

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 23 de julio de 2012

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

[notificada con el número C(2012) 4984]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2012/463/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 6, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

(1) El artículo 12 del Reglamento (CE) n° 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea (Reglamento de la Agencia) ⁽²⁾, exige que la Agencia Ferroviaria Europea (en lo sucesivo denominada «la Agencia») vele por la adaptación de las especificaciones técnicas de interoperabilidad (en lo sucesivo denominadas «las ETI») al progreso técnico, a la evolución del mercado y a las exigencias sociales y proponga a la Comisión las modificaciones de las ETI que considere necesarias.

(2) Mediante la Decisión C(2007) 3371, de 13 de julio de 2007, la Comisión confirió a la Agencia un mandato marco para llevar a cabo ciertas actividades en virtud de la Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad ⁽³⁾, y la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional ⁽⁴⁾. Con arreglo al mandato marco, se pedía a la Agencia que revisase las ETI sobre material rodante de alta velocidad, vagones de mercancías, locomotoras y material rodante de pasajeros, ruido, infraestructura, energía, control-mando y señalización, explotación y gestión del tráfico, aplicaciones telemáticas para servicios de mercancías y pasajeros, seguridad en los túneles ferroviarios y accesibilidad para personas de movilidad reducida.

(3) El 31 de marzo de 2011, la Agencia emitió una recomendación sobre la especificación del registro de infraestructuras, el procedimiento de demostración del nivel de cumplimiento de los parámetros básicos de las ETI para las líneas existentes, y modificaciones subsiguientes de las ETI (ERA/REC/04-2011/INT).

(4) El 9 de junio de 2011, el comité establecido con arreglo al artículo 29, apartado 1, de la Directiva 2008/57/CE emitió un dictamen positivo sobre el proyecto de Deci-

sión de Ejecución de la Comisión sobre el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos Ferroviarios y sobre el proyecto de Decisión de Ejecución de la Comisión sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria. A raíz de la adopción de los dos actos de la Comisión basados en estos proyectos, a saber la Decisión de Ejecución 2011/633/UE de la Comisión, de 15 de septiembre de 2011, sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria ⁽⁵⁾, y la Decisión de Ejecución 2011/665/UE de la Comisión, de 4 de octubre de 2011, sobre el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos Ferroviarios ⁽⁶⁾, es necesario actualizar las ETI pertinentes a fin de garantizar la coherencia global.

(5) Por razones prácticas, es preferible modificar una serie de ETI mediante una única Decisión de la Comisión para efectuar correcciones y actualizaciones concretas en los textos jurídicos. Estas correcciones y actualizaciones no son consecuencia de una revisión global de las ETI ni de la ampliación de su ámbito geográfico.

(6) Procede por tanto modificar las siguientes Decisiones:

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

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

(7) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité establecido en virtud del artículo 29, apartado 1, de la Directiva 2008/57/CE.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

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

⁽¹⁾ DO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

⁽²⁾ DO L 164 de 30.4.2004, p. 1.

⁽³⁾ DO L 235 de 17.9.1996, p. 6.

⁽⁴⁾ DO L 110 de 20.4.2001, p. 1.

⁽⁵⁾ DO L 256 de 1.10.2011, p. 1.

⁽⁶⁾ DO L 264 de 8.10.2011, p. 32.

⁽⁷⁾ DO L 284 de 16.10.2006, p. 1.

⁽⁸⁾ DO L 342 de 7.12.2006, p. 1.

Artículo 2

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

Artículo 3

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

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 23 de julio de 2012.

Por la Comisión
Siim KALLAS
Vicepresidente

ANEXO I

El anexo de la Decisión 2006/679/CE (ETI CMS AV) se modifica como sigue:

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

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

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

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

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

«4.3.3.3. *Condiciones ambientales físicas*

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

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

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

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

(**) DO L 264 de 8.10.2011, p. 32.».

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

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

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

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

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

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

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

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

9) El anexo A queda modificado como sigue:

a) el apéndice 1 se modifica como sigue:

i) la sección 4.6 se sustituye por el texto siguiente:

«4.6. El administrador de la infraestructura podrá autorizar unos límites menos restrictivos.»

ii) la sección 5.1.2 se sustituye por el texto siguiente:

«5.1.2. Sobre la distancia bx

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

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

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

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

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

iii) la sección 6.1.3 se sustituye por el texto siguiente:

«6.1.3. *Caso específico de Austria, Alemania y Bélgica*

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

iv) la sección 6.5.5 se sustituye por el texto siguiente:

«6.5.5. *Caso específico de los Países Bajos*

Además de los requisitos generales que figuran en el anexo A, apéndice 1, podrán aplicarse requisitos adicionales a las locomotoras y unidades acopladas en los circuitos de vía.»

v) la sección 8.2 se sustituye por el texto siguiente:

«8.2. **Uso de frenos eléctricos/magnéticos**

8.2.1. Solo se autoriza el uso de frenos magnéticos y frenos de Foucault para la aplicación del freno de emergencia o en reposo. Puede prohibirse el uso de frenos magnéticos y frenos de Foucault para la aplicación del freno de emergencia.

8.2.2. Si está autorizado, podrán utilizarse los frenos magnéticos y los frenos de Foucault para el frenado de servicio.

8.2.3. *Caso específico de Alemania:*

El freno magnético y el freno de Foucault no están permitidos en el primer bogie de un vehículo delantero salvo indicación contraria explícita.»

b) en el apéndice 2, la sección 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. TIPOS Y LÍMITES DE ALARMAS

El HABD deberá incluir los siguientes tipos de alarma:

- alarma de alta temperatura,
- alarma de temperatura moderada,
- alarma de diferencia térmica u otros tipos de alarma.»

10) El anexo B queda modificado como sigue:

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

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

b) en la sección «Parte 2: Radiocomunicación», la frase después del punto 17 se sustituye por el texto siguiente:

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

11) Se suprime el anexo C.

12) El anexo E queda modificado como sigue:

- a) en la sección Módulo SB (Examen de Tipo), subsección 3, sexto párrafo, el segundo guion se sustituye por el texto siguiente:

«— El Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos, incluida toda la información especificada en la ETI.»;
 - b) la sección Módulo SD (Sistema de gestión de la calidad de la producción) se modifica como sigue:
 - i) en la subsección 4,2, segundo párrafo, el sexto guion se sustituye por el texto siguiente:

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

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

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

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

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

«— el Registro de la infraestructura, incluyendo toda la información especificada en la ETI.»;
 - ii) en la subsección 8, el octavo guion se sustituye por el texto siguiente:

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

ANEXO II

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

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

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

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

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

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

«4.3.2.5. Condiciones ambientales físicas

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

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

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

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

«4.3.3.4. Uso de frenos eléctricos/magnéticos

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

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

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

(*) DO L 191 de 18.7.2008, p. 1.

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

(***) DO L 264 de 8.10.2011, p. 32.»

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

a) se suprimen los párrafos octavo y noveno;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

«5.1.2. Sobre la distancia bx

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

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

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

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

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

«6.1.3. Caso específico de Austria, Alemania y Bélgica

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

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

- «— el Registro de la infraestructura, incluyendo toda la información especificada en la ETI,»;
- e) la sección Módulo SG (Verificación por unidad) queda modificada como sigue:
- i) en la subsección 3, segundo párrafo, el segundo guion se sustituye por el texto siguiente:
- «— el Registro de la infraestructura, incluyendo toda la información especificada en la ETI,».
- ii) en la subsección 8, el octavo guion se sustituye por el texto siguiente:
- «— el Registro de la infraestructura, incluyendo toda la información especificada en la ETI,».
-