

## Article 20. *Impugnació.*

Els acords de la Junta Arbitral, sense perjudici del seu caràcter executiu, només són susceptibles de recurs en via contenciosa administrativa davant la Sala corresponent del Tribunal Suprem.

# MINISTERI DE FOMENT

**6246** REIAL DECRET 354/2006, de 29 de març, sobre interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu convencional. («BOE» 83, de 7-4-2006.)

El Reial decret 646/2003, de 30 de maig, sobre interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu convencional, va incorporar a l'ordenament intern la Directiva 2001/16/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 19 de març de 2001, relativa a la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu convencional. Aquesta norma comunitària tenia per finalitat l'harmonització de les normes tècniques aplicables als ferrocarrils, per a la qual cosa va fixar les condicions que s'han de complir per aconseguir la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu convencional en el territori de la Unió Europea i va regular, entre altres qüestions importants, les condicions dels subsistemes, els requisits essencials sobre disseny, construcció, manteniment i vigilància dels components, en especial dels elements que intervenen en la circulació dels trens, el règim de conformitat i idoneïtat per a l'ús dels components d'interoperabilitat, la declaració de verificació dels subsistemes i el procediment de verificació dels subsistemes.

La Directiva esmentada ha estat modificada per la Directiva 2004/50/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2004, per la qual es modifiquen la Directiva 96/48/CE del Consell, relativa a la interoperabilitat del sistema ferroviari europeu d'alta velocitat, i la Directiva 2001/16/CE del Parlament Europeu i del Consell, relativa a la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu convencional, raó per la qual es fa necessari recollir també en el nostre ordenament les modificacions efectuades a la norma comunitària.

Atesa la complexitat de la matèria regulada, s'ha considerat convenient, en nom de la claredat normativa, i a fi de facilitar la seva aplicació, portar a efecte l'esmentada transposició mitjançant una nova disposició que substitueixi íntegrament la vigent, en lloc de reformar parcialment aquesta última. Això es fa particularment aconsellable tenint en compte, a més, el règim d'obertura del mercat de transport nacional de mercaderies per ferrocarril establert des de l'entrada en vigor de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, que s'ha estès així mateix al transport internacional de mercaderies a partir del 31 de desembre de 2005 de conformitat amb l'apartat B de la seva disposició transitòria primera. El Reial decret que ara s'aprova substitueix, doncs, el Reial decret 646/2003, de 30 de maig, i recull els requisits que estableix la Directiva 2004/50/CE en relació amb les especificacions tècniques d'interoperabilitat, els components d'interoperabilitat, els subsistemes, els organismes notificats i els registres de la infraestructura i del material rodant. La norma també recull algunes modificacions de detall en la regulació de la infraestructura i el transport ferroviari continguda en el Reglament del sector ferroviari, aprovat pel Reial decret 2384/2004, de 30 de desembre, amb la finalitat de facilitar la seva interpretació i aplicació.

La competència per incorporar al dret intern la dita normativa comunitària la dóna el que disposa l'article 149.1.21a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de ferrocarrils i transports terrestres que transcorrin pel territori de més d'una comunitat autònoma. Alhora, la disposició final primera de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, habilita el Govern per dictar les disposicions necessàries per al desplegament i el compliment d'aquesta Llei.

En virtut d'això, a proposta de la ministra de Foment, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 24 de març de 2006,

DISPOSO:

CAPÍTOL I

## Disposicions generals

### Article 1. *Objecte.*

1. Aquest Reial decret té per objecte fixar les condicions que s'han de complir per dur a terme la interoperabilitat de la part espanyola del sistema ferroviari transeuropeu convencional, que es descriu a l'annex I.

2. Aquestes condicions es refereixen al projecte, construcció, posada en servei, rehabilitació, renovació, explotació i manteniment dels elements del sistema esmentat que entrin en servei després de la data d'entrada en vigor d'aquest Reial decret, així com a les qualificacions professionals i a les condicions de salut i seguretat del personal que contribueix a la seva explotació i manteniment.

3. Per a cada subsistema, aquest Reial decret es refereix a les disposicions relatives als components d'interoperabilitat, a les interfícies i als procediments, així com a les condicions de coherència global del sistema ferroviari transeuropeu convencional requerides per aconseguir la seva interoperabilitat.

### Article 2. *Definicions.*

Als efectes d'aquest Reial decret, s'entén per:

a) Sistema ferroviari transeuropeu convencional: el conjunt compost per les infraestructures ferroviàries, incloses les línies i instal·lacions fixes, de la xarxa transeuropea de transport, construïdes o condicionades per al transport ferroviari convencional i el transport ferroviari combinat, i pel material rodant concebut per recórrer les infraestructures esmentades, com es descriu a l'annex I.

b) Interoperabilitat: la capacitat del sistema ferroviari transeuropeu convencional per permetre la circulació segura i ininterrompuda de trens que compleixen les prestacions requerides per a aquestes línies. Aquesta capacitat es basa en el conjunt de condicions reglamentàries, tècniques i operatives que s'han de complir per satisfer els requisits essencials.

c) Subsistemes: el resultat de la divisió del sistema ferroviari transeuropeu convencional, tal com s'indica a l'annex II. Aquests subsistemes per als quals s'han de definir requisits essencials són de caràcter estructural o funcional.

d) Components d'interoperabilitat: tot component elemental, grup de components, subconjunt o conjunt complet de materials incorporats o destinats a ser incorporats en un subsistema, dels quals depengui directament o indirectament la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu convencional. El concepte de «component» engloba no només objectes materials, sinó també immaterials, com els programes informàtics.

e) Requisits essencials: el conjunt de condicions descrites a l'annex III que han de satisfer el sistema ferroviari transeuropeu convencional, els subsistemes i els components d'interoperabilitat, incloses les interfícies.

f) Especificació europea: una definició tècnica comuna, certificació tècnica europea o una norma nacional que incorpori una norma europea, tal com es defineix a l'article 11 de la Llei 48/1998, de 30 de desembre, sobre procediments de contractació en els sectors de l'aigua, l'energia, els transports i les telecomunicacions, per la qual s'incorporen les directives 93/38/CEE i 92/13/CEE.

g) Especificacions tècniques d'interoperabilitat (d'ara endavant denominades «ETI»): les especificacions de les quals és objecte cada subsistema o part de subsistema, amb vista a satisfer els requisits essencials i garantir la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu convencional.

h) Organismes notificats: els organismes encarregats d'avaluar la conformitat o la idoneïtat per a l'ús dels components d'interoperabilitat o de tramitar el procediment de verificació «CE» dels subsistemes.

i) Paràmetre fonamental: tota condició reglamentària, tècnica o operativa important des del punt de vista de la interoperabilitat i que ha de ser objecte d'una decisió d'acord amb el procediment de l'apartat 2 de l'article 21.2 de la Directiva 96/48/CE del Consell, de 23 de juliol de 1996, abans de procedir a l'elaboració dels projectes complets d'ETI.

j) Cas específic: tota part del sistema ferroviari transeuropeu convencional que requereixi disposicions particulars en les ETI, temporals o definitives, per exigències geogràfiques, topogràfiques, d'entorn urbà o de coherència amb el sistema existent. Pot incloure especialment els casos de les línies i xarxes ferroviàries aïllades de la resta de la xarxa comunitària, el gàlib, l'ample de via o l'espai entre les vies, així com del material rodant destinat a un ús estrictament local, regional o històric i del material rodant procedent de tercers països o destinat a tercers països, sempre que aquest material no passi la frontera entre dos estats membres de la Unió Europea.

k) Rehabilitació: treballs importants de modificació d'un subsistema o d'una part d'un subsistema que millorin el rendiment global del subsistema.

l) Renovació: treballs importants de substitució d'un subsistema o d'una part d'un subsistema que no afectin el rendiment global del subsistema.

m) Sistema ferroviari existent: el conjunt constituït per les infraestructures ferroviàries que comprèn les línies i instal·lacions fixes de la xarxa ferroviària existent i els materials rodants de totes les categories i orígens que recorrin aquestes infraestructures.

n) Substitució en el marc d'una operació de manteniment: la substitució de components per altres de funció i prestacions idèntiques, en el marc d'una operació de manteniment preventiu o correctiu.

ñ) Posada en servei: el conjunt d'operacions per les quals un subsistema passa a estar en estat de funcionament nominal.

### Article 3. *Obligatorietat dels requisits essencials.*

1. El sistema ferroviari transeuropeu convencional, els subsistemes i els components d'interoperabilitat, incloses les interfícies, han de complir els requisits essencials que els corresponguin.

2. Les especificacions tècniques dels plec dels contractes que siguin necessàries per complir les especificacions europees o les altres normes vigents no han de ser contràries als requisits essencials.

### Article 4. *Excepcions a l'aplicació de les ETI.*

1. Els subsistemes han de ser conformes amb les ETI, conformitat que s'ha de mantenir de manera permanent durant el seu ús.

No obstant això, el director general de Ferrocarrils pot acordar que no s'apliquin determinades ETI, fins i tot les relatives al material rodant, en els casos i les condicions següents:

a) Respecte a un projecte de nova línia, a la renovació o rehabilitació d'una línia existent o a qualsevol dels elements que preveu l'article 1.2 que estigui en fase avançada de desenvolupament o que sigui objecte d'un contracte en curs d'execució en el moment de la publicació de les ETI.

b) Respecte a un projecte de renovació o rehabilitació d'una línia existent, quan el gàlib, l'ample de via o la distància entre eixos de vies o la tensió elèctrica de les ETI siguin incompatibles amb els de la línia existent.

c) Respecte a un projecte de nova línia o a un projecte de renovació o rehabilitació d'una línia existent que es realitzi, quan la xarxa ferroviària estigui situada en un enclavament o tingui caràcter insular.

d) Respecte a tot projecte relatiu a la renovació, ampliació o rehabilitació d'una línia existent, quan l'aplicació de les ETI comprometi la viabilitat econòmica del projecte i/o la coherència del sistema ferroviari nacional.

e) Quan, com a conseqüència d'un accident o d'una catàstrofe natural, les condicions per al restabliment immediat de la xarxa no permetin, des del punt de vista econòmic o tècnic, l'aplicació parcial o total de les ETI pertinents.

En tots els casos la Direcció General de Ferrocarrils ha de notificar prèviament a la Comissió Europea la intenció d'introduir una excepció i ha de trametre un expedient amb les ETI o amb les parts de les ETI que no vulgui aplicar, així com les especificacions corresponents que vulgui aplicar.

2. Les ETI no han de ser obstacle per a les decisions dels òrgans competents relatives a la utilització de les infraestructures per a la circulació d'altres trens que aquestes mateixes no prevegin.

3. L'aplicació de les ETI no ha de crear obstacles de rendibilitat al manteniment de la coherència de la xarxa ferroviària espanyola. El compliment de les ETI ha de permetre un sistema ferroviari que mantingui de manera adequada la coherència de la xarxa ferroviària existent.

### Article 5. *Motivació.*

Les decisions adoptades en aplicació d'aquest Reial decret que concerneixin l'avaluació de la conformitat o de la idoneïtat per a l'ús de components d'interoperabilitat, o la verificació de subsistemes integrants del sistema ferroviari transeuropeu convencional, i les que es dictin en aplicació dels articles 8.3, 9, 13.3 i 15, han de ser degudament motivades i s'han de notificar als interessats d'acord amb les regles que estableix la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

## CAPÍTOL II

### Components d'interoperabilitat

#### Article 6. *Competència.*

La Direcció General de Ferrocarrils ha d'adoptar totes les mesures oportunes perquè els components d'interoperabilitat:

a) Només es comercialitzin si permeten la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu convencional, de conformitat amb els requisits essencials.

b) S'utilitzin en l'àmbit per al qual estiguin destinats i siguin instal·lats i mantinguts adequadament.

Aquestes mesures no han d'obstaculitzar la comercialització dels components per a altres aplicacions.

#### Article 7. *Comercialització.*

No es pot prohibir, restringir o dificultar la comercialització de components d'interoperabilitat per a la seva utilització en el sistema ferroviari transeuropeu convencional quan aquests components compleixin el que disposa aquest Reial decret. En particular, no es poden exigir verificacions que ja s'hagin efectuat en el marc del procediment que doni lloc a la declaració «CE» de conformitat o d'idoneïtat per a l'ús, els elements de la qual són a l'annex IV.

#### Article 8. *Conformitat amb els requisits essencials.*

1. Es consideren conformes amb els requisits essencials que els siguin aplicables els components d'interoperabilitat que estiguin proveïts de la declaració «CE» de conformitat o d'idoneïtat per a l'ús, els elements de la qual són a l'annex IV.

2. Tot component d'interoperabilitat ha de ser objecte del procediment d'avaluació de la conformitat i la idoneïtat per a l'ús indicat a l'ETI de què es tracti i anar acompanyat del certificat corresponent.

3. Es considera que un component d'interoperabilitat té els requisits essencials si compleix les condicions establertes a les ETI corresponents o a les especificacions europees desenvolupades per tal de complir aquestes condicions.

4. Quan la Direcció General de Ferrocarrils consideri que unes especificacions europees utilitzades directament o indirectament per aconseguir els objectius d'aquest Reial decret no s'ajusten als requisits essencials, pot retirar totalment o parcialment aquestes especificacions de les publicacions on estiguin inscrites o proposar que s'esmenin.

#### Article 9. *Restriccions a l'aplicació de components d'interoperabilitat.*

1. Si es comprova que un component d'interoperabilitat proveït de la declaració «CE» de conformitat o d'idoneïtat per a l'ús, que estigui comercialitzat i sigui utilitzat per a l'ús a què està destinat, pot posar en risc el compliment dels requisits essencials, la Direcció General de Ferrocarrils ha d'adoptar les mesures necessàries per restringir-ne l'aplicació, per prohibir-ne l'ús o per retirar-lo del mercat.

S'ha d'informar immediatament la Comissió Europea de les mesures adoptades, indicar les raons d'aquesta decisió i precisar, en particular, si la no-conformitat deriva de:

- L'incompliment dels requisits essencials.
- Una aplicació incorrecta de les especificacions europees en cas que s'invoqui l'aplicació de les especificacions esmentades.
- Una insuficiència de les especificacions europees.

2. Quan un component d'interoperabilitat proveït de la declaració «CE» de conformitat resulti que no és conforme, la Direcció General de Ferrocarrils ha d'ordenar que s'obri un expedient informatiu per determinar les causes amb la finalitat que s'adoptin les mesures que siguin pertinents. Se n'ha d'informar la Comissió Europea i els altres estats membres de la Unió Europea.

#### Article 10. *La declaració «CE» de conformitat.*

1. Per expedir la declaració «CE» de conformitat o d'idoneïtat per a l'ús d'un component d'interoperabilitat el fabricant, o el seu mandatari establert a la Unió Europea, ha d'aplicar les disposicions previstes a les ETI respectives.

2. L'avaluació de la conformitat o de la idoneïtat per a l'ús d'un component d'interoperabilitat l'ha de tramitar l'organisme notificat davant el qual el fabricant, o el seu mandatari establert a la Unió Europea, hagi presentat la sol·licitud de l'avaluació.

3. Si algun dels components d'interoperabilitat és objecte d'altres directives comunitàries sobre altres aspectes, la declaració «CE» de conformitat o d'idoneïtat per a l'ús ha d'indicar, en aquest cas, que els components d'interoperabilitat esmentats també compleixen les exigències d'aquestes directives.

4. Si tant el fabricant com el seu mandatari establert a la Unió Europea incompleixen les obligacions que assenyalen els apartats anteriors, aquestes incumbeixen a tota persona que comercialitzi el component d'interoperabilitat de què es tracti. Les mateixes obligacions afecten a qui munti els components d'interoperabilitat o part d'aquests d'origen diferent o els fabriqui per al seu propi ús, als efectes del que disposa aquest Reial decret.

5. Sense perjudici del que disposa l'article anterior, s'han d'observar les regles següents:

a) Tota constatació del fet que s'ha expedit indegudament la declaració «CE» de conformitat suposa per al fabricant o el seu mandatari establert a la Unió Europea l'obligació de modificar el component d'interoperabilitat per fer-lo conforme i cessar en la infracció.

b) En cas que persisteixi la no-conformitat, el director general de Ferrocarrils ha d'adoptar les mesures oportunes per restringir o prohibir la comercialització del component d'interoperabilitat en qüestió, o retirar-lo del mercat d'acord amb el que disposa l'article anterior.

### CAPÍTOL III

#### Subsistemes de caràcter estructural

#### Article 11. *Posada en servei.*

1. Correspon a la Direcció General de Ferrocarrils autoritzar la posada en servei dels subsistemes de caràcter estructural integrants del sistema ferroviari transeuropeu convencional que s'implantin o s'explotin en territori espanyol.

Amb aquesta finalitat, la Direcció General de Ferrocarrils ha d'adoptar les mesures necessàries perquè aquests subsistemes només puguin entrar en servei si són concebuts, construïts i instal·lats i/o explotats de manera que no perilli el compliment dels requisits essencials que els afectin, quan s'integrin en el sistema ferroviari transeuropeu convencional. En concret, s'ha de comprovar la coherència d'aquests subsistemes amb el sistema en què s'integrin.

2. La Direcció General de Ferrocarrils ha de comprovar, en el moment de la posada en servei, i després amb regularitat, que aquests subsistemes s'exploten i es mantenen de conformitat amb els requisits essencials pertinents. A aquest efecte, s'han d'emprar els procediments d'avaluació i comprovació que prevegin les ETI estructurals i funcionals de què es tracti. La Direcció General de Ferrocarrils pot delegar aquestes funcions en l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.

3. En cas de renovació o rehabilitació, l'administrador de la infraestructura o l'empresa ferroviària ha de presentar a la Direcció General de Ferrocarrils un expe-

dient amb la descripció del projecte. La Direcció General de Ferrocarrils ha d'estudiar l'expedient i, tenint en compte l'estratègia de posada en pràctica indicada a l'ETI que hi sigui aplicable, ha de decidir si l'envergadura de les obres fa necessària una nova autorització de posada en servei d'acord amb aquest Reial decret. La nova autorització de posada en servei és necessària cada vegada que el nivell global de seguretat del subsistema de què es tracti es pugui veure afectat per les actuacions previstes. Si es requereix una nova autorització, la Direcció General de Ferrocarrils ha de decidir en quina mesura és necessari aplicar l'ETI al projecte. Aquesta decisió s'ha de comunicar a la Comissió Europea i als altres estats membres de la Unió Europea.

4. Autoritzada la posada en servei de material rodant, ha de garantir que s'assigni a cada vehicle un codi alfanumèric d'identificació o número de matrícula. El codi o número ha de figurar sobre cada vehicle i ha de constar a la secció 5a, de Material rodant, del Registre especial ferroviari, regulada a l'article 134 del Reglament del sector ferroviari, aprovat pel Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre, juntament amb la resta de la informació reglamentària.

En el cas de material rodant que hagi entrat en servei per primera vegada en un Estat que no sigui membre de la Unió Europea, la Direcció General de Ferrocarrils pot acceptar els vehicles identificats clarament d'acord amb una forma diferent de codificació. No obstant això, una vegada autoritzada l'entrada d'aquests vehicles, ha de ser possible trobar les dades corresponents, relatives a la identificació del propietari del vehicle o l'arrendatari, les possibles restriccions que afectin la forma d'explotació del vehicle i les dades de seguretat relatives a l'esquema de manteniment del vehicle.

#### Article 12. *Construcció, posada en servei i explotació de subsistemes de caràcter estructural.*

No s'ha de prohibir, restringir o dificultar en territori espanyol a l'empara d'aquest Reial decret la construcció, la posada en servei i l'explotació de subsistemes de caràcter estructural constitutius del sistema ferroviari transeuropeu convencional si aquests compleixen els requisits essencials. En particular, no poden exigir verificacions que ja s'hagin efectuat en el marc del procediment d'expedició de la declaració «CE» de verificació, els elements de la qual són a l'annex V.

#### Article 13. *Declaració «CE» de verificació.*

1. Es consideren interoperables i conformes als requisits essencials que els afecten els subsistemes de caràcter estructural constitutius del sistema ferroviari transeuropeu convencional que estiguin proveïts de la declaració «CE» de verificació.

2. La verificació de la interoperabilitat, en compliment dels requisits essencials, d'un subsistema de caràcter estructural constitutiu del sistema ferroviari transeuropeu convencional es determina prenent com a referència les ETI, si n'hi ha.

3. Si s'observa que les ETI no s'ajusten plenament als requisits essencials, es pot consultar el Comitè a què fa referència l'article 21 de la Directiva 2001/16/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 19 de març, relativa a la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu convencional. Les consultes les tramita la Direcció General de Ferrocarrils.

#### Article 14. *Procediment de declaració «CE» de verificació.*

1. Per expedir la declaració «CE» de verificació l'entitat contractant, o el seu mandatari, ha de sol·licitar a l'or-

ganisme notificat que hagi elegit a l'efecte que tramiti el procediment de verificació «CE» descrit a l'annex VI.

2. La funció de l'organisme notificat encarregat de la verificació «CE» d'un subsistema comença en la fase de projecte i abraça tot el període de construcció fins a la fase de recepció, abans de la posada en servei del subsistema. També abraça la verificació de les interfícies del subsistema en qüestió respecte al sistema en què s'integri, basant-se en les dades disponibles a l'ETI de què es tracti i als inventaris d'infraestructures i del material rodant que preveu l'article 17.

3. L'organisme notificat és responsable d'elaborar l'expedient tècnic que s'ha d'adjuntar a la declaració «CE» de verificació. L'expedient tècnic ha d'incloure tota la documentació necessària relativa a les característiques del subsistema i, si s'escau, tots els elements que provin de la conformitat dels components d'interoperabilitat. També ha de contenir tots els elements relatius a les condicions i límits d'utilització i a les instruccions de conservació, d'observació contínua o periòdica, de reglatge i de manteniment.

#### Article 15. *Verificacions complementàries.*

1. Quan es comprovi que un subsistema de caràcter estructural, proveït de la declaració «CE» de verificació acompanyada de l'expedient tècnic, no compleix plenament el que disposa aquest Reial decret i, en particular, els requisits essencials, es pot sol·licitar que es portin a terme verificacions complementàries.

2. En aquest cas, la Direcció General de Ferrocarrils ha d'informar immediatament la Comissió Europea de les verificacions complementàries sol·licitades i ha d'exposar les raons que les justifiquin.

### CAPÍTOL IV

#### Organismes notificats

#### Article 16. *Reconeixement dels organismes notificats.*

1. La Direcció General de Ferrocarrils ha de notificar, a la Comissió Europea i als altres estats membres de la Unió Europea, els organismes encarregats d'efectuar el procediment d'avaluació de la conformitat o de la idoneïtat per a l'ús que preveu l'article 10 i el procediment de verificació que defineix l'article 14, i ha d'indicar per a cadascun d'aquests el seu àmbit de competència i el número d'identificació obtingut prèviament davant la Comissió Europea.

2. S'han d'aplicar els criteris que preveu l'annex VII per a l'avaluació dels organismes que s'han de notificar, de manera que aquests satisfacin els criteris d'avaluació fixats en les normes europees pertinents compleixen els criteris esmentats. La Direcció General de Ferrocarrils, amb la finalitat de comprovar que aquests organismes compleixen els requisits exigibles, els pot requerir que aportin la documentació que sigui pertinent.

3. La Direcció General de Ferrocarrils ha de retirar l'autorització als organismes que deixin d'ajustar-se als criteris que consten a l'annex VII i n'ha d'informar immediatament la Comissió Europea i els altres estats membres de la Unió Europea.

4. Si la Direcció General de Ferrocarrils considera que un organisme notificat per un altre Estat membre no compleix els criteris pertinents, ha de sotmetre l'assumpte al Comitè al qual es refereix l'article 21 de la Directiva 2001/16/CE, relativa a la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu convencional.

## CAPÍTOL V

**Inventaris de la infraestructura i del material rodant del sistema ferroviari transeuropeu convencional**

Article 17. *Inventaris de la infraestructura i del material rodant del sistema ferroviari transeuropeu convencional.*

1. L'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries ha de publicar, i actualitzar anualment, un inventari de les infraestructures ferroviàries de la xarxa que administri corresponent al sistema ferroviari convencional i, així mateix, un inventari del material rodant que circuli per aquesta xarxa.

2. Els inventaris han de contenir, per a cada subsistema o part del subsistema de què es tracti, les característiques principals, entre les quals s'inclouen els paràmetres fonamentals, i la seva conformitat amb les característiques prescrites per les especificacions tècniques d'interoperabilitat (ETI) aplicables. En aquests inventaris s'han d'indicar amb detall les dades que les respectives ETI prevegin que s'han d'incloure en els inventaris. A aquest efecte els titulars de material rodant han de comunicar a l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, en el format que aquest estableixi, les dades corresponents perquè siguin incloses en l'inventari de material rodant.

3. S'ha d'enviar una còpia dels inventaris a la Direcció General de Ferrocarrils, la qual l'ha de remetre als estats membres de la UE interessats i a l'Agència Ferroviària Europea, i s'ha de posar a disposició de les parts interessades, entre aquestes els agents del sector, per a la seva consulta.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queda derogat el Reial decret 646/2003, de 30 de maig, sobre interoperabilitat del sistema transeuropeu convencional; la disposició addicional catorzena del Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament del sector ferroviari, i totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin al que disposa aquest Reial decret.

Disposició final primera. *Modificació del Reglament del sector ferroviari, aprovat pel Reial decret 2384/2004, de 30 de desembre.*

El Reglament del sector ferroviari, aprovat pel Reial decret 2384/2004, de 30 de desembre, queda modificat de la manera següent:

U. L'últim paràgraf de l'apartat 2 de l'article 7 queda redactat de la manera següent:

«En el cas de línies o trams de línies, l'aprovació del corresponent estudi informatiu determina la seva inclusió a la Xarxa ferroviària d'interès general.»

Dos. L'article 9 té la redacció següent:

«Article 9. *Contingut de l'estudi informatiu.*

1. L'estudi informatiu per als casos de línies, o trams de línies, estacions o altres edificis o instal·lacions d'atenció al viatger, terminals de càrregues, instal·lacions vinculades a la transformació i al transport d'energia elèctrica i els seus edificis annexos, l'elabora la Direcció General de Ferrocarrils, i consta de la memòria amb els seus annexos i plànols, i té el contingut següent:

a) Objecte de l'estudi i l'exposició de les circumstàncies que justifiquin l'interès general de les

dites infraestructures ferroviàries i la seva concepció global.

b) Característiques tècniques de les infraestructures ferroviàries.

c) Anàlisi i definició, en línies generals i en aspectes tant geogràfics com funcionals, de totes les opcions de disseny estudiades i, si s'escau, la situació de les estacions i de les zones de servei ferroviari.

d) Estudi de l'impacte ambiental de les diferents opcions, en els supòsits en què sigui preceptiu el procediment d'avaluació d'impacte ambiental, cas en què l'estudi informatiu constitueix el document bàsic als efectes de l'avaluació ambiental corresponent que preveu la legislació del mateix caràcter. En els casos restants, una anàlisi mediambiental de les alternatives i les corresponents mesures correctores i protectores necessàries.

e) L'anàlisi dels avantatges, els inconvenients i els costos de cadascuna de les opcions i la seva repercussió en la satisfacció de les demanda de transport i en l'ordenació territorial i urbanística.

f) La selecció, si s'escau, de l'opció més recomanable, degudament justificada.

2. No és preceptiva la redacció d'un estudi informatiu quan es tracti d'obres de reposició, de conservació, de condicionament de traçat, d'eixamples de plataforma o de desdoblaments de via sobre aquesta i, en general, d'aquelles que no suposin una modificació substancial del traçat de les infraestructures ferroviàries existents.»

Tres. Es modifiquen el primer paràgraf de l'apartat 2 i l'apartat 4 de l'article 34, que queden redactats de la manera següent:

«2. La línia límit de l'edificació se situa, amb caràcter general, a cinquanta metres de l'aresta exterior més pròxima de la plataforma, mesurats horitzontalment a partir de l'aresta. A aquest efecte es considera aresta exterior de la plataforma la vora exterior de l'estructura construïda sobre l'explanaació que sustenta la via i els elements destinats al funcionament dels trens; i línia d'edificació, la que delimita la superfície ocupada per l'edificació en la seva projecció vertical. Als túnels i a les línies fèrries soterrades o cobertes amb lloses no és aplicable la línia límit de l'edificació.»

«4. Amb caràcter general, a les línies ferroviàries que formin part de la Xarxa ferroviària d'interès general que discorren per zones urbanes i sempre que ho permeti el planejament urbanístic corresponent, la línia límit de l'edificació se situa a 20 metres de l'aresta exterior més pròxima de la plataforma. Amb tot, el Ministeri de Foment pot establir la línia límit d'edificació a una distància inferior a l'anteriorment dita, amb la sol·licitud prèvia de l'interessat i la tramitació de l'expedient administratiu corresponent, sempre que això redundi en una millora de l'ordenació urbanística i no causi perjudici de la seguretat, regularitat, conservació i el lliure trànsit del ferrocarril.»

Quatre. Es modifica l'apartat 3 de l'article 93, que queda redactat de la manera següent:

«3. L'empresa ferroviària és responsable del transport de les mercaderies de conformitat amb el que estableixen el Codi de comerç i, si s'escau, els convenis internacionals aplicables.»

Cinc. El primer paràgraf de l'apartat 3 de l'article 96 queda redactat amb el tenor següent:

«3. Els usuaris també tenen dret a efectuar reclamacions per qualsevol incompliment del con-

tracte de transport produït durant la prestació d'un servei de transport de viatgers o de mercaderies i poden dirigir-les a qualsevol de les oficines comercials de l'empresa ferroviària que l'hagi prestat, en el termini d'un mes des que tinguin coneixement del fet que les va motivar si es tracta de transport de viatgers, i en els termes i els terminis que estableix el Codi de comerç si es tracta de transport de mercaderies.»

Sis. El primer incís de l'apartat 2 de l'article 99 queda redactat de la manera següent:

«2. Les empreses ferroviàries estan obligades a tenir a disposició dels usuaris un llibre de reclamacions, o fulls d'aquest llibre, en els llocs que tot seguit s'indiquen:»

Set. El primer paràgraf de l'apartat 1 de l'article 101 queda redactat de la manera següent:

«1. Cadascuna de les reclamacions s'ha de formular per escrit en un full del llibre de reclamacions, consignant els fets objecte de la reclamació, el nom i els cognoms del reclamant, el número del document nacional d'identitat, el domicili als efectes de notificacions i la signatura, així com el lloc i la data de la reclamació.»

Vuit. L'apartat 2 de l'article 101 queda redactat de la manera següent:

«2. Els titulars dels serveis i activitats estan obligats a facilitar el llibre de reclamacions o fulls del llibre als usuaris quan ho sol·licitin als efectes que preveu aquest article.»

Nou. L'article 104 queda modificat de la manera següent:

«Article 104.

En tots els llocs en què sigui obligatori disposar de llibre de reclamacions, o fulls del llibre, hi ha d'haver un rètol, perfectament visible, que especifiqui aquesta circumstància.»

Deu. Es modifica l'últim paràgraf de l'apartat 3 de l'article 105 de la manera següent:

«Als efectes del que estableix aquest article, la manca de resolució en el termini de quatre mesos des de la recepció de la documentació per part de l'òrgan competent respecte de la sol·licitud d'atorgament del certificat de seguretat determina la seva denegació.»

Onze. Es modifica el primer paràgraf de l'apartat 1 de l'article 109 de la manera següent:

«Mitjançant una ordre del ministre de Foment s'ha d'aprovar, en el termini de quatre mesos a partir de l'entrada en vigor de l'ordre a què es refereix l'article 60.2 de la Llei del sector ferroviari, i amb l'informe previ de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i de les empreses ferroviàries, el Reglament general de circulació. Aquest ha de contenir les normes de circulació sobre la Xarxa ferroviària d'interès general i ha d'establir les condicions necessàries per a la circulació dels trens i incorporar, en tot cas, el contingut següent:»

Dotze. Es modifiquen els epígrafs i, x i xii de l'apartat 2) de l'article 134, que queden redactats de la manera següent:

«i. Número de matrícula o codi alfanumèric d'identificació.»

«x. Autorització de posada en servei i autorització de circulació.»

«xii. Codi d'identificació del pla de manteniment i data de la seva aprovació o, si s'escau, de la seva última revisió.»

Tretze. S'afegeix un últim paràgraf a l'apartat 3 de l'article 134 amb la redacció següent:

«Per excepció, respecte als vehicles ferroviaris matriculats fora d'Espanya i que estiguin acollits a les normes del Conveni internacional relatiu als transports internacionals per ferrocarril (COTIF), fet a Berna el 17 de febrer de 1984, únicament cal inscriure les dades que consten als números i, ii, iii, viii i ix, cosa que s'ha de fer quan entrin per primera vegada a la Xarxa ferroviària d'interès general. Així mateix, en el termini màxim de 3 mesos des de la data esmentada s'ha d'aportar al Registre especial ferroviari la documentació acreditativa del compliment de les normes esmentades del dit Conveni.»

Disposició final segona. *Títol competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.21a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de ferrocarrils i transports terrestres que transcorrin pel territori de més d'una comunitat autònoma.

Disposició final tercera. *Incorporació de dret de la Unió Europea.*

Mitjançant aquest Reial decret s'incorpora al dret espanyol, per al sistema ferroviari transeuropeu convencional, la Directiva 2004/50/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2004, per la qual es modifiquen la Directiva 96/48/CE del Consell, relativa a la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat, i la Directiva 2001/16/CE del Parlament Europeu i del Consell, relativa a la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu convencional.

Disposició final quarta. *Desplegament normatiu.*

S'autoritza el ministre de Foment per dictar les normes necessàries per al desplegament i l'aplicació d'aquest Reial decret, així com per modificar-ne els annexos quan sigui necessari com a conseqüència del que disposi la normativa comunitària.

Disposició final cinquena. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 29 de març de 2006.

JUAN CARLOS R.

La ministra de Foment,  
MAGDALENA ÁLVAREZ ARZA

## ANNEX I

### El sistema ferroviari transeuropeu convencional

#### 1. Infraestructures.

Les infraestructures del sistema ferroviari transeuropeu convencional espanyol són les corresponents a les línies de la xarxa transeuropea de transport assenyalades a la Decisió núm. 1692/96/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 23 de juliol de 1996, sobre les orientacions comunitàries per al desenvolupament de la xarxa transeuropea de transport, o les recollides a les actualitzacions de la Decisió esmentada arran de la revisió que preveu el seu article 21.

Als efectes d'aquest Reial decret, aquesta xarxa es pot dividir en les categories següents:

- a) Línies previstes per al tràfic de viatgers.
- b) Línies previstes per al tràfic mixt (viatgers, mercaderies).
- c) Línies especialment construïdes o rehabilitades per al tràfic de mercaderies.
- d) Nusos de viatgers.
- e) Nusos de transport de mercaderies, incloses les terminals intermodals.
- f) Les vies d'enllaç entre els elements damunt esmentats.

Aquestes infraestructures inclouen els sistemes de gestió del trànsit, de posicionament i de navegació:

instal·lació tècnica de tractament de dades i de telecomunicacions previstes per al transport de viatgers de llarg recorregut i el transport de mercaderies en aquesta xarxa amb la finalitat de garantir una explotació segura i harmònica de la xarxa i la gestió eficaç del trànsit.

## 2. Material rodant.

El material rodant engloba tots els materials aptes per circular per la totalitat o part de la xarxa ferroviària transeuropea convencional, inclosos:

- a) Els trens automotors tèrmics o elèctrics.
- b) Les unitats motrius tèrmiques o elèctriques.
- c) Els cotxes de viatgers.
- d) Els vagons de mercaderies, inclòs el material rodant dissenyat per al transport de camions.

Els equips mòbils utilitzats en la construcció i el manteniment d'infraestructures ferroviàries s'inclouen, però no constitueixen la primera prioritat.

Cadascuna d'aquestes categories s'ha de subdividir en:

- 1a Material rodant per a ús internacional,
- 2a Material rodant per a ús interior.

## 3. Coherència del sistema ferroviari transeuropeu convencional.

La qualitat del transport ferroviari europeu requereix, entre altres coses, una absoluta coherència entre les característiques de la infraestructura (en el sentit ampli del terme, és a dir, incloses les parts fixes de tots els subsistemes afectats) i les del material rodant (incloses les parts embarcades de tots els subsistemes afectats). D'aquesta coherència depenen els nivells de prestacions, seguretat i qualitat de servei, i el seu cost.

### 4. Ampliació de l'àmbit d'aplicació.

4.1 Subcategories de línies i de material rodant. Perquè la interoperabilitat resulti rendible, es poden crear noves subcategories de totes les categories de línies i material rodant esmentades en aquest annex. En cas que sigui necessari, les especificacions funcionals i tècniques de l'apartat 3 de l'article 5 poden variar segons la subcategoria.

4.2 Salvaguardes relatives als costos. L'anàlisi cost-benefici de les mesures proposades ha de tenir en compte, entre altres coses:

- a) Cost de la mesura proposada.
- b) Reducció dels costos de capital i de les càrregues financeres, derivada de les economies d'escala i d'un aprofitament millor del material rodant.
- c) Reducció dels costos d'inversió, de manteniment i de funcionament a causa de l'augment de la competència entre fabricants i empreses de manteniment.
- d) Beneficis en matèria de medi ambient, gràcies a les millores tècniques introduïdes en el sistema ferroviari.

- e) Augment de la seguretat de funcionament.

A més, l'avaluació ha d'indicar el possible impacte per a tots els operadors i agents econòmics participants.

## ANNEX II

### Subsistemes

#### 1. Llista de subsistemes.

Als efectes d'aquest Reial decret, el sistema constituït del sistema ferroviari transeuropeu convencional es divideix segons els subsistemes següents, corresponents:

- a) O bé a àmbits de naturalesa estructural:

- 1r Infraestructures.
- 2n Energia.
- 3r Control-comandament i senyalització.
- 4t Explotació i gestió del trànsit.
- 5è Material rodant.

- b) O bé a àmbits de naturalesa funcional:

- 1r Manteniment.
- 2n Aplicacions telemàtiques al servei dels passatgers i del transport de mercaderies.

#### 2. Descripció dels subsistemes.

Sense prejutjar la determinació dels aspectes relacionats amb la interoperabilitat o dels components d'interoperabilitat, ni l'ordre en què se sotmetin a les ETI, els diferents subsistemes han de comprendre, en particular:

2.1 Infraestructura: la via estesa, els equips de via, les obres civils (ponts, túnels, etc.), les infraestructures associades a les estacions (andanes, zones d'accés, incloses les necessitats de les persones amb mobilitat reduïda, etc.) i els equips de seguretat i protecció.

2.2 Energia: el sistema d'electricificació, el material aeri i els dispositius de captació de corrent.

2.3 Control-comandament i senyalització: tots els equips necessaris per garantir la seguretat, el comandament i el control de la circulació dels trens autoritzats a transitar per la xarxa.

2.4 Explotació i gestió del trànsit: els procediments i equipaments associats que permetin assegurar una explotació coherent dels diferents subsistemes estructurals, tant en condicions de funcionament normal com de funcionament degradat, inclusivament la conducció dels trens, la planificació i la gestió del trànsit.

El conjunt de qualificacions professionals exigibles per a la prestació dels serveis transfronterers.

2.5 Aplicacions telemàtiques: de conformitat amb l'annex I, aquest subsistema comprèn dues parts:

a) les aplicacions destinades als serveis de viatgers, inclosos els sistemes d'informació als viatgers abans del viatge i durant el viatge, els sistemes de reserva, els sistemes de pagament, la gestió d'equipatges, la gestió de les correspondències entre trens i amb altres formes de transport;

b) les aplicacions destinades als serveis de transport de mercaderies, inclosos els sistemes d'informació (seguiment en temps real de la mercaderia i dels trens), els sistemes de selecció i assignació, els sistemes de reserva, de pagament i de facturació, la gestió de les correspondències amb altres formes de transport, l'expedició dels documents electrònics d'acompanyament.

2.6 Material rodant: l'estructura, el sistema de comandament i de control de tots els equips del tren, de tracció i transformació de l'energia, de frenada i d'acoblament, els òrgans de rodament (bogis, eixos) i la suspensió, les portes, les interfícies home/màquina (conductor, personal de tren i viatgers, incloses les necessitats de les

persones amb mobilitat reduïda), els dispositius de seguretat passius o actius, els dispositius necessaris per a la salut dels viatgers i del personal de tren.

2.7 Manteniment: els procediments, els equips associats, les instal·lacions logístiques de manteniment i les reserves que permeten realitzar les operacions de manteniment correctiu i preventiu de caràcter preceptiu previstes per assegurar la interoperabilitat del sistema ferroviari i garantir les prestacions necessàries.

### ANNEX III

#### Requisits essencials

##### 1. Requisits generals.

###### 1.1 Seguretat.

1.1.1 El disseny, la construcció o la fabricació, el manteniment i la vigilància dels components fonamentals per a la seguretat i, en especial, dels elements que intervenen en la circulació dels trens, han de garantir la seguretat en el nivell que correspon als objectius fixats per a la xarxa, fins i tot en situacions degradades definides.

1.1.2 Els paràmetres del contacte roda-carril han de complir els criteris d'estabilitat de rodament necessaris per garantir una circulació totalment segura a la velocitat màxima autoritzada.

1.1.3 Els components utilitzats han de resistir els esforços normals o excepcionals especificats durant el seu període de servei. Aplicant-hi els mitjans adequats, s'han de limitar les repercussions de les fallades fortuïtes en la seguretat.

1.1.4 En el disseny de les instal·lacions fixes i del material rodant, així com en l'elecció dels materials utilitzats, cal tenir en compte l'objectiu de limitar la generació, propagació i efectes del foc i el fum en cas d'incendi.

1.1.5 Els dispositius destinats a ser manipulats pels usuaris s'han de dissenyar de manera que no posin en perill el seu maneig segur o la salut i la seguretat dels usuaris en cas d'una possible utilització no conforme amb els rètols d'instruccions.

1.2 Fiabilitat i disponibilitat. La vigilància i el manteniment dels elements fixos i mòbils que intervenen en la circulació dels trens s'han d'organitzar, portar a terme i quantificar de manera que en quedi assegurat el funcionament en les condicions previstes.

###### 1.3 Salut.

1.3.1 Ni en els trens ni en les infraestructures ferroviàries s'han de fer servir materials que per la seva forma d'utilització puguin constituir un risc per a la salut.

1.3.2 En l'elecció, la instal·lació i la utilització d'aquest material s'ha de tenir en compte l'objectiu de limitar l'emissió de fums o gasos nocius i perillosos, especialment en cas d'incendi.

###### 1.4 Protecció del medi ambient.

1.4.1 En la concepció del sistema ferroviari transeuropeu convencional s'han d'avaluar i tenir en compte les repercussions de la seva implantació i explotació sobre el medi ambient, de conformitat amb la normativa comunitària vigent.

1.4.2 Els materials utilitzats en trens i infraestructures han d'evitar l'emissió de fums o gasos nocius i perillosos per al medi ambient, especialment en cas d'incendi.

1.4.3 El material rodant i els sistemes d'alimentació d'energia s'han de concebre i fabricar de manera que siguin compatibles des del punt de vista electromagnètic amb les instal·lacions, els equips i les xarxes públiques o privades amb què puguin interferir.

1.4.4 L'explotació del sistema ferroviari transeuropeu convencional ha de respectar els nivells reglamentaris en matèria de molèsties sonores.

1.4.5 L'explotació del sistema ferroviari transeuropeu convencional no ha de provocar a terra un nivell de vibracions inadmissible per a les activitats i el medi pel qual discorri, a la vora de la infraestructura i en estat normal de manteniment.

1.5 Compatibilitat tècnica. Les característiques tècniques de les infraestructures i de les instal·lacions fixes han de ser compatibles entre si i amb les dels trens que han de circular pel sistema ferroviari transeuropeu convencional.

En cas que, en algunes parts de la xarxa, sigui difícil ajustar-se a les característiques esmentades, es podrien aplicar solucions temporals que garanteixin la compatibilitat futura.

##### 2. Requisits específics de cada subsistema.

###### 2.1 Infraestructures.

2.1.1 Seguretat. S'han de prendre mesures adequades per evitar l'accés o la irrupció indesitjables a les instal·lacions.

També s'han d'adoptar mesures que limitin el perill per a les persones, especialment en el moment del pas dels trens per les estacions.

Les infraestructures a les quals té accés el públic s'han de concebre i construir de manera que es limitin els riscos per a la seguretat de les persones (estabilitat, incendi, accessos, evacuació, andana, etc.).

S'han d'establir les disposicions adequades per tenir en compte les condicions especials de seguretat en els túnels de gran longitud.

###### 2.2 Energia.

2.2.1 Seguretat. El funcionament de les instal·lacions d'alimentació d'energia no ha de posar en perill la seguretat dels trens ni de les persones (usuaris, personal d'explotació, habitants de l'entorn i tercers).

2.2.2 Protecció del medi ambient. El funcionament de les instal·lacions d'alimentació d'energia elèctrica o tèrmica no ha d'afectar el medi ambient per sobre dels límits especificats.

2.2.3 Compatibilitat tècnica. Els sistemes d'alimentació d'energia elèctrica i/o tèrmica utilitzats:

a) Han de permetre que els trens desenvolupin les prestacions especificades.

b) En el cas de l'electricitat, han de ser compatibles amb els dispositius de captació instal·lats als trens.

###### 2.3 Control-comandament i senyalització.

2.3.1 Seguretat. Les instal·lacions i operacions de control-comandament i senyalització que s'utilitzin han de permetre una circulació dels trens que presenti el nivell de seguretat que correspongui als objectius fixats per a la xarxa. Els sistemes de control-comandament i senyalització han de continuar permetent la circulació en condicions plenament segures dels trens autoritzats a circular en situacions degradades definides.

2.3.2 Compatibilitat tècnica. Tota nova infraestructura i tot nou material rodant construïts o desenvolupats després de l'adopció de sistemes de control-comandament i senyalització compatibles han d'estar adaptats a la utilització d'aquests sistemes.

Els equips de control-comandament i de senyalització instal·lats en els llocs de conducció dels trens han de permetre una explotació normal, en les condicions especificades, en el sistema ferroviari transeuropeu convencional.

###### 2.4 Material rodant.

2.4.1 Seguretat. Les estructures del material rodant i de les connexions entre vehicles han d'estar dissenyades de manera que protegeixin els espais en què es trobin els

viatgers i els llocs de conducció en cas de col·lisió o descarrilament.

Els equips elèctrics no han de posar en perill la seguretat del funcionament de les instal·lacions de control-comandament i senyalització.

Les tècniques de frenada i els esforços exercits han de ser compatibles amb el disseny de les vies, les obres d'enginyeria i els sistemes de senyalització.

S'han de prendre mesures en matèria d'accés als components sota tensió elèctrica perquè no perilli la seguretat de les persones.

Hi ha d'haver dispositius que, en cas de perill, permetin als passatgers advertir el conductor i el personal del tren i posar-s'hi en contacte.

Les portes d'accés han d'estar dotades d'un sistema de tancament i obertura que garanteixi la seguretat dels viatgers.

Hi ha d'haver sortides d'emergència i han d'estar senyalitzades.

S'han de prendre disposicions apropiades per tenir en compte les condicions especials de seguretat en els túnels de gran longitud.

A bord dels trens hi ha d'haver un sistema d'il·luminació d'emergència amb intensitat i autonomia suficients.

Els trens han de portar un sistema de sonorització que permeti que el personal de tren i el personal de control en terra puguin dirigir missatges als viatgers.

**2.4.2 Fiabilitat i disponibilitat.** El disseny dels equips vitals, de rodament, tracció i frenada, així com de control-comandament, ha de permetre, en una situació degradada definida, continuar el trajecte sense conseqüències nefastes per als equips que segueixin funcionant.

**2.4.3 Compatibilitat tècnica.** Els equips elèctrics han de ser compatibles amb el funcionament de les instal·lacions de control-comandament i senyalització.

En cas de tracció elèctrica, les característiques dels dispositius de captació de corrent han de permetre la circulació dels trens amb els sistemes d'alimentació d'energia del sistema ferroviari transeuropeu convencional.

Les característiques del material rodant li han de permetre circular en totes les línies en què estigui prevista la seva explotació.

**2.4.4 Control.** Els trens han d'estar equipats amb un aparell registrador: les dades recollides per aquest aparell i el tractament de la informació han de ser objecte d'harmonització.

## 2.5 Manteniment.

**2.5.1 Salut i seguretat.** Les instal·lacions tècniques i els procediments utilitzats en els centres han de garantir una explotació segura del subsistema de què es tracti i no constituir una amenaça per a la salut i la seguretat.

**2.5.2 Protecció del medi ambient.** Les instal·lacions tècniques i els procediments utilitzats en els centres de manteniment no han d'excedir els nivells de nocivitat admissibles per al medi circumdant.

**2.5.3 Compatibilitat tècnica.** Les instal·lacions de manteniment en què es tracti el material rodant convencional han de permetre que es portin a terme les operacions de seguretat, higiene i comoditat en tots els materials per als quals hagin estat dissenyades.

## 2.6 Explotació i gestió del trànsit.

**2.6.1 Seguretat.** La coherència de les normes d'explotació de les xarxes, així com la qualificació dels conductors i del personal de tren i dels centres de control, han de garantir una explotació segura, tenint en compte els diferents requisits dels serveis transfronterers i nacionals. Les operacions i la periodicitat del manteniment, la formació i qualificació del personal que realitza aquest treball i del personal dels centres de control, així com el

sistema d'assegurament de la qualitat establert pels operadors corresponents en els centres de control i manteniment han de garantir un alt nivell de seguretat.

**2.6.2 Fiabilitat i disponibilitat.** Les operacions i la periodicitat del manteniment, la formació i qualificació del personal que realitza aquest treball i el personal dels centres de control, així com el sistema d'assegurament de la qualitat establert pels operadors corresponents en els centres de control i manteniment han de garantir un alt nivell de fiabilitat i disponibilitat del sistema.

**2.6.3 Compatibilitat tècnica.** La coherència de les normes d'explotació de les xarxes, així com la qualificació dels conductors, del personal de tren i dels encarregats de la gestió de la circulació han de garantir l'eficàcia de l'explotació en el sistema ferroviari transeuropeu convencional, tenint en compte els diferents requisits dels serveis nacionals i transfronterers.

**2.7 Aplicacions telemàtiques al servei dels passatgers i del transport de mercaderies.**

**2.7.1 Compatibilitat tècnica.** Els requisits essencials en els àmbits de les aplicacions telemàtiques que garanteixen un mínim de qualitat de servei als viatgers i als clients del sector de transport de mercaderies es refereixen, en especial, a la compatibilitat tècnica.

Per a aquestes aplicacions telemàtiques s'ha de garantir:

a) Que les bases de dades, els programes informàtics i els protocols de comunicació de dades es desenvolupin de manera que assegurin al màxim possible els intercanvis de dades tant entre aplicacions diferents com entre operadors diferents, amb exclusió de les dades comercials confidencials.

b) Un accés fàcil a la informació per part dels usuaris.

**2.7.2 Fiabilitat, disponibilitat.** Les formes d'utilització, gestió, actualització i manteniment d'aquestes bases de dades, programes informàtics i protocols de comunicacions de dades han de garantir l'eficàcia dels dits sistemes i la qualitat del servei.

**2.7.3 Salut.** Les interfícies d'aquests sistemes amb els usuaris han de respectar les normes mínimes quant a ergonomia i protecció de la salut.

**2.7.4 Seguretat.** S'han de garantir nivells d'integritat i fiabilitat suficients per a l'emmagatzematge o la transmissió d'informació relacionada amb la seguretat.

## ANNEX IV

### Conformitat i idoneïtat per a l'ús dels components d'interoperabilitat

1. Components d'interoperabilitat. La declaració «CE» de conformitat s'aplica als components d'interoperabilitat relacionats amb la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu convencional que s'esmenten a l'article 1.3. Aquests components d'interoperabilitat poden ser:

1.1 Components comuns. Són els components no específics del sistema ferroviari que poden ser utilitzats en altres camps sense necessitat de modificació.

1.2 Components comuns amb característiques específiques. Són els components que, com a tals, no són específics del sistema ferroviari, però que han d'oferir determinades prestacions específiques quan hi són utilitzats.

1.3 Components específics. Són els components propis de les aplicacions ferroviàries.

2. Àmbit d'aplicació. La declaració «CE» de conformitat es refereix:

a) O bé a l'avaluació, per un o diversos organismes notificats, de la conformitat intrínseca d'un component d'interoperabilitat, considerat aïlladament, amb les especificacions tècniques a les quals s'ha d'ajustar;

b) O bé a l'avaluació/valoració, per un o diversos organismes notificats, de la idoneïtat per a l'ús d'un component d'interoperabilitat, considerat en el seu entorn ferroviari, especialment quan hi intervenen interfícies, respecte a les especificacions tècniques, en particular d'índole funcional, que hagin de ser comprovades.

Per als procediments d'avaluació que porten a terme els organismes notificats tant en la fase de disseny com en la de producció s'han d'utilitzar els mòduls definits a la Decisió 93/465/CEE, d'acord amb les modalitats indicades a les ETI.

3. Contingut de la declaració «CE» de conformitat. La declaració «CE» de conformitat o d'idoneïtat per a l'ús i els documents que l'acompanyin han d'estar degudament datats i signats.

Aquesta declaració s'ha de redactar en la mateixa llengua que les instruccions d'ús i ha de contenir els elements següents:

a) Referències de la Directiva 2001/16/CE, relativa a la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu convencional.

b) Nom, cognoms i adreça del fabricant o del seu mandatari establert a la Unió Europea (s'hi ha d'indicar la raó social i l'adreça completa; si es tracta d'un mandatari també s'hi ha de consignar la raó social del fabricant o constructor).

c) Descripció del component d'interoperabilitat (marca, tipus, etc.).

d) Indicació del procediment seguit per declarar la conformitat o la idoneïtat per a l'ús d'acord amb l'article 10.

e) Totes les descripcions pertinents a les quals s'ajusti el component d'interoperabilitat i, en particular, les condicions d'utilització.

f) Nom i adreça de l'organisme o organismes notificats que hagin intervingut en el procediment seguit per a la conformitat o la idoneïtat per a l'ús, i data del certificat d'inspecció, en el qual, si s'escau, han de constar el període i les condicions de validesa del certificat.

g) Si s'escau, la referència de les especificacions europees.

h) Identificació del signatari apoderat del fabricant o del seu mandatari establert a la Unió Europea.

## ANNEX V

### Declaració «CE» de verificació dels subsistemes

La declaració «CE» de verificació i els documents que l'acompanyin han d'estar degudament datats i signats.

Aquesta declaració s'ha de redactar en la mateixa llengua que l'expedient tècnic i ha de contenir els elements següents:

a) Referències a la Directiva 2001/16/CE, relativa a la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu convencional.

b) Nom i adreça de l'entitat contractant o del seu mandatari establert a la Unió Europea (s'hi ha d'indicar la raó social i l'adreça completa; en cas que es tracti d'un mandatari també s'hi ha de consignar la raó social de l'entitat contractant).

c) Breu descripció del subsistema.

d) Nom i adreça de l'organisme notificat que ha efectuat la verificació «CE» que preveu l'article 14.

e) Referències dels documents continguts en l'expedient tècnic.

f) Totes les disposicions pertinents, provisionals o definitives que ha de complir el subsistema i, especialment, si s'escau, les restriccions o condicions d'exploació.

g) Si és provisional, el període de validesa de la declaració «CE».

h) Identificació del signatari.

## ANNEX VI

### Procediment de verificació dels subsistemes

1. Introducció. La verificació «CE» és el procediment pel qual un organisme notificat comprova i certifica, a petició de l'entitat contractant, que un subsistema és:

a) Conforme al que disposen aquest Reial decret i la normativa comunitària.

b) Conforme a les altres disposicions normatives aplicables en compliment del Tractat i pot ser posat en servei.

2. Etapes. La verificació del subsistema inclou les etapes següents:

a) Disseny global.

b) Fabricació del subsistema, incloses l'execució de les obres d'enginyeria civil, el muntatge dels components i el reglatge del conjunt.

c) Assajos del subsistema acabat.

3. Certificació. L'organisme notificat responsable de la verificació «CE» expedeix el certificat de conformitat destinat a l'entitat contractant o al seu mandatari establert a la Unió Europea que, al seu torn, expedeix la declaració «CE» de verificació destinada a la Direcció General de Ferrocarrils.

4. Expedient tècnic. L'expedient tècnic adjunt a la declaració de verificació s'ha d'estructurar de la manera següent:

a) Per a les infraestructures: plànols de les obres, actes d'aprovació d'excavacions i armadura, informes de proves i de control dels formigons.

b) Per als altres subsistemes: plànols generals i de detall conformes amb l'execució, esquemes elèctrics i hidràulics, esquemes dels circuits de comandament, descripció dels sistemes informàtics i dels automatismes, actes de funcionament i manteniment, etc.

c) Llista dels components d'interoperabilitat esmentats a l'article 3, incorporats al subsistema.

d) Còpies de les declaracions «CE» de conformitat o d'idoneïtat per a l'ús de què han d'estar proveïts aquests components, d'acord amb el que disposa l'article (10) d'aquest Reial decret, acompanyades, si s'escau, dels quaderns de càlculs corresponents i d'una còpia dels informes dels assajos i inspeccions efectuats per organismes notificats sobre la base de les especificacions tècniques comunes.

e) Certificat de l'organisme notificat encarregat de la verificació «CE» que el projecte és conforme amb el que disposa aquest Reial decret, acompanyat dels quaderns de càlculs corresponents, visat pel dit organisme i on es facin constar, si s'escau, les reserves formulades durant l'execució de les obres i que no s'hagin retirat; s'han d'adjuntar al certificat, així mateix, els informes de visites i auditories que l'organisme hagi elaborat en compliment de la seva missió, segons indiquen els punts 5.3 i 5.4.

5. Vigilància.

5.1 La vigilància «CE» té per finalitat assegurar-se que s'han complert les obligacions derivades de l'expedient tècnic durant la realització del subsistema.

5.2 L'organisme notificat encarregat de verificar la realització ha de tenir accés permanent a les obres, tallers de fabricació, zones d'emmagatzematge i, si s'escau, de prefabricació, a les instal·lacions d'assaig i, en general, a tot lloc que consideri necessari per al compliment de la seva funció. L'entitat contractant o el seu mandatari establert a la Unió Europea li han de remetre o fer que se li

remetin tots els documents pertinents i, en particular, els plànols d'execució i la documentació tècnica del subsistema.

5.3 L'organisme notificat que verifiqui la realització ha de portar a terme auditories periòdiques per assegurar-se que es compleix el que disposa aquest Reial decret, i quan s'efectuïn ha de presentar un informe d'auditoria als professionals encarregats de la realització. Pot exigir ser convocat en determinades fases de l'obra.

5.4 D'altra banda, l'organisme notificat pot visitar sense avís previ les obres o els tallers de fabricació. En ocasió d'aquestes visites, pot efectuar auditories completes o parcials. Ha de facilitar un informe de la visita i, si s'escau, un informe de l'auditoria als professionals encarregats de la realització.

6. Presentació. L'expedient complet a què es refereix el punt 4 s'ha de presentar, en suport del certificat de conformitat expedit per l'organisme notificat encarregat de la verificació del subsistema en condicions de funcionament, davant l'entitat contractant o el seu mandatari establert a la Unió Europea. L'expedient s'ha d'adjuntar a la declaració «CE» de verificació que l'entitat contractant ha de remetre a l'autoritat de tutela de l'Estat membre de què es tracti.

L'entitat contractant ha de conservar una còpia de l'expedient durant tota la vida útil del subsistema. L'expedient s'ha d'enviar als altres estats membres que el sol·licitin.

7. Publicació. Tots els organismes notificats han de publicar amb caràcter periòdic la informació pertinent relacionada amb:

- a) Les sol·licituds de verificació «CE» rebudes.
- b) Els certificats de conformitat expedits.
- c) Els certificats de conformitat denegats.

8. Llengua. Els expedients i la correspondència relacionats amb els procediments de verificació «CE» s'han de redactar en castellà.

## ANNEX VII

### Críteris mínims que ha de tenir en compte la Direcció General de Ferrocarrils per a la notificació d'organismes

1. L'organisme, el seu director i el personal encarregat de les verificacions no poden intervenir, ni directament ni en qualitat de mandatari, en el disseny, fabricació, construcció, comercialització o manteniment dels components d'interoperabilitat o subsistemes ni en la seva explotació. Aquesta circumstància no exclou la possibilitat d'un intercanvi d'informació tècnica entre el fabricant o el constructor i l'organisme.

2. L'organisme ha de disposar del personal i tenir els mitjans necessaris per complir degudament les tasques tècniques i administratives relacionades amb la realització de les verificacions; també ha de tenir accés al material necessari per a les verificacions excepcionals.

En particular, l'organisme i el personal encarregat de les verificacions han de tenir independència funcional tant de les autoritats designades per expedir les autoritzacions de posada en servei en el marc d'aquest Reial decret, i les llicències d'empreses ferroviàries i els certificats de seguretat en el marc del que estableixen la Llei del sector ferroviari i el Reglament del sector ferroviari, com també de les entitats a càrrec de les investigacions en cas d'accident.

3. El personal encarregat dels controls ha de tenir:

- a) Una formació tècnica i professional adequada.
- b) Coneixements satisfactoris de les disposicions relatives als controls que realitza i una pràctica suficient en aquests controls.

c) L'aptitud necessària per redactar els certificats, les actes i els informes en què s'han de plasmar els controls efectuats.

4. Ha de quedar garantida la independència del personal encarregat del control. La remuneració de cada agent no pot dependre del nombre de controls que efectui ni dels resultats.

5. L'organisme ha de subscriure una assegurança de responsabilitat civil.

6. El personal de l'organisme està obligat al secret professional en tot el que arribi a conèixer en l'exercici de les seves funcions (excepte davant les autoritats administratives) en el marc d'aquest Reial decret o de qualsevol altra norma de dret intern per la qual s'apliqui la Directiva 2001/16/CE, relativa a la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu convencional.

### 6247 REIAL DECRET 355/2006, de 29 de març, sobre interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat. («BOE» 83, de 7-4-2006.)

Pel Reial decret 1191/2000, de 23 de juny, sobre interoperabilitat del sistema ferroviari d'alta velocitat, va ser transposada a l'ordenament intern la Directiva 96/48/CE, del Consell, de 23 de juliol de 1996, relativa a la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat. Aquesta Directiva va fixar les condicions aplicables al sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat, i alhora va determinar les condicions que han de reunir els organismes encarregats d'avaluar la conformitat o idoneïtat per a l'ús dels components de la interoperabilitat i dels subsistemes de caràcter estructural.

Aquesta norma comunitària ha estat modificada per la Directiva 2004/50/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2004, per la qual es modifiqui la Directiva 96/48/CE, del Consell, relativa a la interoperabilitat del sistema europeu d'alta velocitat i la Directiva 2001/16/CE, del Parlament Europeu i del Consell, relativa a la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu convencional, per la qual cosa es fa necessari incorporar a l'ordenament intern les novetats introduïdes per l'esmentada Directiva 2004/50/CE, de 29 d'abril.

Atesa la complexitat de la matèria regulada s'ha estimat convenient, en nom de la claredat normativa, i a fi de facilitar-ne l'aplicació, portar a efecte la transposició esmentada mitjançant un nou reial decret que derogui el fins ara vigent en lloc de realitzar una reforma parcial. En conseqüència, aquest Reial decret incorpora les modificacions de la Directiva esmentada en relació amb les especificacions tècniques d'interoperabilitat, els anomenats components d'interoperabilitat i els anomenats subsistemes de caràcter estructural, el seu àmbit d'aplicació i la regulació dels procediments de declaració i avaluació de la conformitat, així com les autoritats competents en aquestes matèries.

La competència per incorporar al dret intern l'esmentada normativa comunitària ve donada, a més del títol competencial que recull la disposició final primera d'aquest Reial decret, per la disposició final primera de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, que habilita el Govern per dictar, a proposta del Ministeri de Foment, les disposicions necessàries per al desplegament i compliment de la Llei esmentada.

En virtut d'això, a proposta de la ministra de Foment, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 24 de març de 2006,