	70
Polonia	PL	51	Uzbekistán	UZ	29
Portugal	P	94	Vietnam	VN <sup>(1)</sup>	32

<sup>(1)</sup> De acuerdo con el sistema alfabético de codificación descrito en el apéndice 4 de la Convención de 1949 y el artículo 45, apartado 4, de la Convención de 1968 sobre el tráfico rodado.

#### ANEXO P.5

#### MARCAS ALFABÉTICAS DE LA CAPACIDAD DE INTEROPERABILIDAD

“TEN”: Vehículo que reúne las siguientes condiciones:

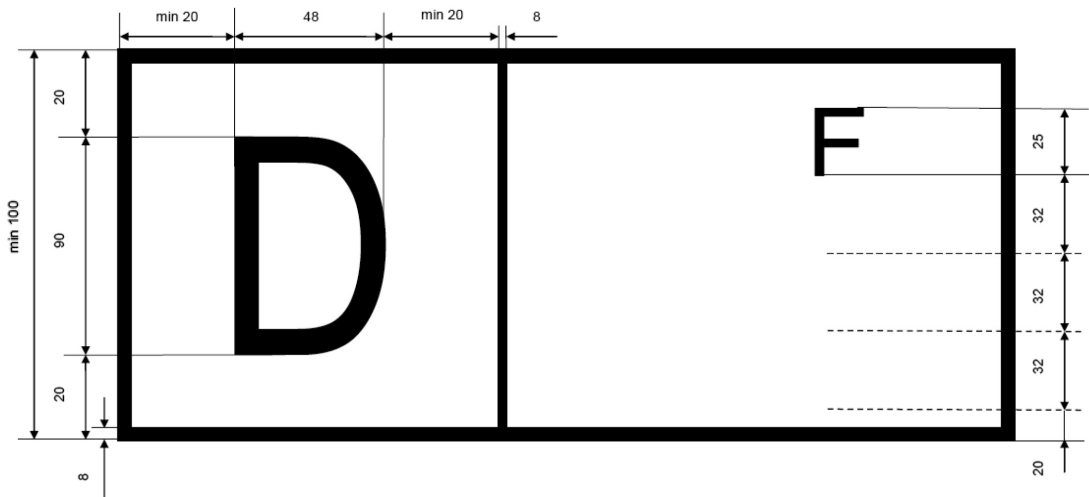
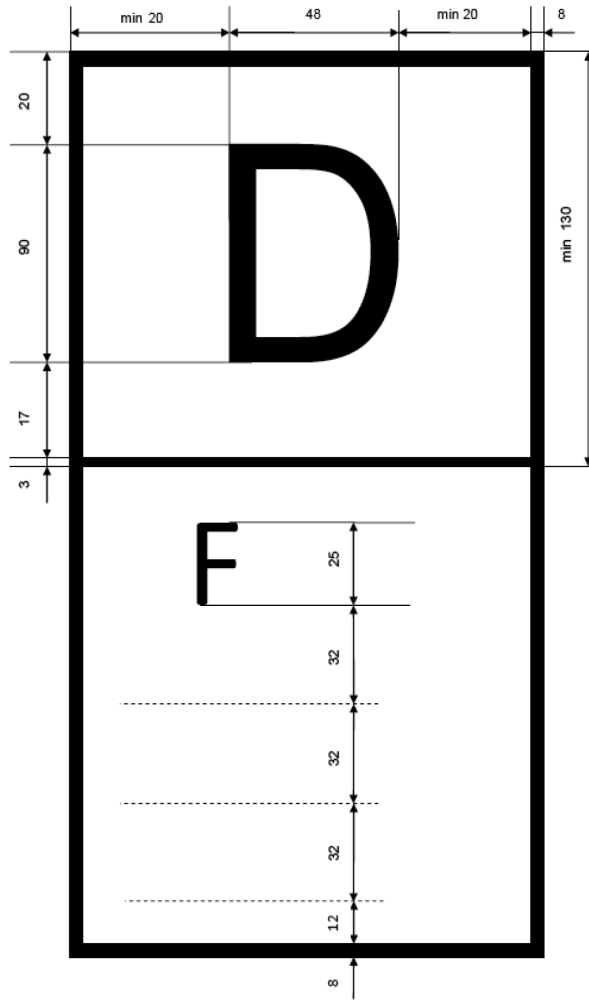
- se ajusta a todas las ETI pertinentes que están en vigor en el momento de su puesta en servicio y ha sido autorizado para ser puesto en servicio de conformidad con el artículo 22, apartado 1, de la Directiva 2008/57/CE,
- cuenta con una autorización válida en todos los Estados miembros de conformidad con el artículo 23, apartado 1, de la Directiva 2008/57/CE, o, como alternativa, ha recibido autorizaciones de los distintos Estados miembros.

“PPV/PPW”: Vagón que cumple el acuerdo PPV/PPW o PGW (en los Estados OSJD)

(original: PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении; PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)

Notas:

- a) Los vehículos marcados TEN corresponden a los códigos 0 a 3 del primer dígito del número del vehículo especificado en el anexo P.6.
- b) Los vehículos cuya explotación no está autorizada en todos los Estados miembros deben llevar marcas que indiquen en qué Estados miembros han sido autorizados. Los Estados miembros deben indicarse tal como se muestra en uno de los dibujos siguientes, en los que la D representa el Estado miembro que ha concedido la primera autorización (en el ejemplo, Alemania) y F el que ha concedido la segunda (en el ejemplo, Francia). Los Estados miembros se consignarán con arreglo a los códigos del anexo P.4. Este precepto puede referirse a vehículos que cumplan o no la ETI. Estos vehículos corresponden a los códigos 4 a 8 del primer dígito del número de vehículo especificado en el anexo P.6.



## CÓDIGOS DE INTEROPERABILIDAD UTILIZADOS EN LOS VAGONES DE MERCANCÍAS (DÍGITOS 1 Y 2)

	2.º dígito		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2.º dígito	
	1.º dígito	Ancho de vía											Ancho de vía	1.º dígito
TEN <sup>(a)</sup> y/o COTIF <sup>(b)</sup> y/o PPV/PPW	0	con ejes	fijo o variable	fijo	variable	fijo	variable	fijo	variable	fijo	variable	fijo o variable	con ejes	0
	1	con bogies		Vagones de mercancías TEN <sup>(a)</sup> y/o COTIF	No procede <sup>(d)</sup>								Vagones PPV/PPW (ancho variable)	con bogies
TEN <sup>(a)</sup> y/o COTIF <sup>(b)</sup> y/o PPV/PPW	2	con ejes	No procede	Vagones de mercancías TEN <sup>(a)</sup> y/o COTIF								Vagones de mercancías PPV/PPW (ancho fijo)	con ejes	2
	3	con bogies											con bogies	3
Otros vagones	4	con ejes <sup>(c)</sup>	Vagones relacionados con el mantenimiento	Otros vagones								Vagones con numeración especial para características técnicas, no puestos en servicio dentro de la UE	con ejes	4
		8											con bogies <sup>(c)</sup>	con bogies
		Tráfico	Tráfico nacional o tráfico internacional por acuerdo especial											
	1.º dígito	2.º dígito	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2.º dígito	1.º dígito

<sup>(a)</sup> Vagones que pueden llevar la marca TEN, véase el anexo P.5.

<sup>(b)</sup> Incluidos los vagones que, según la legislación en vigor, llevan los dígitos definidos en el presente cuadro. COTIF: vehículo que cumple el Reglamento COTIF en vigor en el momento de la entrada en servicio.

<sup>(c)</sup> Ancho fijo o variable.

<sup>(d)</sup> Excepto los vagones de la categoría 1 (vagones con temperatura controlada), no procede para vehículos nuevos que entran en servicio.

## CÓDIGOS DE CAPACIDAD PARA EL TRÁFICO INTERNACIONAL UTILIZADOS EN LOS COCHES DE VIAJEROS (DÍGITOS 1 Y 2)

	Tráfico nacional	TEN <sup>(a)</sup> y/o COTIF <sup>(b)</sup> y/o PPV/PPW				Tráfico nacional o tráfico internacional por acuerdo especial	TEN <sup>(a)</sup> y/o COTIF <sup>(b)</sup>	PPV/PPW		
2.º dígito 1.º dígito	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Vehículos para el tráfico nacional	Vehículo con ancho fijo sin aire acondicionado (incluidos los vehículos para el transporte de automóviles)	Vehículos de ancho adaptable (1435/1520) sin aire acondicionado	No procede	Vehículos de ancho adaptable (1435/1668) sin aire acondicionado	Vehículos históricos	No procede <sup>(c)</sup>	Vehículos de ancho fijo	Vehículos de ancho adaptable (1435/1520) con cambio de bogies	Vehículos de ancho adaptable (1435/1520) con ejes de ancho adaptable
6	Vehículos de servicio	Vehículos de ancho fijo con aire acondicionado	Vehículos de ancho adaptable (1435/1520) con aire acondicionado	Vehículos de servicio	Vehículos de ancho adaptable (1435/1668) con aire acondicionado	Vehículos para el transporte de automóviles	No procede <sup>(c)</sup>			
7	Vehículo con aire acondicionado y presurizados	No procede	No procede	Vehículos de ancho fijo con aire acondicionado y presurizados	No procede	Otros vehículos	No procede	No procede	No procede	No procede

<sup>(a)</sup> Cumplimiento de las ETI aplicables, véase el anexo P.5.

<sup>(b)</sup> Incluidos los vehículos que, según la legislación en vigor, llevan los dígitos definidos en el presente cuadro. COTIF: vehículo que cumple el Reglamento COTIF en vigor en el momento de la entrada en servicio.

<sup>(c)</sup> Exceptuados los coches con ancho fijo (56) y ajustable (66) ya en servicio, no procede para vehículos nuevos.

## ANEXO P.8

**MATERIAL RODANTE DE TRACCIÓN Y UNIDADES DE UNA COMPOSICIÓN DE TREN EN UNA FORMACIÓN FIJA O PREDEFINIDA (DÍGITOS 1 Y 2)**

El primer dígito es «9».

Si el segundo dígito describe el tipo de material de tracción, es obligatorio el siguiente código:

Código	Tipo de vehículo general
0	Varios
1	Locomotora eléctrica
2	Locomotora diésel
3	Unidad acoplada eléctrica (alta velocidad) [vehículo automotor o remolque]
4	Unidad acoplada eléctrica (excepto alta velocidad) [vehículo automotor o remolque]
5	Unidad acoplada diésel [vehículo automotor o remolque]
6	Remolque especializado
7	Máquina de maniobra eléctrica
8	Máquina de maniobra diésel
9	Vehículo especial

## ANEXO P.9

**MARCA NUMÉRICA ESTÁNDAR DE LOS VAGONES DE MERCANCÍAS (DÍGITOS 5 A 8)**

Este anexo indica la marca numérica relativa a las principales características del vagón y se publica en el sitio web de la ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Las solicitudes de nuevos códigos se presentarán a la entidad matriculadora (a la que se refiere la Decisión 2007/756/CE) y se enviarán a la ERA. Los nuevos códigos solo podrán utilizarse una vez publicados por la ERA.

## ANEXO P.10

**CÓDIGOS PARA LAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LOS COCHES DE VIAJEROS (DÍGITOS 5 Y 6)**

El anexo P.10 se publica en el sitio web de la ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Las solicitudes de nuevos códigos se presentarán a la entidad matriculadora (a la que se refiere la Decisión 2007/756/CE) y se enviarán a la ERA. Los nuevos códigos solo podrán utilizarse una vez publicados por la ERA.

## ANEXO P.11

**CÓDIGOS PARA LAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE VEHÍCULOS ESPECIALES (DÍGITOS 6 A 8)**

El anexo P.11 se publica en el sitio web de la ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Las solicitudes de nuevos códigos se presentarán a la entidad matriculadora (a la que se refiere la Decisión 2007/756/CE) y se enviarán a la ERA. Los nuevos códigos solo podrán utilizarse una vez publicados por la ERA.



## ANEXO P.12

**MARCADO DE LETRAS PARA VAGONES DE MERCANCÍAS, SALVO VAGONES ARTICULADOS Y MÚLTIPLES**

El anexo P.12 se publica en el sitio web de la ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Las solicitudes de nuevos códigos se presentarán a la entidad matriculadora (a la que se refiere la Decisión 200/756/CE) y se enviarán a la ERA. Los nuevos códigos solo podrán utilizarse una vez publicados por la ERA.

## ANEXO P.13

**MARCADO DE LETRAS EN LOS COCHES DE VIAJEROS**

El anexo P.13 se publica en el sitio web de la ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Las solicitudes de nuevos códigos se presentarán a la entidad matriculadora (a la que se refiere la Decisión 200/756/CE) y se enviarán a la ERA. Los nuevos códigos solo podrán utilizarse una vez publicados por la ERA.»

- 7) Queda derogado el anexo P14.
- 8) El anexo T se sustituye por el texto siguiente:

«ANEXO T

**PORCENTAJE DE FRENO****Función del administrador de la infraestructura**

El administrador de la infraestructura informará a la empresa ferroviaria respecto al porcentaje de freno requerido para cada itinerario, así como información sobre las características de dicho itinerario. El administrador de la infraestructura tendrá que asegurarse de que se incluyan en el porcentaje de freno requerido los efectos de las características del itinerario y los márgenes que ofrecen las instalaciones en tierra.

El porcentaje de freno requerido se expresará, en principio, en porcentaje de peso del freno a no ser que el administrador de la infraestructura y la empresa ferroviaria hayan acordado otra unidad para expresar el porcentaje de freno (por ejemplo, toneladas de peso-freno, esfuerzos de frenado, valores de desaceleración, perfiles de desaceleración, etc.).

Para los convoyes y las composiciones de trenes fijas el administrador de la infraestructura dará los requisitos de porcentaje de freno en valores de desaceleración si lo solicita la empresa ferroviaria.

**Función de la empresa ferroviaria**

La empresa ferroviaria se asegurará de que todos los trenes alcanzan o superan el porcentaje de freno requerido por el administrador de la infraestructura. En consecuencia, la empresa ferroviaria calculará el porcentaje de freno del tren teniendo en cuenta su composición.

La empresa ferroviaria deberá tener en cuenta el porcentaje de freno del vehículo o del convoy determinado en el momento de su entrada en servicio. Tendrán que tomarse en consideración los márgenes que ofrece el material rodante como la fiabilidad y la disponibilidad de los frenos. La empresa ferroviaria también deberá tener en cuenta la información sobre las características del itinerario que afecten al comportamiento del tren, al ajustar el porcentaje de freno para detener y sujetar el tren.

El porcentaje de freno resultante del control del tren real (a partir del control de la composición del tren, la disponibilidad del freno, los ajustes del freno) se introducirá como un valor para cualquier norma de explotación que deba aplicarse posteriormente al tren.

**Porcentaje de freno no alcanzado**

El administrador de la infraestructura debe establecer normas para los casos en que el tren no alcance el porcentaje de freno requerido y ponerlas a disposición de las empresas ferroviarias.

Cuando un tren no alcance el porcentaje de freno requerido para los itinerarios por los que circule, la empresa ferroviaria tendrá que respetar las consiguientes limitaciones, como la limitación de la velocidad.»

9) El anexo U se sustituye por el texto siguiente:

«ANEXO U

#### **LISTA DE CUESTIONES PENDIENTES**

Sección 4.2.2 — Documento de composición del tren

Anexo B (véase la subsección 4.4 de la presente ETI) — Otras normas que permiten una explotación coherente de los subsistemas estructurales nuevos diferentes

Anexo R (véase la subsección 4.2.3.2 de la presente ETI) — Identificación de los trenes

Anexo S (véase la subsección 4.2.2.1.3 de la presente ETI) — Visibilidad del tren (cola del tren)».

---

## ANEXO II

Los anexos de la Decisión 2008/231/CE quedan modificados como sigue:

1) El anexo queda modificado como sigue:

a) la sección 2.2.1 se sustituye por el texto siguiente:

«2.2.1. Personal y trenes

Las secciones 4.6 y 4.7 se aplican al personal que efectúa las tareas de conducir un tren y acompañar un tren, de carácter crítico para la seguridad, cuando ello implica atravesar una frontera entre Estados y trabajar más allá de un lugar designado como "frontera" en la declaración de red del administrador de infraestructuras e incluidas en su autorización de seguridad.

La sección "4.6.2 Competencia lingüística" se aplica además a los maquinistas según lo dispuesto en el anexo VI, punto 8, de la Directiva 2007/59/CE.

No se considerará que un miembro del personal cruza una frontera si la actividad solo implica trabajar hasta cualquier lugar designado como "frontera", tal como se describe este término en el párrafo primero de esta sección.

Con respecto al personal que realice las tareas críticas para la seguridad consistentes en la expedición de trenes y la autorización de movimientos de trenes, será de aplicación el reconocimiento recíproco de las cualificaciones profesionales y de las condiciones de salud y seguridad entre Estados miembros.

Para el personal que lleva a cabo las tareas críticas para la seguridad relacionadas con la preparación última de un tren antes de que esté previsto que atraviese una frontera y con el trabajo más allá de un lugar situado en la "frontera", tal como se describe este término en el párrafo primero de esta sección, se aplicará la subsección 4.6 con reconocimiento mutuo entre Estados miembros de las condiciones de salud y seguridad. No se considerará que un tren presta un servicio transfronterizo, si todos los vehículos del tren que cruza la frontera estatal llegan solo hasta el lugar situado en la "frontera", tal como se describe este término en el párrafo primero de esta sección.

Lo anterior puede resumirse en los siguientes cuadros:

**Personal que trabaja en los trenes que cruzan fronteras estatales y va más allá del lugar designado como "frontera"**

Misión	Cualificación profesional	Requisitos médicos
Acompañamiento de trenes	4.6	4.7
Autorización de movimientos de trenes	Reconocimiento recíproco	Reconocimiento recíproco
Preparación de trenes	4.6	Reconocimiento recíproco
Expedición de trenes	Reconocimiento recíproco	Reconocimiento recíproco

**Personal que trabaja en trenes que no atraviesan fronteras estatales o solo llegan a lugares situados en una frontera**

Misión	Cualificación profesional	Requisitos médicos
Acompañamiento de trenes	Reconocimiento recíproco	Reconocimiento recíproco
Autorización de movimientos de trenes	Reconocimiento recíproco	Reconocimiento recíproco
Formación de trenes	Reconocimiento recíproco	Reconocimiento recíproco
Expedición de trenes	Reconocimiento recíproco	Reconocimiento recíproco»

b) en la sección 4.2.2.1.2, la última frase se sustituye por el texto siguiente:

«En la subsección 4.3.3.3.1 figura la especificación detallada.»;

c) la sección 4.3.2.6 se sustituye por el texto siguiente:

«4.3.2.6. Uso del enarenado. Elementos mínimos pertinentes para las competencias profesionales necesarias para la tarea de conducción de un tren

Existe una interfaz entre el anexo B (sección C1) de la presente ETI, por una parte, y la subsección 4.2.11 (compatibilidad con los sistemas de detección de trenes desde tierra) y la sección 4.1 del apéndice 1 del anexo A (citado en la subsección 4.3.1.10) de la ETI de control-mando y señalización del ferrocarril de alta velocidad (ETI CMS AV), por otra parte, con respecto al uso del enarenado.»;

d) la sección 4.3.3.2 se sustituye por el texto siguiente:

«4.3.3.2. Requisitos para vehículos de pasajeros

Existen interfaces entre la subsección 4.2.2.4 de esta ETI sobre explotación y las subsecciones 4.2.2.4 (puertas), 4.2.5.3 (alarmas), 4.3.5.17 (alarmas de pasajeros) y 4.2.7.1 (salidas de emergencia) de la ETI MRT AV.»;

e) la sección 4.3.3.9 se sustituye por el texto siguiente:

«4.3.3.9. Enarenado

Existe una interfaz entre el anexo B (C1) de la presente ETI, por una parte, y la subsección 4.2.3.10 de la ETI MRT AV, por otra, con respecto al uso del enarenado.»;

f) la sección 4.3.3.10 se sustituye por el texto siguiente:

«4.3.3.10. Composición del tren, anexo J

Existe una interfaz entre, por una parte, la subsección 4.2.2.5 y el anexo J de la presente ETI y, por otra, la subsección 4.2.1.2 (Diseño de trenes) y 4.2.7.10 (Conceptos de supervisión y diagnóstico) de la ETI MRT AV en lo que se refiere al conocimiento de las funcionalidades del material rodante por parte de la tripulación del tren.»;

g) la sección 4.3.3.12 se sustituye por el texto siguiente:

«4.3.3.12. Registro de datos

Existe una interfaz entre la subsección 4.2.3.5.2 (Registro de datos de supervisión a bordo del tren) de la presente ETI y la subsección 4.2.7.10 de la ETI MRT AV (Conceptos de supervisión y diagnóstico).»;

h) en la sección 4.6.1, la última frase se sustituye por el texto siguiente:

«En los anexos J y L se pueden encontrar los elementos mínimos pertinentes para la competencia profesional en relación con distintas tareas.»;

i) los puntos C y D de la sección 4.6.3.1 se sustituyen por el texto siguiente:

«C. Evaluación inicial

- Requisitos básicos
- Programa de evaluación, con demostración práctica
- Cualificación de los instructores.
- Entrega de un certificado de competencia

D. Retención de conocimientos

- Principios de la retención de conocimientos
- Métodos que deben seguirse
- Formalización del proceso de retención de conocimientos
- Proceso de evaluación»;

j) la sección 4.6.3.2.3.1 se sustituye por el texto siguiente:

«4.6.3.2.3.1. Conocimiento del itinerario

La empresa ferroviaria debe definir el proceso por el cual el personal de la tripulación del tren adquiere y mantiene los conocimientos del itinerario recorrido. Este proceso debe:

- basarse en la información del itinerario facilitada por el administrador de la infraestructura, y

— ser conforme con el proceso descrito en la subsección 4.2.1 de la presente ETI.;

k) se suprime la sección 4.7.5.4;

l) se suprime la sección 4.7.6;

m) la sección 7.3.2 se sustituye por el texto siguiente:

«7.3.2. Lista de casos específicos

Se deja en blanco intencionadamente.».

2) En el anexo G, el cuadro se modifica como sigue:

a) para el parámetro «Condiciones de salud y seguridad», en la columna «Elementos que deben verificarse por cada parámetro», se suprime «embarazo (conductoras);»;

b) para el parámetro «Condiciones de salud y seguridad», se suprime la línea «Requisitos específicos para los conductores: visión, requisitos relativos a la audición y la conversación, antropometría», junto con la referencia a la sección 4.7.6.

3) Se suprime el anexo H.

4) En el anexo N, se suprime la última línea del cuadro (4.7.6 — Requisitos específicos relativos a la tarea de conducción de un tren).

5) Los anexos P, P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12 y P13 se sustituyen por el texto siguiente:

«ANEXO P

## IDENTIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS

### 1. Observaciones generales

Este anexo describe el número de vehículo europeo y la marca correspondiente aplicados de manera visible al vehículo para identificarlo de forma inequívoca y permanente durante la explotación. No describe otros números o marcas que puedan ir grabadas o fijadas de forma permanente en el bastidor o en los componentes principales del vehículo durante su construcción.

### 2. Número de vehículo europeo y abreviaturas correspondientes

Cada vehículo ferroviario recibirá un número de 12 cifras [denominado número de vehículo europeo (NVE)] con la siguiente composición:

Grupo del material rodante	Capacidad de interoperabilidad y tipo de vehículo [2 cifras]	País en que está registrado el vehículo [2 cifras]	Características técnicas [4 cifras]	Número de orden [3 cifras]	Dígito de control [1 cifra]
Vagones de mercancías	00 a 09 10 a 19 20 a 29 30 a 39 40 a 49 80 a 89 [para más detalles véase el anexo P.6]	01 a 99 [para más detalles véase el anexo P.4]	0000 a 9999 [para más detalles véase el anexo P.9]	000 a 999	0 a 9 [para más detalles véase el anexo P.3]
Coches de viajeros	50 a 59 60 a 69 70 a 79 [para más detalles véase el anexo P.7]		0000 a 9999 [para más detalles véase el anexo P.10]	000 a 999	
Material rodante de tracción y unidades de una composición de tren en una formación fija o predefinida.	90 a 99 [para más detalles véase el anexo P.8]		0000000 a 8999999 [el significado de estas cifras lo definen los Estados miembros, en su caso, por acuerdo bilateral o multilateral]		
Vehículos especiales			9000 a 9999 [para más detalles véase el anexo P.11]	000 a 999	

En un país dado, los 7 dígitos de las características técnicas y del número de orden bastan para identificar de forma inequívoca un vehículo dentro de cada grupo de coches de viajeros y vehículos especiales <sup>(1)</sup>.

El número se completa con marcas alfabéticas:

- a) marcas vinculadas a la capacidad de interoperabilidad (detalles en el anexo P.5);
- b) abreviatura del país de registro del vehículo (detalles en el anexo P.4);
- c) marca del responsable del vehículo (detalles en el anexo P.1);
- d) abreviaturas de las características técnicas (para más detalles sobre los vagones de mercancías véase el anexo P.12, y para los coches de viajeros el anexo P.13).

### 3. Asignación de número

El número de vehículo europeo tiene que asignarse según las normas establecidas en la Decisión 2007/756/CE de la Comisión, por la que se adopta una especificación común para el registro nacional de vehículos previsto en el artículo 14, apartados 4 y 5, de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE.

El número de vehículo europeo se modificará cuando ya no corresponda a la capacidad de interoperabilidad o las características técnicas indicadas en el presente anexo debido a modificaciones técnicas del vehículo. Estas modificaciones técnicas pueden requerir una nueva autorización de entrada en servicio según lo dispuesto en los artículos 20 a 25 de la Directiva 2008/57/CE sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario.

---

## ANEXO P.1

### MARCA DEL RESPONSABLE DEL VEHÍCULO

#### 1. Definición de la marca del responsable del vehículo (MRV)

La marca del responsable del vehículo (MRV) es un código alfabético, que consta de 2 a 5 letras <sup>(2)</sup>. La MRV se consigna en cada vehículo ferroviario, cerca del número de vehículo europeo (NVE). La MRV identifica al responsable del vehículo inscrito en el registro nacional de vehículos.

La MRV es única y válida en todos los países donde se aplica la presente ETI y en todos los que formalicen acuerdos que conlleven la aplicación del sistema de numeración de vehículos y del marcado del responsable del vehículo descritos en la presente ETI.

#### 2. Formato de la marca del responsable del vehículo

La MRV es la representación del nombre completo o la abreviatura del responsable del vehículo, si es posible de forma reconocible. Para ello, podrán utilizarse las 26 letras del alfabeto latino. Las letras de la MRV se escribirán en mayúsculas. Las letras que no sean iniciales de las palabras que forman el nombre del responsable del vehículo podrán escribirse en minúsculas. Para comprobar la unicidad, las letras en minúsculas se considerarán mayúsculas.

Las letras podrán contener signos diacríticos <sup>(3)</sup>. Para comprobar la unicidad, no se tendrán en cuenta los signos diacríticos de estos caracteres.

En los vehículos cuyo responsable resida en países que no utilicen el alfabeto latino, podrá aplicarse una traducción de la MRV a su propio alfabeto detrás de la MRV, separada por el carácter barra inclinada ("/"). Esta MRV traducida se descartará a efectos de proceso de datos.

#### 3. Disposiciones relativas a la asignación de la marca del responsable del vehículo

Se podrá asignar más de una MRV al responsable de un vehículo, cuando:

- el responsable del vehículo tenga un nombre oficial en más de un idioma,
- el responsable del vehículo alegue una causa justificada para diferenciar distintos conjuntos de vehículos dentro de su organización.

Podrá asignarse una única MRV a un grupo de empresas, cuando:

- pertenezca a una única estructura empresarial [por ejemplo, una sociedad de cartera ("holding")],

<sup>(1)</sup> Para los vehículos especiales, el número ha de ser exclusivo de un determinado país, con el primer dígito y los 5 últimos dígitos de las características técnicas y el número de orden.

<sup>(2)</sup> Para la NMBS/SNCB, puede continuarse utilizando una única letra B encerrada en un círculo.

<sup>(3)</sup> Las marcas diacríticas son "acentos y signos", tales como Å, Ç, Ö, C, Ž, Ā, etc. Los caracteres especiales como Ø y Æ se representarán con una sola letra; en las pruebas de unicidad, Ø equivale a O y Æ equivale a A.

- pertenezca a una única estructura empresarial que haya designado y dado mandato a una organización de su estructura para gestionar todos los asuntos en representación de las demás,
- el grupo de empresas haya designado a una única persona jurídica independiente para gestionar todos los asuntos en su nombre, en cuyo caso, esta persona jurídica será la responsable del vehículo.

#### 4. Registro de marcas de responsables de vehículos y procedimiento para su asignación

El registro de MRV es público y se actualiza en tiempo real.

La solicitud de MRV se presentará ante la autoridad nacional competente del país del solicitante y se remitirá a la ERA. Las MRV solo podrán utilizarse una vez publicadas por la ERA.

El titular de la MRV deberá informar a la autoridad nacional competente cuando deje de utilizar la MRV, y la autoridad nacional competente ha de remitir la información a la ERA. La MRV se revocará cuando el responsable del vehículo haya demostrado que ha cambiado las marcas en todos los vehículos afectados. La marca no se volverá a conceder hasta después de transcurridos 10 años, a menos que sea concedida de nuevo al titular original o, a petición de este, a otro titular.

La MRV se puede transmitir a otro titular, que sea el sucesor legal del poseedor original. La MRV mantendrá su validez si el titular cambia de nombre por otro que no se parezca a la MRV.

### ANEXO P.2

#### INSCRIPCIÓN DEL NÚMERO Y DE LAS MARCAS ALFABÉTICAS CORRESPONDIENTES EN LA CARRO-CERÍA

##### 1. Disposiciones generales relativas a las marcas externas

Las letras mayúsculas y las cifras que componen las inscripciones de las marcas tendrán, al menos, 80 milímetros de altura, con una fuente Sans Serif adecuada al uso en correspondencia. Solo podrá utilizarse una altura menor cuando no exista otra opción que colocar la marca en el larguero del bastidor.

La marca no deberá ponerse a más de 2 metros de altura sobre el nivel del carril.

##### 2. Vagones de mercancías

La marca se inscribirá en la caja del vagón de la siguiente manera:

23.	TEN	31.	TEN	33.	TEN
80	<u>D</u> -RFC	80	<u>D</u> -DB	84	<u>NL</u> -ACTS
7369	553-4	0691	235-2	4796	100-8
Zcs		Tanoos		Slpss	

En vagones cuya caja no ofrezca suficiente superficie para este tipo de disposición, especialmente en el caso de los vagones plataforma, la marca tendrá la siguiente disposición:

01 87 3320 644-7

TEN F-SNCF Ks

Cuando se inscriban en un vagón una o más letras índice con una definición nacional, esta marca nacional deberá ir después del marcado de la letra internacional y separada de ella por un guión de la siguiente manera:

01 87 3320 644-7

TEN F-SNC Ks-xy





2 — Si el número básico fuera	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
Factor de multiplicación	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
	6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Suma:  $6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40$

El dígito correspondiente a las unidades de esta suma es 0.

Por lo tanto, el dígito de control será 0 y, en consecuencia, el número básico será el número de registro 31 51 3320 198-0.

#### ANEXO P.4

### CODIFICACIÓN DE LOS PAÍSES EN LOS QUE SE REGISTRAN LOS VEHÍCULOS (DÍGITOS 3 Y 4 Y ABREVIATURA)

La información relativa a terceros países se da con fines exclusivamente informativos.

País	Código alfabético del país <sup>(1)</sup>	Código numérico del país
Albania	AL	41
Argelia	DZ	92
Armenia	AM	58
Austria	A	81
Azerbaiyán	AZ	57
Bielorrusia	BY	21
Bélgica	B	88
Bosnia y Herzegovina	BIH	49
Bulgaria	BG	52
China	RC	33
Croacia	HR	78
Cuba	CU <sup>(1)</sup>	40
Chipre	CY	
Republica Checa	CZ	54
Dinamarca	DK	86
Egipto	ET	90
Estonia	EST	26
Finlandia	FIN	10
Francia	F	87
Georgia	GE	28

País	Código alfabético del país <sup>(1)</sup>	Código numérico del país
Alemania	D	80
Grecia	GR	73
Hungría	H	55
Irán	IR	96
Iraq	IRQ <sup>(1)</sup>	99
Irlanda	IRL	60
Israel	IL	95
Italia	I	83
Japón	J	42
Kazajistán	KZ	27
Kirguizistán	KS	59
Letonia	LV	25
Líbano	RL	98
Liechtenstein	FL	
Lituania	LT	24
Luxemburgo	L	82
Macedonia	MK	65
Malta	M	
Moldavia	MD <sup>(1)</sup>	23
Mónaco	MC	

País	Código alfabético del país <sup>(1)</sup>	Código numérico del país
Mongolia	MGL	31
Montenegro	ME	62
Marruecos	MA	93
Países Bajos	NL	84
Corea del Norte	PRK <sup>(1)</sup>	30
Noruega	N	76
Polonia	PL	51
Portugal	P	94
Rumanía	RO	53
Rusia	RUS	20
Serbia	SRB	72
Eslovaquia	SK	56
Eslovenia	SLO	79

País	Código alfabético del país <sup>(1)</sup>	Código numérico del país
Corea del Sur	ROK	61
España	E	71
Suecia	SE	74
Suiza	CH	85
Siria	SYR	97
Tayikistán	TJ	66
Túnez	TN	91
Turquía	TR	75
Turkmenistán	TM	67
Ucrania	UA	22
Reino Unido	GB	70
Uzbekistán	UZ	29
Vietnam	VN <sup>(1)</sup>	32

<sup>(1)</sup> De acuerdo con el sistema alfabético de codificación descrito en el apéndice 4 de la Convención de 1949 y el artículo 45, apartado 4, de la Convención de 1968 sobre el tráfico rodado.

#### ANEXO P.5

#### MARCAS ALFABÉTICAS DE LA CAPACIDAD DE INTEROPERABILIDAD

“TEN”: Vehículo que reúne las siguientes condiciones:

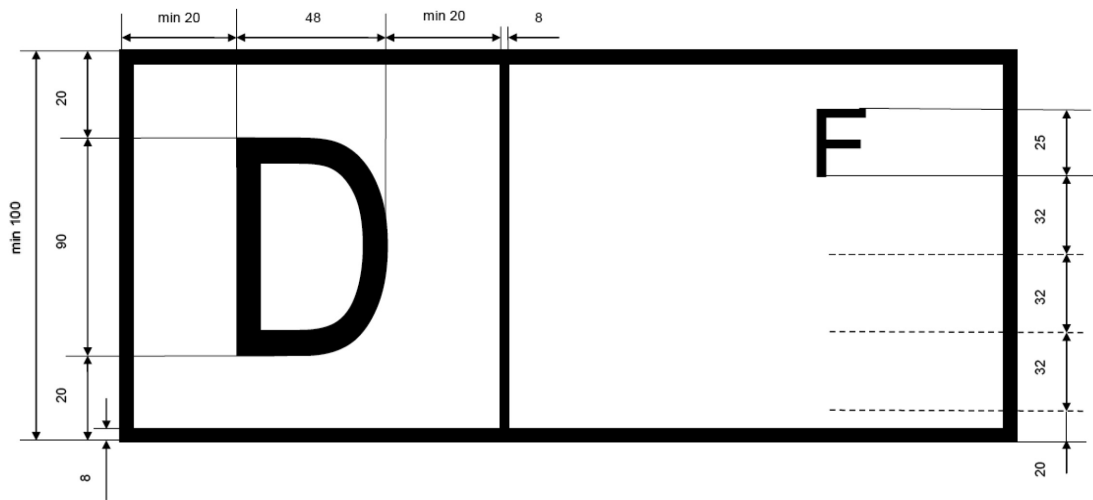
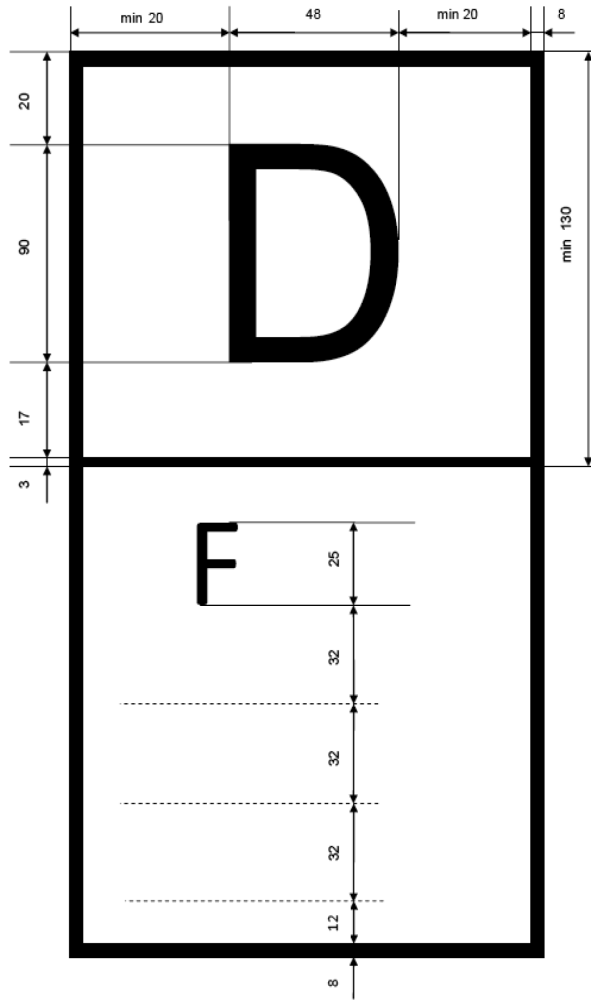
- se ajusta a todas las ETI pertinentes que están en vigor en el momento de su puesta en servicio y ha sido autorizado para ser puesto en servicio de conformidad con el artículo 22, apartado 1, de la Directiva 2008/57/CE,
- cuenta con una autorización válida en todos los Estados miembros de conformidad con el artículo 23, apartado 1, de la Directiva 2008/57/CE, o, como alternativa, ha recibido autorizaciones de los distintos Estados miembros.

“PPV/PPW”: Vagón que cumple el acuerdo PPV/PPW o PGW (en los Estados OSJD)

(original: PPV/PPW:ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении; PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами)

Notas:

- a) Los vehículos marcados TEN corresponden a los códigos 0 a 3 del primer dígito del número del vehículo especificado en el anexo P.6.
- b) Los vehículos cuya explotación no está autorizada en todos los Estados miembros deben llevar marcas que indiquen en qué Estados miembros han sido autorizados. Los Estados miembros deben indicarse tal como se muestra en uno de los dibujos siguientes, en los que la D representa el Estado miembro que haya concedido la primera autorización (en el ejemplo, Alemania) y F el que haya concedido la segunda (en el ejemplo, Francia). Los Estados miembros se consignarán con arreglo a los códigos indicados en el anexo P.4. Este precepto puede referirse a vehículos que cumplan o no la ETI. Estos vehículos corresponden a los códigos 4 a 8 del primer dígito del número de vehículo especificado en el anexo P.6.



## CÓDIGOS DE INTEROPERABILIDAD UTILIZADOS EN LOS VAGONES DE MERCANCÍAS (DÍGITOS 1 Y 2)

	2.º dígito		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2.º dígito	
	1.º dígito		fijo o variable	fijo	variable	fijo	variable	fijo	variable	fijo	variable	fijo o variable	Ancho de vía	1.º dígito
TEN <sup>(a)</sup> y/o COTIF <sup>(b)</sup> y/o PPV/PPW	0	con ejes	No procede	Vagones de mercancías TEN <sup>(a)</sup> y/o COTIF		No procede <sup>(d)</sup>						Vagones PPV/PPW (ancho variable)	con ejes	0
	1	con bogies											con bogies	1
TEN <sup>(a)</sup> y/o COTIF <sup>(b)</sup> y/o PPV/PPW	2	con ejes		Vagones de mercancías TEN <sup>(a)</sup> y/o COTIF						Vagones de mercancías PPV/PPW (ancho fijo)	con ejes	2		
	3	con bogies									con bogies	3		
Otros vago- nes	4	con ejes <sup>(c)</sup>	Vagones relacio- nados con el mantenimiento	Otros vagones						Vagones con numeración especial para característi- cas técnicas, no puestos en servicio dentro de la UE	con ejes	4		
	8	con bo- gies <sup>(c)</sup>									con bogies	8		
		Tráfico	Tráfico nacional o tráfico internacional por acuerdo especial											
	1.º dígito		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1.º dígito	
	2.º dígito												2.º dígito	

<sup>(a)</sup> Vagones que pueden llevar la marca TEN, véase el anexo P.5.

<sup>(b)</sup> Incluidos los vagones que, según la legislación en vigor, llevan los dígitos definidos en el presente cuadro. COTIF: vehículo que cumple el Reglamento COTIF en vigor en el momento de la entrada en servicio.

<sup>(c)</sup> Ancho fijo o variable.

<sup>(d)</sup> Excepto los vagones de la categoría I (vagones con temperatura controlada), no procede para vehículos nuevos que entran en servicio.

## CÓDIGOS DE CAPACIDAD PARA EL TRÁFICO INTERNACIONAL UTILIZADOS EN LOS COCHES DE VIAJEROS (DÍGITOS 1 Y 2)

2.º dígito 1.º dígito	Tráfico nacional	TEN <sup>(a)</sup> y/o COTIF <sup>(b)</sup> y/o PPV/PPW				Tráfico nacional o tráfico internacional por acuerdo especial	TEN <sup>(a)</sup> y/o COTIF <sup>(b)</sup>	PPV/PPW		
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
5	Vehículos para el tráfico nacional	Vehículo con ancho fijo sin aire acondicionado (incluidos los vehículos para el transporte de automóviles)	Vehículos de ancho adaptable (1435/1520 sin aire acondicionado)	No procede	Vehículos de ancho adaptable (1435/1668 sin aire acondicionado)	Vehículos históricos	No procede <sup>(c)</sup>	Vehículos de ancho fijo	Vehículos de ancho adaptable (1435/1520) con cambio de bogies	Vehículos de ancho adaptable (1435/1520) con ejes de ancho adaptable
6	Vehículos de servicio	Vehículos de ancho fijo con aire acondicionado	Vehículos de ancho adaptable (1435/1520 con aire acondicionado)	Vehículos de servicio	Vehículos de ancho adaptable (1435/1668 con aire acondicionado)	Vehículos para el transporte de automóviles	No procede <sup>(c)</sup>			
7	Vehículo con aire acondicionado y presurizados	No procede	No procede	Vehículos de ancho fijo con aire acondicionado y presurizados	No procede	Otros vehículos	No procede	No procede	no procede	no procede

<sup>(a)</sup> Cumplimiento de las ETI aplicables, véase el anexo P.5.

<sup>(b)</sup> Incluidos los vehículos que, según la legislación en vigor, llevan los dígitos definidos en el presente cuadro. COTIF: vehículo que cumple el Reglamento COTIF en vigor en el momento de la entrada en servicio.

<sup>(c)</sup> Exceptuados los coches con ancho fijo (56) y ajustable (66) ya en servicio, no procede para vehículos nuevos.

## ANEXO P.8

**TIPOS DE MATERIAL RODANTE DE TRACCIÓN Y UNIDADES DE UNA COMPOSICIÓN DE TREN EN UNA FORMACIÓN FIJA O PREDEFINIDA (DÍGITOS 1 Y 2)**

El primer dígito es "9".

Si el segundo dígito describe el tipo de material de tracción, es obligatorio el siguiente código:

Código	Tipo de vehículo general
0	Varios
1	Locomotora eléctrica
2	Locomotora diésel
3	Unidad acoplada eléctrica (alta velocidad) [vehículo automotor o remolque]
4	Unidad acoplada eléctrica (excepto alta velocidad) [vehículo automotor o remolque]
5	Unidad acoplada diésel [vehículo automotor o remolque]
6	Remolque especializado
7	Máquina de maniobra eléctrica
8	Máquina de maniobra diésel
9	Vehículo especial

## ANEXO P.9

**MARCA NUMÉRICA ESTÁNDAR DE LOS VAGONES DE MERCANCÍAS (DÍGITOS 5 A 8)**

Este anexo indica la marca numérica relativa a las principales características del vagón y se publica en el sitio web de la ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Las solicitudes de nuevos códigos se presentarán a la entidad matriculadora (a la que se refiere la Decisión 2007/756/CE) y se enviarán a la ERA. Los nuevos códigos solo podrán utilizarse una vez publicados por la ERA.

## ANEXO P.10

**CÓDIGOS PARA LAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LOS COCHES DE VIAJEROS (DÍGITOS 5 Y 6)**

El anexo P.10 se publica en el sitio web de la ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Las solicitudes de nuevos códigos se presentarán a la entidad matriculadora (a la que se refiere la Decisión 2007/756/CE) y se enviarán a la ERA. Los nuevos códigos solo podrán utilizarse una vez publicados por la ERA.

## ANEXO P.11

**CÓDIGOS PARA LAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE VEHÍCULOS ESPECIALES (DÍGITOS 6 A 8)**

El anexo P.11 se publica en el sitio web de la ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Las solicitudes de nuevos códigos se presentarán a la entidad matriculadora (a la que se refiere la Decisión 2007/756/CE) y se enviarán a la ERA. Los nuevos códigos solo podrán utilizarse una vez publicados por la ERA.



## ANEXO P.12

**MARCADO DE LETRAS PARA VAGONES DE MERCANCÍAS, SALVO VAGONES ARTICULADOS Y MÚLTIPLES**

El anexo P.12 se publica en el sitio web de la ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Las solicitudes de nuevos códigos se presentarán a la entidad matriculadora (a la que se refiere la Decisión 2007/756/CE) y se enviarán a la ERA. Los nuevos códigos solo podrán utilizarse una vez publicados por la ERA.



## ANEXO P.13

**MARCADO DE LETRAS EN LOS COCHES DE VIAJEROS**

El anexo P.13 se publica en el sitio web de la ERA ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)).

Las solicitudes de nuevos códigos se presentarán a la entidad matriculadora (a la que se refiere la Decisión 2007/756/CE) y se enviarán a la ERA. Los nuevos códigos solo podrán utilizarse una vez publicados por la ERA».

- 6) Queda derogado el anexo P.14.

