

I. DISPOSICIÓN XERAIS

MINISTERIO DE FOMENTO

17037 *Real decreto 1434/2010, do 5 de novembro, sobre interoperabilidade do sistema ferroviario da rede ferroviaria de interese xeral.*

A Directiva 96/48/CE, do Consello, do 23 de xullo de 1996, relativa á interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade foi trasposta ao ordenamento interno polo Real decreto 1191/2000, do 23 de xullo, sobre interoperabilidade do sistema ferroviario de alta velocidade. Así mesmo, a Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 19 de marzo de 2001, relativa á interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo convencional foi trasposta polo Real decreto 646/2003, do 30 de maio, sobre interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo convencional. Ambas as directivas foron modificadas pola Directiva 2004/50/CE, do Parlamento Europeo e do Consello, do 29 de abril, que foi trasposta polo Real decreto 354/2006, do 29 de marzo, sobre interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo convencional, e polo Real decreto 355/2006, do 29 de marzo, sobre interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade, respectivamente.

Finalmente, a Directiva 2008/57/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 17 de xuño de 2008, sobre a interoperabilidade do sistema ferroviario dentro da Comunidade, refundiu o contido das citadas directivas 96/48/CE e 2001/16/CE, ás cales derroga. Así mesmo, o anexo VII da dita Directiva 2008/57/CE foi modificado pola Directiva 2009/131/CE da Comisión, do 16 de outubro de 2009.

A Directiva 2008/57/CE establece as condicións que se deben cumprir para lograr no territorio comunitario a interoperabilidade do sistema ferroviario. Estas condicións refrense ao proxecto, construción, entrada en servizo, rehabilitación, renovación, explotación e mantemento dos elementos do dito sistema. Todo isto, en harmonía coas disposicións da Directiva 2004/49/CE do Parlamento Europeo e o Consello, do 29 de abril de 2004, sobre a seguridade dos ferrocarrís comunitarios.

A competencia para incorporar ao dereito interno a citada normativa comunitaria vén dada, ademais de polo título competencial recollido na disposición derradeira segunda deste real decreto, pola disposición derradeira primeira da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario, que habilita o Goberno para ditar, por proposta do Ministerio de Fomento, as disposicións necesarias para o desenvolvemento e cumprimento da dita lei.

Na súa virtude, por proposta do ministro de Fomento, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 5 de novembro de 2010,

DISPOÑO:

CAPÍTULO I

Disposicións xerais

Artigo 1. *Obxecto e ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto ten como obxecto, dentro do ámbito de aplicación citado no anexo I, establecer as condicións que se deben cumprir para lograr, na rede ferroviaria de interese xeral, a interoperabilidade do sistema ferroviario de modo compatible coas disposicións da Directiva 2004/49/CE do Parlamento Europeo e o Consello, do 29 de abril de 2004, sobre a seguridade dos ferrocarrís comunitarios, modificada pola Directiva 2009/149/CE da Comisión, do 27 de novembro. Estas condicións refrense ao proxecto, construción, entrada en servizo, rehabilitación, renovación, explotación e mantemento dos

elementos do dito sistema, así como ás cualificacións profesionais e ás condicións de saúde e seguridade do persoal que contribúe á súa explotación e mantemento.

2. Para lograr o obxecto deste real decreto, indicado no punto anterior, propiciárase a definición dun óptimo nivel de harmonización técnica que permita:

a) Facilitar, mellorar e desenvolver os servizos de transporte ferroviario internacional, tanto entre España e o resto dos Estados membros da Unión Europea (en diante UE) como con países terceiros;

b) Contribuír á realización progresiva do mercado interior no ámbito dos equipamentos e os servizos de construción, renovación, rehabilitación e funcionamento do sistema ferroviario na UE;

c) Contribuír á interoperabilidade do sistema ferroviario na UE.

3. Este real decreto establece, para cada subsistema, as disposicións relativas aos compoñentes de interoperabilidade, ás interfaces e aos procedementos, así como ás condicións de coherencia global do sistema ferroviario requiridas para conseguir a súa interoperabilidade.

4. As disposicións deste real decreto aplicaranse sen prexuízo de calquera outra disposición nacional e comunitaria que sexa pertinente. Non obstante, no caso dos compoñentes de interoperabilidade, incluídas as interfaces, o cumprimento dos requisitos esenciais pode requirir que se recorra a especificacións europeas especiais establecidas para tal efecto.

Artigo 2. *Definicións.*

Para efectos deste real decreto entenderase por:

a) «Sistema ferroviario transeuropeo»: os sistemas ferroviarios transeuropeos convencionais e de alta velocidade descritos no anexo I, puntos 1 e 2, respectivamente;

b) «Interoperabilidade»: a capacidade do sistema ferroviario para permitir a circulación segura e ininterrompida de trens que cumpren as prestacións requiridas para estas liñas. Esta capacidade dependerá do conxunto de condicións regulamentarias, técnicas e operativas que se deberán cumprir para satisfacer os requisitos esenciais;

c) «Vehículo»: un vehículo ferroviario que circula coas súas propias rodas por liñas ferroviarias, con ou sen tracción. Un vehículo está composto por un ou máis subsistemas estruturais e funcionais ou por partes destes subsistemas;

d) «Rede ferroviaria»: as liñas, estacións, terminais e todo tipo de equipamento fixo necesario para garantir a seguridade e a continuidade nas operacións do sistema ferroviario;

e) «Subsistemas»: o resultado da división do sistema ferroviario, tal como se indica no anexo II. Estes subsistemas para os cales se deberán definir requisitos esenciais poden ser de carácter estrutural ou funcional;

f) «Compoñentes de interoperabilidade»: todo compoñente elemental, grupo de compoñentes, subconxunto ou conxunto completo de materiais incorporados ou destinados a seren incorporados nun subsistema, dos cales dependa directa ou indirectamente a interoperabilidade do sistema ferroviario. O concepto de «compoñente» engloba non só obxectos materiais, senón tamén inmateriais, como os programas informáticos;

g) «Requisitos esenciais»: o conxunto de condicións descritas no anexo III que deben satisfacer o sistema ferroviario transeuropeo, os subsistemas e os compoñentes de interoperabilidade, incluídas as interfaces;

h) «Especificación europea»: unha especificación técnica común, unha homologación técnica europea ou unha norma nacional que incorpore unha norma europea, tal como se definen no anexo XXI da Directiva 2004/17/CE;

i) «Especificación técnica de interoperabilidade» («ETI»): unha especificación adoptada de acordo coa normativa comunitaria de que é obxecto cada subsistema ou parte de subsistema, con vistas a satisfacer os requisitos esenciais e garantir a interoperabilidade do sistema ferroviario;

- j) «Organismos notificados» os organismos encargados de avaliar a conformidade ou a idoneidade para o uso dos compoñentes de interoperabilidade ou de tramitar o procedemento de verificación «CE» dos subsistemas;
- k) «Parámetros fundamentais»: toda condición regulamentaria, técnica ou operativa importante desde o punto de vista da interoperabilidade e especificada nas ETI pertinentes;
- l) «Caso específico»: toda parte do sistema ferroviario que requira disposicións particulares nas ETI, temporais ou definitivas, por exigencias xeográficas, topográficas, de contorno urbano ou de coherencia co sistema existente. Pode incluír en especial os casos das liñas e redes ferroviarias illadas do resto da rede comunitaria, as dimensións exteriores, o largo de vía ou o espazo entre as vías, así como dos vehículos destinados a un uso estritamente local, rexional ou histórico e dos vehículos procedentes de países terceiros ou con destino a estes;
- m) «Rehabilitación»: os traballos importantes de modificación dun subsistema ou dunha parte de subsistema que melloren o rendemento global deste;
- n) «Renovación»: os traballos importantes de substitución dun subsistema ou dunha parte dun subsistema que non afecten o rendemento global do subsistema;
- o) «Sistema ferroviario existente»: o conxunto constituído polas infraestruturas ferroviarias que comprende as liñas e instalacións fixas da rede ferroviaria existente e os vehículos de todas as categorías e orixes que percorran as ditas infraestruturas;
- p) «Substitución no marco dunha operación de mantemento»: a substitución de compoñentes por pezas de función e prestacións idénticas, no marco dunha operación de mantemento preventivo ou correctivo;
- q) «Entrada en servizo»: o conxunto de operacións polas cales un subsistema ou un vehículo pasa a estar en estado de funcionamento nominal;
- r) «Entidade contratante»: toda entidade, pública ou privada, que encargue o proxecto e/ou a construción ou a renovación ou rehabilitación dun subsistema. Esta entidade pode ser unha empresa ferroviaria, un administrador de infraestruturas ou un posuidor, ou ben o concesionario encargado da posta en servizo dun proxecto;
- s) «Posuidor»: a persoa ou entidade que explote un vehículo, como medio de transporte, ben sexa o seu propietario ou teña dereito a utilizalo e estea rexistrada no Rexistro Especial Ferroviario;
- t) «Proxecto en avanzado estado de desenvolvemento»: todo proxecto cuxa fase de planificación/construción estea tan adiantada que faga inaceptable unha modificación do prego de condicións técnicas para o Estado membro de que se trate. Esta dificultade pode ser de carácter xurídico, contractual, económico, financeiro, social ou ambiental, e deberá estar debidamente xustificada;
- u) «Norma harmonizada»: toda norma europea aprobada por un organismo de normalización europeo que figure no anexo I da Directiva 98/34/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 22 de xuño de 1998, pola cal se establece un procedemento de información en materia das normas e regulamentacións técnicas e das normas relativas aos servizos da sociedade da información, no marco dun mandato da Comisión establecido conforme o procedemento do artigo 6, número 3, da dita directiva e que, soa ou en combinación con outras normas, constitúa unha solución para o cumprimento dunha disposición legal;
- v) «Autoridade nacional responsable da seguridade»: a Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias ou outro órgano ou entidade que así se defina no futuro na normativa de seguridade ferroviaria;
- w) «Tipo»: un tipo de vehículo polo cal se definen as características básicas de deseño do vehículo abranguido por un certificado de exame de tipo único descrito no módulo B da Decisión comunitaria n.º 93/465/CEE;
- x) «Serie»: un número de vehículos idénticos dun tipo de deseño;
- y) «Axencia Ferroviaria Europea»: a Axencia Ferroviaria Europea creada polo Regulamento (CE) n.º 881/2004 do Parlamento Europeo e do Consello, do 29 de abril de 2004, polo que se crea unha Axencia Ferroviaria Europea (Regulamento da Axencia);

z) «Entidade encargada do mantemento»: unha entidade encargada do mantemento dun vehículo e rexistrada como tal no Rexistro Especial Ferroviario.

Artigo 3. *Requisitos esenciais.*

1. O sistema ferroviario, os subsistemas e os compoñentes de interoperabilidade, incluídas as interfaces, deberán cumprir os requisitos esenciais reflectidos no anexo III deste real decreto que lles correspondan.

2. As prescricións técnicas dos pregos dos contratos que sexan necesarias para cumprir as especificacións europeas ou as demais normas vixentes non deberán ser contrarias aos requisitos esenciais establecidos neste real decreto.

CAPÍTULO II

Especificacións técnicas de interoperabilidade (ETI)

Artigo 4. *Aplicación das ETI nos subsistemas.*

Os subsistemas serán conformes coas ETI vixentes no momento da súa entrada en servizo, a súa renovación ou a súa rehabilitación, de conformidade con este real decreto e a normativa comunitaria; esta conformidade deberase manter de forma permanente durante o uso de cada subsistema.

Artigo 5. *Excepcións á aplicación das ETI.*

1. O director xeral de Infraestruturas Ferroviarias poderá acordar que non se apliquen unha ou varias ETI, mesmo as relativas a vehículos, nos casos e circunstancias seguintes:

a) Con respecto a proxectos dun novo subsistema, á renovación ou rehabilitación dun subsistema existente ou con respecto a calquera elemento recollido no artigo 1, número 1, que se encontre en fase avanzada de desenvolvemento ou que sexa obxecto dun contrato en curso de execución no momento da publicación das ditas ETI;

b) Con respecto a proxectos de renovación ou rehabilitación dun subsistema existente, cando a dimensión exterior, o largo de vía ou a distancia entre eixes de vías ou a tensión eléctrica das ditas ETI sexan incompatibles cos do subsistema existente;

c) Con respecto a un proxecto de novo subsistema ou a un proxecto de renovación ou rehabilitación dun subsistema existente, cando a súa propia rede ferroviaria se encontre nun enclave ou estea illada polo mar ou separada a raíz de condicións xeográficas especiais da rede ferroviaria do resto da UE;

d) Con respecto a todo proxecto relativo á renovación, ampliación ou rehabilitación dun subsistema existente, cando a aplicación das ditas ETI comprometa a viabilidade económica do proxecto e/ou a coherencia do sistema ferroviario español;

e) Cando, como consecuencia dun accidente ou dunha catástrofe natural, as condicións para o restablecemento inmediato da rede non permitan, desde o punto de vista económico ou técnico, a aplicación parcial ou total das ETI pertinentes;

f) Con respecto a vehículos procedentes de países terceiros ou con destino a países terceiros cun largo de vía diferente ao da rede ferroviaria principal da UE.

2. En todos os casos a que se fai referencia no número 1, a Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias notificará previamente á Comisión Europea a súa intención de introducir unha excepción.

3. No caso mencionado no número 1, letra a), no prazo dun ano despois da entrada en vigor da ETI correspondente, o director xeral de Infraestruturas Ferroviarias remitirá á Comisión Europea unha lista dos proxectos que se encontren nunha fase avanzada de desenvolvemento.

4. As ETI non serán obstáculo para que o Ministerio de Fomento poida adoptar decisións respecto ao uso das infraestruturas para a circulación de vehículos que aquelas non prevexan.

CAPÍTULO III

Compoñentes de interoperabilidade

Artigo 6. *Posta no mercado dos compoñentes de interoperabilidade.*

1. O director xeral de Infraestruturas Ferroviarias adoptará todas as medidas oportunas para que os compoñentes de interoperabilidade só se poñan no mercado se permiten a interoperabilidade do sistema ferroviario, de conformidade cos requisitos esenciais; e para que se utilicen no ámbito para o que estean destinados e sexan instalados e mantidos adecuadamente.

Estas disposicións non obstaculizarán a posta no mercado dos ditos compoñentes para outras aplicacións.

2. Os fabricantes deberán comunicar á Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias os compoñentes que vaian pór no mercado, unha vez que estes dispoñan a declaración «CE» de conformidade ou idoneidade para o uso, co fin de dispor dunha relación actualizada de compoñentes en posesión da dita declaración.

3. Non se poderá prohibir, restrinxir ou dificultar a posta no mercado de compoñentes de interoperabilidade para a súa utilización no sistema ferroviario cando cumbran o disposto neste real decreto e na normativa comunitaria. En particular, non se poderán exixir verificacións que xa se efectuasen no marco do procedemento que dea lugar á declaración «CE» de conformidade ou de idoneidade para o uso, cuxos elementos se recollen no anexo IV.

Artigo 7. *Conformidade ou idoneidade para o uso.*

1. Os compoñentes de interoperabilidade que estean provistos da declaración «CE» de conformidade ou de idoneidade para o uso consideraranse conformes cos requisitos esenciais pertinentes previstos neste real decreto e na normativa comunitaria.

2. Todo compoñente de interoperabilidade deberá ser obxecto do procedemento de avaliación da conformidade e da idoneidade para o uso indicado na ETI de que se trate, e ir acompañado do certificado correspondente.

3. Considerarase que un compoñente de interoperabilidade reúne os requisitos esenciais se cumpre as condicións establecidas nas ETI correspondentes ou nas especificacións europeas correspondentes desenvolvidas co obxecto de cumprir as ditas condicións.

4. As pezas de recambio dos subsistemas que estean en servizo cando a ETI correspondente entre en vigor poderán ser instaladas nos ditos subsistemas sen se someter ao novo procedemento de avaliación a que se refire o número 2.

Artigo 8. *Procedemento para a utilización da declaración «CE» de conformidade e idoneidade para o uso.*

1. Para expedir a declaración «CE» de conformidade ou de idoneidade para o uso dun compoñente de interoperabilidade, o fabricante, ou o seu mandatario establecido na UE, deberá aplicar as disposicións previstas nas ETI respectivas.

2. A avaliación da conformidade ou da idoneidade para o uso dos compoñentes de interoperabilidade será tramitada polo organismo notificado ante o cal o fabricante, ou o seu mandatario establecido na UE, presentase a solicitude da dita avaliación.

3. Se os compoñentes de interoperabilidade son obxecto doutras directivas comunitarias relativas a outros aspectos, a declaración «CE» de conformidade ou de idoneidade para o uso indicará, nese caso, que os ditos compoñentes de interoperabilidade cumpren tamén os requisitos de tales directivas.

4. Se tanto o fabricante como o seu mandatario establecido na UE incumpren as obrigas sinaladas nos números 1 e 3, estas incumbirán a toda persoa que poña no mercado os compoñentes de interoperabilidade. As mesmas obrigas afectarán a quen monte os compoñentes de interoperabilidade ou parte destes de orixe distinta ou os fabrique para o seu propio uso, para efectos deste real decreto.

5. Sen prexuízo do disposto no artigo seguinte:

a) Toda constatación por parte da Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias de que fose expedida indebidamente a declaración «CE» de conformidade suporá para o fabricante, ou o seu mandatario establecido na UE, a obriga de modificar o compoñente de interoperabilidade, en caso necesario, para que sexa conforme e se emende a infracción, nas condicións que estableza a dita dirección xeral;

b) En caso de que persista a non conformidade, a dita dirección xeral adoptará as medidas oportunas para restrinxir ou prohibir a posta no mercado do compoñente de interoperabilidade de que se trate, ou retiralo do mercado segundo os procedementos previstos no artigo seguinte.

Artigo 9. Incumprimento de requisitos esenciais por parte dos compoñentes de interoperabilidade.

1. Se se comproba que un compoñente de interoperabilidade provisto da declaración «CE» de conformidade ou de idoneidade para o uso, que fose posto no mercado e se utilice para o fin a que está destinado, corre o perigo de non cumprir cos requisitos esenciais, adoptaranse todas as medidas necesarias para restrinxir o seu ámbito de aplicación, para prohibir o seu uso ou para retiralo do mercado.

O director xeral de Infraestruturas Ferroviarias, de conformidade coa normativa comunitaria, informará inmediatamente a Comisión Europea das medidas adoptadas e indicará as razóns da súa decisión, precisando, en particular, se a non conformidade se debe a algún dos seguintes motivos:

- a) O incumprimento dos requisitos esenciais;
- b) Unha aplicación incorrecta das especificacións europeas en caso de que se invoque a aplicación das ditas especificacións;
- c) Unha insuficiencia das especificacións europeas.

2. Cando un compoñente de interoperabilidade provisto da declaración «CE» de conformidade resulte non ser conforme, a Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias adoptará as medidas pertinentes fronte a quen expedise a declaración e informará disto a Comisión Europea e os demais Estados da UE.

CAPÍTULO IV

Subsistemas

Artigo 10. Procedemento de entrada en servizo.

1. O director xeral de Infraestruturas Ferroviarias autorizará a entrada en servizo dos subsistemas de carácter estrutural integrantes do sistema ferroviario que se implanten ou exploten na rede ferroviaria de interese xeral.

Para tal fin, a Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias adoptará todas as medidas apropiadas para que os ditos subsistemas só poidan entrar en servizo se son concibidos, construídos e instalados de modo que se cumpran os requisitos esenciais pertinentes cando se integren no sistema ferroviario. En concreto, comprobarase a compatibilidade e a coherencia técnica destes subsistemas co sistema en que se integren e a integración segura dos ditos subsistemas de conformidade co establecido no artigo 3 do Regulamento sobre seguridade na circulación da rede ferroviaria de interese xeral, aprobado polo Real decreto 810/2007, do 22 de xuño, e a normativa comunitaria de aplicación.

2. Corresponde á Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias comprobar, antes da entrada en servizo dos ditos subsistemas, que cumpren, se é o caso, as disposicións da ETI e a normativa española correspondente sobre a súa explotación e mantemento.

3. Ademais, tras a posta en servizo destes subsistemas, a citada dirección xeral efectuará tales comprobacións:

a) No caso das infraestruturas, con ocasión da expedición e supervisión das autorizacións de seguridade, conforme o artigo 9 e seguintes do citado Regulamento sobre seguridade na circulación;

b) No caso dos vehículos, con ocasión da expedición e supervisión dos certificados de seguridade, conforme o artigo 15 e seguintes do citado Regulamento sobre seguridade na circulación.

Para tal efecto, utilizaranse os réximes de avaliación e comprobación previstos nas ETI estruturais e funcionais de que se trate.

4. Por orde do ministro de Fomento estableceranse os réximes, para a entrada en servizo dos subsistemas. A autorización de entrada en servizo poderá estipular condicións de uso e outras restricións.

Artigo 11. *Libre circulación de subsistemas de carácter estrutural.*

Sen prexuízo do disposto no artigo anterior, non se poderá, ao abeiro deste real decreto, prohibir, restrinxir ou dificultar a construción, a posta en servizo e a explotación de subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema se estes cumpren os requisitos esenciais. En particular, non se exixirán verificacións que xa se efectuasen:

a) Xa sexa no marco do procedemento de expedición da declaración «CE» de verificación, cuxos elementos se recollen no anexo V,

b) Ou noutros Estados da UE, co fin de comprobar o cumprimento de requisitos idénticos en condicións idénticas de funcionamento.

Artigo 12. *Conformidade dos subsistemas de carácter estrutural coas ETI e coas normas nacionais.*

1. Consideraranse interoperables e conformes cos requisitos esenciais pertinentes os subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviario que estean provistos da declaración «CE» de verificación.

2. A verificación da interoperabilidade, en cumprimento dos requisitos esenciais, dun subsistema de carácter estrutural constitutivo do sistema ferroviario, determinarase tomando como referencia as ETI, se existen.

3. A Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias elaborará, respecto de cada subsistema, unha lista das normas técnicas vixentes para a aplicación dos requisitos esenciais, e notificará a dita lista á Comisión cando non exista unha ETI pertinente ou se notificase unha excepción de acordo co disposto no artigo 5, ou o caso específico precise a aplicación de normas técnicas non recollidas na ETI pertinente.

Esta lista notificarase segundo o caso: cada vez que se modifique a lista de normas técnicas en uso para a aplicación dos requisitos esenciais, ou cando se notifique unha excepción, ou tras a publicación da ETI de que se trate. Cando así o faga, tamén designará os organismos encargados de efectuar, no caso das ditas normas técnicas, o procedemento de verificación recollido no artigo seguinte.

A Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias publicará e porá á disposición do administrador de infraestruturas ferroviarias, empresas ferroviarias e solicitantes de autorizacións de entrada en servizo e, en xeral, outros organismos e entidades do sector afectados, as normas técnicas vinculantes sobre a referida materia.

Artigo 13. Procedemento para establecer a declaración «CE» de verificación.

1. O procedemento de verificación «CE» dos subsistemas efectuarase conforme o indicado no anexo VI. Para tal efecto, para expedir a declaración «CE» de verificación dun subsistema, solicitarase ao organismo notificado elixido que tramite o correspondente procedemento de verificación «CE» indicado no citado anexo. O solicitante poderá ser a entidade contratante ou o fabricante, ou o seu mandatario establecido na UE.

2. A función do organismo notificado encargado da verificación «CE» dun subsistema comezará na fase de proxecto e abranguerá todo o período de construción ata a fase de recepción, antes da entrada en servizo do dito subsistema. Abranguerá, así mesmo, a verificación das interfaces do subsistema en cuestión con respecto ao sistema en que se integre, baseándose nos datos dispoñibles na ETI de que se trate e nos inventarios previstos nos artigos 19 e 20 deste real decreto.

3. O organismo notificado será responsable da elaboración do expediente técnico que deberá acompañar a declaración «CE» de verificación. Este expediente técnico deberá conter toda a documentación necesaria relativa ás características do subsistema e, se é o caso, todos os elementos que proben a conformidade dos compoñentes de interoperabilidade. Así mesmo, deberá conter todos os elementos relativos ás condicións e límites de utilización e ás instrucións de conservación, de observación continua ou periódica, de regraxa e de mantemento.

4. O organismo notificado poderá expedir declaracións de verificación intermedia (DVI) para cubrir determinadas fases do procedemento de verificación ou partes do subsistema. Nese caso, será de aplicación o procedemento indicado no anexo VI.

5. Se o permite a ETI pertinente, o organismo notificado poderá expedir certificados de conformidade dunha serie de subsistemas ou de determinadas partes destes subsistemas.

Artigo 14. Incumprimento de requisitos esenciais por parte dos subsistemas.

1. Cando a Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias comprobe que un subsistema de carácter estrutural, provisto da declaración «CE» de verificación acompañada do expediente técnico correspondente, non cumpre plenamente o disposto na normativa de aplicación e, en particular, os requisitos esenciais, o dito centro directivo poderá solicitar que se leven a cabo verificacións complementarias.

2. En tal caso a dita dirección xeral informará inmediatamente a Comisión Europea sobre as verificacións complementarias solicitadas, e exporá as razóns que xustifiquen levalas a cabo. O citado centro directivo determinará se o dito incumprimento deriva: a) do incumprimento de requisitos esenciais, ou dunha ETI, ou dunha mala aplicación dunha ETI; ou b) dunha insuficiencia do establecido nunha ETI.

Artigo 15. Entrada en servizo de subsistemas existentes despois dunha renovación ou rehabilitación.

1. En caso de renovación ou rehabilitación dun subsistema, a entidade contratante ou o fabricante presentarán na Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviaria un expediente coa descrición do proxecto. Este centro directivo estudará o expediente e, tendo en conta a estratexia de posta en práctica indicada na ETI que lle sexa aplicable, decidirá se a envergadura das obras ou actuacións que hai que realizar fai necesaria unha nova autorización de entrada en servizo.

A nova autorización de entrada en servizo será necesaria cada vez que o nivel global de seguridade do subsistema de que se trate se poida ver afectado polas obras ou actuacións previstas. Se se require unha nova autorización, a dirección xeral decidirá en que medida é necesario aplicar a ETI ao proxecto.

A dirección xeral adoptará a súa decisión nun prazo máximo de catro meses desde a data de presentación do expediente completo por parte do solicitante.

2. Cando se solicite unha nova autorización de entrada en servizo e no caso de que a ETI non se aplique plenamente, a citada dirección xeral comunicará á Comisión Europea a seguinte información:

- a) O motivo polo cal non se aplicou integramente a ETI,
- b) As características técnicas aplicables en lugar da ETI,
- c) Os organismos encargados de efectuar, no caso das ditas características técnicas, o procedemento de verificación.

CAPÍTULO V

Vehículos

Artigo 16. *Autorizacións para a entrada en servizo de vehículos e autorizacións de tipos.*

1. Antes de ser utilizado na rede ferroviaria de interese xeral todo vehículo deberá ser autorizado para a súa entrada en servizo pola Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias, de conformidade co que se estableza por orde do ministro de Fomento ao abeiro do establecido no artigo 58 da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario, na cal se establecerán tamén os procedementos, condicións e requisitos para o outorgamento das citadas autorizacións, así como os cometidos, funcións e responsabilidades das entidades ferroviarias e os restantes aspectos que este real decreto remite a esta orde.

A autorización de entrada en servizo poderá estipular condicións de uso e outras restricións.

2. Sen prexuízo do disposto neste artigo respecto ás autorizacións adicionais, unha autorización concedida por outro Estado membro da Unión Europea será válida en España.

3. Os vehículos cuxas características sexan conformes coas ETI que lles sexan de aplicación serán autorizados mediante o outorgamento dunha primeira autorización de entrada en servizo de vehículos conformes coas ditas ETI, sempre que unha parte significativa dos requisitos esenciais quedase establecida nas ditas ETI e que a ETI pertinente sobre o material rodante entrase en vigor e sexa aplicable, ou, para os vehículos autorizados noutro Estado da Unión Europea, mediante a correspondente autorización adicional de entrada en servizo, se é o caso.

4. Os vehículos cuxas características non sexan conformes a todas as ETI que lles sexan de aplicación serán autorizados mediante o outorgamento dunha primeira autorización de entrada en servizo de vehículos non conformes coas ditas ETI ou, para os vehículos autorizados noutro Estado da Unión Europea, mediante a correspondente autorización adicional de entrada en servizo, se é o caso.

5. Así mesmo, a Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias poderá conceder autorizacións de tipos de vehículos.

6. Igualmente, este centro directivo poderá conceder unha autorización de entrada en servizo relativa a unha serie ou continuación de serie de vehículos, baseándose na autorización de tipo de vehículo a que se refire o punto anterior, mediante o procedemento que se establecerá na orde ministerial a que se refire o número un.

7. As referidas autorizacións de entrada en servizo entenderanse sen prexuízo doutras condicións impostas ás entidades ferroviarias para o funcionamento dos ditos vehículos na rede ferroviaria de interese xeral nos correspondentes certificados ou autorizacións de seguridade, outorgados de conformidade co establecido no Regulamento sobre seguridade na circulación na rede ferroviaria de interese xeral.

CAPÍTULO VI

Organismos notificadosArtigo 17. *Organismos notificados.*

1. Os organismos que consideren que cumpren as condicións legais para isto poderán solicitar á Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias a autorización para poder actuar en calidade de organismos notificados no ámbito deste real decreto. Estas solicitudes serán avaliadas polo citado centro directivo de acordo cos criterios establecidos no anexo VIII deste real decreto. Presumirase que os organismos que cumpren os criterios de avaliación recollidos nas normas europeas pertinentes cumpren os citados requisitos. Co fin de comprobar que estes organismos reúnen os requisitos e condicións exixibles, a citada dirección xeral poderalles requirir que acheguen a documentación que coide oportuna.

2. A Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias notificará á Comisión Europea e aos demais Estados membros da UE, os organismos notificados encargados de efectuar en España os procedementos establecidos nos artigos 8 e 13 deste real decreto, e indicará, para cada un deles, o ámbito de competencia e o número de identificación asignado previamente pola dita Comisión.

3. O citado centro directivo retirará a autorización outorgada aos organismos notificados que se deixen de axustar aos criterios que figuran no anexo VIII, e informará disto inmediatamente a Comisión Europea e os demais Estados membros.

4. Se a Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias considera que un organismo notificado por outro Estado non cumpre os criterios mencionados no anexo VIII notificarallo á Comisión Europea.

CAPÍTULO VII

Inventarios de rede e de vehículosArtigo 18. *Sistema de numeración dos vehículos.*

1. Todo vehículo posto en servizo na rede ferroviaria de interese xeral levará o número de vehículo europeo (NVE) asignado cando se conceda a primeira autorización de entrada en servizo.

2. Por orde do ministro de Fomento establecerase o réxime de asignación do citado NVE, as obrigas dos solicitantes e titulares dos vehículos, así como, se é o caso, os procedementos transitorios que sexan de aplicación.

Artigo 19. *Inventario de vehículos.*

1. A sección 5.^a do Rexistro Especial Ferroviario, creado polo Regulamento do sector ferroviario, aprobado polo Real decreto 2387/2004, do 30 de decembro, ten a natureza de rexistro nacional de vehículos para efectos do disposto na Directiva 2008/57/CE.

2. Sen prexuízo do anterior, o administrador de infraestruturas ferroviarias publicará, e manterá debidamente actualizado, un inventario dos vehículos que estean autorizados para circular pola rede ferroviaria de interese xeral administrada por el.

3. Os datos do dito inventario deberanse remitir en tempo real á sección 5.^a do Rexistro Especial Ferroviario da Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias, para a súa inclusión neste.

4. O dito inventario poderá ser consultado polas empresas ferroviarias que operen co material e, para o seu propio material, polos seus titulares.

5. Este inventario deberá respectar as especificacións comúns recollidas no número seguinte, será accesible ás autoridades responsables da seguridade e aos organismos de investigación de accidentes ferroviarios dos Estados membros; así

mesmo, deberán ter acceso, en resposta a unha solicitude fundada, o Comité de Regulación Ferroviaria e a Axencia Ferroviaria Europea, as empresas ferroviarias e os administradores de infraestruturas ferroviarias, os organismos notificados que fosen designados para efectuar o procedemento de verificación establecido no artigo 13, así como as persoas ou organizacións que rexistren vehículos que deban estar identificados no inventario.

6. Para cada vehículo, o inventario conterá, como mínimo, os seguintes datos:

- a) O NVE;
- b) Referencias da declaración «CE» de verificación e da entidade que a expedise;
- c) Referencias, se for o caso, do Rexistro Europeo de Tipos de Vehículos Autorizados, da Axencia Ferroviaria Europea;
- d) Identificación do titular, propietario ou do posuidor do vehículo;
- e) Restricións que afecten o modo de explotación do vehículo;
- f) Entidade encargada do mantemento.

O inventario conterá, ademais, todos aqueloutros datos que se establezan por orde do ministro de Fomento e que estean xustificadas por razóns técnicas, de seguridade, ou de identificación do vehículo e das persoas ou entidades responsables del.

7. O administrador de infraestruturas ferroviarias anotará no inventario e comunicará de forma inmediata á Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias calquera modificación dos datos recollidos no punto anterior, así como a destrución dun vehículo ou a súa decisión de deixar de rexistrar un vehículo, co obxecto de que o dito centro directivo poida, se é o caso, declarar a dita circunstancia á autoridade do Estado membro en que se autorizou o vehículo.

8. No inventario de vehículos actualizáranse os datos relativos aos vehículos pertencentes a outros Estados da UE, coas modificacións realizadas nos rexistros nacionais de vehículos dos ditos Estados conforme lle sexan notificadas e lle afecten, mentres o Rexistro Especial Ferroviario non estea conectado cos ditos rexistros.

9. Cando se trate de vehículos que circulen por primeira vez en Estados que non pertencen á UE e que fosen autorizados de conformidade pola normativa española para circular pola rede ferroviaria de interese xeral, os datos enumerados no número 6, alíneas d) a f), poderán recuperarse por medio do citado inventario. Os datos recollidos no número 6, alínea f), poderanse substituír por datos críticos de seguridade relativos ao programa de mantemento.

10. Por resolución do director xeral de Infraestruturas Ferroviarias establecerase o contido e impartiranse as instrucións e directrices para a elaboración e mantemento do citado inventario, así como, se é o caso, os protocolos e frecuencias de comunicación dos datos ao dito centro directivo.

Artigo 20. *Inventario da infraestrutura.*

O administrador de infraestruturas ferroviarias publicará e actualizará, conforme se produzan modificacións, un inventario da infraestrutura da rede que administre. Este inventario conterá, para cada subsistema ou parte do subsistema de que se trate, as características principais (por exemplo, os parámetros fundamentais) e a súa conformidade coas características prescritas polas ETI aplicables.

Por resolución do director xeral de Infraestruturas Ferroviarias establecerase o contido e as directrices para a elaboración e mantemento do citado inventario, así como os protocolos e frecuencias de comunicación dos datos ao dito centro directivo.

Disposición adicional única. *Exclusións.*

1. Este real decreto non será de aplicación á rede ferroviaria de largo métrico de titularidade estatal explotada por Ferrocarrís de Vía Estreita (FEVE), de conformidade co

establecido na disposición transitoria quinta da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario.

2. En cumprimento do establecido no número 3 de artigo 1 da Directiva 2008/57/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 17 de xuño de 2008, sobre a interoperabilidade do sistema ferroviario dentro da Comunidade, e ao abeiro do título competencial establecido no artigo 149.1.21.^a da Constitución española, exclúense do ámbito de aplicación deste real decreto:

- a) Os metros, tranvías e outros sistemas de ferrocarril urbano e lixeiro.
- b) As redes separadas funcionalmente da rede ferroviaria de interese xeral administrada polo administrador de infraestruturas ferroviarias e que se destinen con carácter exclusivo á explotación de servizos de viaxeiros locais, urbanos, suburbanos ou autonómicos, así como as empresas ferroviarias que exploten exclusivamente estas redes;
- c) A infraestruturas ferroviaria de propiedade privada e os vehículos utilizados exclusivamente na dita infraestruturas que o seu propietario utilice exclusivamente para as súas propias operacións de transporte de mercadorías;
- d) A infraestruturas e os vehículos reservados a un uso estritamente local, histórico ou turístico.

Disposición transitoria primeira. *Non aplicación obrigatoria das ETI novas ou revisadas.*

Non serán de aplicación obrigatoria as ETI novas ou revisadas, no caso de proxectos en fase avanzada de desenvolvemento ou que sexan obxecto dun contrato en curso de execución no momento da publicación do grupo pertinente de ETI.

Disposición transitoria segunda. *Validez das autorizacións de entrada en servizo de vehículos concedidas antes da entrada en vigor da orde prevista no artigo 16 deste real decreto.*

As autorizacións de entrada en servizo de vehículos concedidas ata a data de entrada en vigor da orde prevista no artigo 16 deste real decreto, incluídas as autorizacións concedidas segundo acordos internacionais, en particular o RIC e o RIV, seguirán sendo válidas de conformidade coas condicións en que se concedesen estas.

Disposición transitoria terceira. *Réxime transitorio de outorgamento das autorizacións de entrada en servizo dos subsistemas.*

Ata que produza efecto a ampliación do ámbito de aplicación das ETI para cubrir a totalidade da rede ferroviaria a que se refire o artigo 8 da Directiva 2008/57/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 17 de xuño de 2008, sobre a interoperabilidade do sistema ferroviario dentro da Comunidade:

a) As autorizacións de entrada en servizo concederanse de conformidade coas normas nacionais españolas, para:

Os subsistemas de vehículos e control-mando e sinalización a bordo cuxa utilización está prevista, polo menos parcialmente, sobre a parte da rede aínda non incluída no ámbito das ETI, polo que se refire a esa parte da rede,

Os subsistemas de infraestruturas, enerxía, e control-mando e sinalización nas vías, nas partes da rede aínda non incluída no ámbito das ETI;

b) As autorizacións de entrada en servizo para os vehículos cuxa utilización está prevista ocasionalmente na parte da rede que non estea aínda incluída no ámbito das ETI, polo que se refire a esa parte da rede, concederanse de conformidade co artigo 16 deste real decreto e coas normas nacionais españolas.

Disposición transitoria cuarta. *Vixencia da Orde FOM/233/2006, do 31 de xaneiro, pola que se regulan as condicións para a homologación do material rodante ferroviario e dos centros de mantemento e se fixan as contías da taxa por certificación do dito material.*

A Orde FOM/233/2006, do 31 de xaneiro, pola que se regulan as condicións para a homologación do material rodante ferroviario e dos centros de mantemento e se fixan as contías da taxa por certificación do dito material, seguirá vixente ata que entre en vigor a orde a que se refire o artigo 16 deste real decreto.

Disposición transitoria quinta. *Regulamento xeral de circulación.*

Mediante orde do ministro de Fomento aprobarase, no prazo de dous anos a partir da entrada en vigor deste real decreto e logo de informe do administrador de infraestruturas ferroviarias e das empresas ferroviarias, o Regulamento xeral de circulación.

Disposición transitoria sexta. *Pervivencia da reforma do Regulamento do sector ferroviario.*

Sen prexuízo do establecido na disposición derogatoria única deste real decreto respecto á derogación do contido material do Real decreto 354/2006, do 29 de marzo, sobre interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo convencional, manterán a súa vixencia e plena validez os artigos do Regulamento do sector ferroviario, aprobado polo Real decreto 2387/2004, do 30 de decembro, que foron modificados pola disposición derradeira primeira do precitado Real decreto 354/2006, na redacción dada a estes polo dito precepto e que se enumeran a continuación: o último parágrafo do número 2 do artigo 7; o artigo 9; o primeiro parágrafo do número 2 e o número 4 do artigo 34; o número 3 do artigo 93; o primeiro parágrafo do número 3 do artigo 96; o primeiro inciso do número 2 do artigo 99; o primeiro parágrafo do número 1, e o número 2 do artigo 101; o artigo 104; o último parágrafo do número 3 do artigo 105; o primeiro parágrafo do número 1 do artigo 109; as epígrafes i, x e xii do número 2) do artigo 134; e o último parágrafo do número 3 do artigo 134.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogados o Real decreto 354/2006, do 29 de marzo, sobre interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo convencional, e o Real decreto 355/2006, do 29 de marzo, sobre interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade, así como calquera outra disposición de igual ou inferior rango que se opoña a este real decreto.

Disposición derradeira primeira. *Modificación do Regulamento do sector ferroviario, aprobado polo Real decreto 2387/2004, do 30 de decembro.*

Modifícase o Regulamento do sector ferroviario aprobado polo Real decreto 2387/2004, do 30 de decembro, queda redactado da seguinte maneira:

Un. Engádesse un novo punto quinto ao artigo 129, do seguinte teor:

«5. Autorízase o ministro de Fomento, para que por orde, e de acordo coa evolución normativa e tecnolóxica do sector, modifique os datos que se deban inscribir e as informacións que deban figurar, en calquera das diferentes seccións e subseccións que compoñen o Rexistro Especial Ferroviario, reguladas nos artigos seguintes.»

Dous. Engádesse un novo número 4 ao artigo 134, coa seguinte redacción:

«4. Esta sección será accesible ás autoridades responsables da seguridade e aos organismos de investigación de accidentes ferroviarios dos Estados membros;

así mesmo, en resposta a unha solicitude fundada será accesible á Axencia Ferroviaria Europea, ás empresas ferroviarias, aos administradores de infraestruturas ferroviarias, así como ás persoas ou organizacións que rexistren vehículos que estean identificados na sección.»

Disposición derradeira segunda. *Título competencial.*

Este real decreto dítase ao abeiro do disposto no artigo 149.1.21.^a da Constitución española, que atribúe ao Estado a competencia exclusiva en materia de ferrocarrís e transportes terrestres que transcorran polo territorio de máis dunha comunidade autónoma.

Disposición derradeira terceira. *Incorporación de dereito da Unión Europea.*

Mediante este real decreto incorpórase ao dereito español, para o sistema ferroviario transeuropeo convencional, a Directiva 2008/57/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 17 de xuño de 2008, sobre a interoperabilidade do sistema ferroviario dentro da Comunidade, e tamén a Directiva 2009/131/CE da Comisión, do 16 de outubro de 2009, que modifica o anexo VII da Directiva 2008/57/CE, anteriormente citada.

Disposición derradeira cuarta. *Desenvolvemento normativo.*

Autorízase o ministro de Fomento para ditar as normas necesarias para o desenvolvemento e aplicación deste real decreto, así como para modificar os seus anexos cando sexa necesario como consecuencia do que dispoña a normativa comunitaria.

Disposición derradeira quinta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 5 de novembro de 2010.

JUAN CARLOS R.

O ministro de Fomento,
JOSÉ BLANCO LÓPEZ

ANEXO I

Ámbito de aplicación

1. *Sistema ferroviario español que forma parte do sistema ferroviario transeuropeo convencional*

1.1 Redes.—O sistema ferroviario español que forma parte do sistema ferroviario transeuropeo convencional poderá, para efectos deste real decreto, dividirse nas categorías seguintes:

Liñas previstas para o transporte de viaxeiros,
Liñas previstas para o tráfico mixto (viaxeiros e mercadorías),
Liñas especialmente construídas ou rehabilitadas para o tráfico de mercadorías, nós de viaxeiros, nós de transporte de mercadorías, incluídas as terminais intermodais, as vías de enlace entre os elementos anteriormente citados.

Estas redes incluírán os sistemas de xestión do tráfico, de posicionamento e de navegación: instalacións técnicas de tratamento de datos e de telecomunicacións previstas para o transporte de viaxeiros de longo percorrido e o transporte de mercadorías nesta rede co fin de garantir unha explotación segura e harmoniosa da rede e a xestión eficaz do tráfico.

1.2 Vehículos.—O sistema ferroviario español que forma parte do sistema ferroviario convencional transeuropeo englobará todos os vehículos aptos para circular pola totalidade ou parte da rede ferroviaria transeuropea convencional, incluídos:

Os trens automotores térmicos ou eléctricos,
As unidades motrices térmicas ou eléctricas,
Os coches de viaxeiros, os vagóns de mercadorías, incluídos os vehículos deseñados para o transporte de camións.

Poderase incluír o material de construción e mantemento de infraestruturas ferroviarias móbiles.

Cada unha destas categorías poderá subdividirse en:

Vehículos para uso internacional,
Vehículos para uso interior.

2. O sistema ferroviario español que forma parte do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade

2.1 Redes.—O sistema ferroviario español que forma parte do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade inclúe:

As liñas especialmente construídas para a alta velocidade, equipadas para velocidades polo xeral iguais ou superiores a 250 km/h,

As liñas especialmente acondicionadas para a alta velocidade equipadas para velocidades da orde de 200 km/h,

As liñas especialmente acondicionadas para a alta velocidade, de carácter específico debido a dificultades topográficas, de relevo ou de contorno urbano, cuxa velocidade se deberá axustar caso por caso. Esta categoría inclúe tamén as liñas de interconexión entre as redes de alta velocidade e convencionais, os tramos de estación, o acceso ás terminais, almacéns, etc., que son percorridos a velocidade convencional por material rodante de «alta velocidade».

Estas redes incluírán os sistemas de xestión do tráfico, de posicionamento e de circulación, instalacións técnicas de tratamento de datos e de telecomunicacións previstas

para o transporte nas ditas liñas co fin de garantir unha explotación segura e harmoniosa da rede e a xestión eficaz do tráfico.

2.2 Vehículos.—O sistema ferroviario español que forma parte do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade engloba os vehículos concibidos para circular:

A unha velocidade de 250 km/h como mínimo nas liñas especialmente construídas para a alta velocidade, podendo ao mesmo tempo, nas circunstancias adecuadas, alcanzar velocidades superiores aos 300 km/h, ou ben

A unha velocidade da orde de 200 km/h nas liñas da sección 2.1, en caso de ser compatibles coas posibilidades desas liñas.

Ademais, os vehículos concibidos para funcionar a unha velocidade máxima inferior a 200 km/h que posiblemente vaian circular por toda a rede transeuropea de alta velocidade, ou por unha parte desta, cando sexan compatibles cos niveis de rendemento da dita rede, deberán reunir os requisitos que garantan un funcionamento seguro nesa rede.

3. *Coherencia do sistema ferroviario*

A calidade do transporte ferroviario español require, entre outras cousas, unha absoluta coherencia entre as características da rede (no sentido amplo do termo, é dicir, incluídas as partes fixas de todos os subsistemas afectados) e as dos vehículos (incluídas as partes embarcadas de todos os subsistemas afectados). Desta coherencia dependen os niveis das prestacións, de seguridade e calidade de servizo, e o seu custo.

4. *Ampliación do ámbito de aplicación*

4.1 Subcategorías de redes e vehículos.—Para que a interoperabilidade resulte rendible, poderanse crear novas subcategorías de todas as categorías de redes e vehículos mencionadas neste anexo. En caso necesario, as especificacións funcionais e técnicas poderán variar segundo a subcategoría.

4.2 Salvagardas relativas aos custos.—A análise custo-beneficio das medidas propostas terá en conta, entre outras cousas, o seguinte:

- Custo da medida proposta,
- Beneficios para a interoperabilidade da ampliación do ámbito de aplicación a subcategorías particulares de redes e vehículos,
- Redución dos custos de capital e das cargas financeiras, derivada das economías de escala e dun mellor aproveitamento dos vehículos,
- Redución dos custos de investimento, de mantemento e de funcionamento debido ao aumento da competencia entre fabricantes e empresas de mantemento,
- Beneficios en materia de ambiente, grazas ás melloras técnicas introducidas no sistema ferroviario,
- Aumento da seguridade de funcionamento. Ademais, a avaliación indicará o posible impacto para todos os operadores e axentes económicos participantes.

ANEXO II

Subsistemas

1. *Lista de subsistemas*

Para efectos deste real decreto, o sistema constitutivo do sistema ferroviario dividírase segundo os subsistemas seguintes, correspondentes:

- a) Ben a ámbitos de natureza estrutural:

Infraestruturas.
Enerxía.

Control-mando e sinalización.
Material rodante.

b) Ben a ámbitos de natureza funcional:

Explotación e xestión do tráfico,
Mantemento,
Aplicacións telemáticas ao servizo dos pasaxeiros e do transporte de mercadorías.

2. Descrición dos subsistemas

Sen prexuízo da determinación dos elementos e aspectos relacionados coa interoperabilidade que poida efectuar cada ETI en relación aos distintos subsistemas, estes comprenderán, en particular:

2.1 Infraestrutura: a vía tendida, os equipamentos de vía, as obras civís (pontes, túneles, etc.), as infraestruturas asociadas nas estacións (plataformas, zonas de acceso, incluídas as necesidades das persoas con mobilidade reducida, etc.), e os equipamentos de seguridade e protección.

2.2 Enerxía: o sistema de electrificación, incluído o material aéreo e os compoñentes dos equipamentos de medición dos consumos eléctricos que se encontren a bordo.

2.3 Control-mando e sinalización: todos os equipamentos necesarios para garantir a seguridade, o mando e o control da circulación dos trens autorizados a transitar pola rede.

2.4 Explotación e xestión do tráfico: os procedementos e equipamentos asociados que permitan asegurar unha explotación coherente dos diferentes subsistemas estruturais, tanto en condicións de funcionamento normal como de funcionamento degradado, mesmo a formación e conducción dos trens, a planificación e a xestión do tráfico.

O conxunto de cualificacións profesionais exixibles para a prestación dos servizos transfronteirizos.

2.5 Aplicacións telemáticas. De conformidade co anexo I, este subsistema comprende dúas partes:

a) As aplicacións destinadas aos servizos de viaxeiros, incluídos os sistemas de información aos viaxeiros antes da viaxe e durante esta, os sistemas de reserva, os sistemas de pagamento, a xestión de equipaxes, a xestión das correspondencias entre trens e con outros modos de transporte;

b) As aplicacións destinadas aos servizos de transporte de mercadorías, incluídos os sistemas de información (seguimento en tempo real da mercadoría e dos trens), os sistemas de selección e asignación, os sistemas de reserva, de pagamento e de facturación, a xestión das correspondencias con outros modos de transporte, a expedición dos documentos electrónicos de acompañamento.

2.6 Material rodante: a estrutura, o sistema de mando e de control de todos os equipamentos do tren, dispositivos de captación de corrente, equipamentos de tracción e transformación da enerxía, de freada e de enganche, os órganos de rodadura (bogies, eixes) e a suspensión, as portas, as interfaces home/máquina (conductor, persoal de tren e viaxeiros, incluídas as necesidades das persoas con mobilidade reducida), os dispositivos de seguridade pasivos ou activos, os dispositivos necesarios para a saúde dos viaxeiros e do persoal de tren.

2.7 Mantemento: os procedementos, os equipamentos asociados, as instalacións loxísticas de mantemento e as reservas que permiten realizar as operacións de mantemento correctivo e preventivo de carácter preceptivo previstas para asegurar a interoperabilidade do sistema ferroviario e garantir as prestacións necesarias.

ANEXO III

Requisitos esenciais

1. *Requisitos xerais*

1.1 Seguridade:

1.1.1 O deseño, a construción ou a fabricación, o mantemento e a vixilancia dos compoñentes fundamentais para a seguridade e, en especial, dos elementos que interveñen na circulación dos trens deben garantir a seguridade no nivel que corresponde aos obxectivos fixados para a rede, mesmo en situacións degradadas definidas.

1.1.2 Os parámetros do contacto roda-carril deben cumprir os criterios de estabilidade de rodadura necesarios para garantir unha circulación totalmente segura á velocidade máxima autorizada. Os parámetros dos equipamentos de freada deben garantir que é posible parar, na distancia de freada establecida, á velocidade máxima autorizada.

1.1.3 Os compoñentes utilizados deben resistir os esforzos normais ou excepcionais especificados durante o seu período de servizo. Aplicando os medios adecuados débense limitar as repercusións dos seus fallos fortuítos na seguridade.

1.1.4 No deseño das instalacións fixas e do material rodante, así como na elección dos materiais utilizados, hai que ter en conta o obxectivo de limitar a xeración, propagación e efectos do lume e do fume en caso de incendio.

1.1.5 Os dispositivos destinados a seren manipulados polos usuarios débense deseñar de modo que non poñan en perigo o seu manexo seguro ou a saúde e a seguridade dos usuarios en caso dunha posible utilización non conforme cos letreiros de instrucións.

1.2 *Fiabilidade, dispoñibilidade:* a vixilancia e o mantemento dos elementos fixos e móbiles que interveñen na circulación dos trens débense organizar, levar a cabo e cuantificar de maneira que quede asegurado o seu funcionamento nas condicións previstas.

1.3 Saúde:

1.3.1 Nin nos trens nin nas infraestruturas ferroviarias se deben utilizar materiais que polo seu modo de utilización poidan constituír un risco para a saúde.

1.3.2 Na elección, instalación e utilización deste material débese ter en conta o obxectivo de limitar a emisión de fumes ou gases nocivos e perigosos, especialmente en caso de incendio.

1.4 Protección do ambiente:

1.4.1 Na concepción do sistema ferroviario débense avaliar e ter en conta as repercusións da súa implantación e explotación sobre o ambiente, de conformidade coa normativa comunitaria vixente.

1.4.2 Os materiais utilizados en trens e infraestruturas deben evitar a emisión de fumes ou gases nocivos e perigosos para o ambiente, especialmente en caso de incendio.

1.4.3 O material rodante e os sistemas de alimentación de enerxía débense concibir e fabricar de modo que sexan compatibles desde o punto de vista electromagnético coas instalacións, os equipamentos e as redes públicas ou privadas con que poidan interferir.

1.4.4 A explotación do sistema ferroviario debe respectar os niveis regulamentarios en materia de molestias sonoras.

1.4.5 A explotación do sistema ferroviario non debe provocar no solo un nivel de vibracións inadmisibles para as actividades e o medio polo cal discorra, nas proximidades da infraestrutura e en estado normal de mantemento.

1.5 Compatibilidade técnica: as características técnicas das infraestruturas e das instalacións fixas deben ser compatibles entre si e coas dos trens que vaian circular polo sistema ferroviario.

En caso de que, nalgunhas partes da rede, resulte difícil axustarse ás ditas características, poderíanse aplicar solucións temporais que garantan a compatibilidade futura.

2. *Requisitos específicos de cada subsistema*

2.1 Infraestruturas:

2.1.1 Seguridade. Tomaranse medidas adecuadas para evitar o acceso ou a irrupción indeseables nas instalacións. Así mesmo, débense adoptar medidas que limiten o perigo para as persoas, en especial no momento do paso dos trens polas estacións.

As infraestruturas a que ten acceso o público débense concibir e construír de modo que se limiten os riscos para a seguridade das persoas (estabilidade, incendio, accesos, evacuación, plataforma, etc.).

Deberanse tomar disposicións apropiadas para ter en conta as condicións especiais de seguridade nos túneles e viadutos de gran lonxitude.

2.2 Enerxía:

2.2.1 Seguridade. O funcionamento das instalacións de alimentación de enerxía non debe pór en perigo a seguridade dos trens nin das persoas (usuarios, persoal de explotación, habitantes do contorno e terceiros).

2.2.2 Protección do ambiente. O funcionamento das instalacións de alimentación de enerxía eléctrica ou térmica non debe afectar o ambiente por riba dos límites especificados.

2.2.3 Compatibilidade técnica. Os sistemas de alimentación de enerxía eléctrica/térmica utilizados deben permitir que os trens desenvolvan as prestacións especificadas, no caso da electricidade, ser compatibles cos dispositivos de captación instalados nos trens.

2.3 Control-mando e sinalización:

2.3.1 Seguridade. As instalacións e operacións de control-mando e sinalización que se utilicen deberán permitir unha circulación dos trens que presente o nivel de seguridade que corresponda aos obxectivos fixados para a rede. Os sistemas de control-mando e sinalización deberán seguir permitindo a circulación en condicións plenamente seguras dos trens autorizados a circular en situacións degradadas definidas.

2.3.2 Compatibilidade técnica. Toda nova infraestrutura e todo novo material rodante construído ou desenvolvido despois da adopción de sistemas de control-mando e sinalización compatibles deberán estar adaptados á utilización dos ditos sistemas.

Os equipamentos de control-mando e de sinalización instalados nos postos de conducción dos trens deberán permitir unha explotación normal, nas condicións especificadas, no sistema ferroviario.

2.4 Material rodante:

2.4.1 Seguridade. As estruturas do material rodante e das conexións entre vehículos deben estar deseñadas de maneira que protexan os espazos en que se encontren os viaxeiros e os postos de conducción en caso de colisión ou descarrilamento.

Os equipamentos eléctricos non deben pór en perigo a seguridade do funcionamento das instalacións de control-mando e sinalización.

As técnicas de freada e os esforzos exercidos deben ser compatibles co deseño das vías, as obras de enxeñaría e os sistemas de sinalización.

Débense tomar medidas en materia de acceso aos compoñentes baixo tensión eléctrica para que non perigue a seguridade das persoas.

Deben existir dispositivos que, en caso de perigo, permitan aos pasaxeiros advertir o condutor e o persoal do tren e poñerse en contacto con este.

As portas de acceso deben estar dotadas dun sistema de peche e apertura que garanta a seguridade dos viaxeiros.

Deben existir saídas de emerxencia e estas deben estar sinalizadas.

Deberanse tomar disposicións apropiadas para ter en conta as condicións especiais de seguridade nos túneles de gran lonxitude.

A bordo dos trens deberá existir un sistema de iluminación de emerxencia con intensidade e autonomía suficientes.

Os trens deben levar un sistema de sonorización que permita que o persoal do tren poida dirixir mensaxes aos viaxeiros.

2.4.2 **Fiabilidade, dispoñibilidade.** O deseño dos equipamentos vitais, de rodadura, tracción e freada, así como de control-mando, debe permitir, nunha situación degradada definida, a continuación do traxecto sen consecuencias nefastas para os equipamentos que sigan funcionando.

2.4.3 **Compatibilidade técnica.** Os equipamentos eléctricos deben ser compatibles co funcionamento das instalacións de control-mando e sinalización.

En caso de tracción eléctrica, as características dos dispositivos de captación de corrente deberán permitir a circulación dos trens cos sistemas de alimentación de enerxía do sistema ferroviario.

As características do material rodante deberán permitirlle circular en todas as liñas en que estea prevista a súa explotación, tendo en conta as correspondentes condicións climáticas.

2.4.4 **Control.** Os trens deberán ir equipados dun aparello rexistrador. Os datos recollidos polo dito aparello e o tratamento da información serán obxecto de harmonización conforme a normativa comunitaria.

2.5 Mantemento:

2.5.1 **Saúde e seguridade.** As instalacións técnicas e os procedementos utilizados nos centros deben garantir unha explotación segura do subsistema de que se trate e non constituír unha ameaza para a saúde e a seguridade.

2.5.2 **Protección do ambiente.** As instalacións técnicas e os procedementos utilizados nos centros de mantemento non deben exceder os niveis de nocividade admisibles para o medio circundante.

2.5.3 **Compatibilidade técnica.** As instalacións de mantemento en que se trate o material rodante deberán permitir que se leven a cabo as operacións de seguridade, hixiene e comodidade en todos os materiais para os que fosen deseñadas.

2.6 Explotación e xestión do tráfico:

2.6.1 **Seguridade.** A coherencia das normas de explotación das redes, así como a cualificación dos condutores e do persoal de tren e dos centros de control, deben garantir unha explotación segura, tendo en conta os diferentes requisitos dos servizos transfronteirizos e nacionais.

As operacións e periodicidade do mantemento, a formación e cualificación do persoal que realiza este traballo e do persoal dos centros de control, así como o sistema de aseguramento da calidade establecido polos operadores correspondentes nos centros de control e mantemento deben garantir un alto nivel de seguridade.

2.6.2 **Fiabilidade, dispoñibilidade.** As operacións e periodicidade do mantemento, a formación e cualificación do persoal que realiza este traballo e o persoal dos centros de control, así como o sistema de aseguramento da calidade establecido polos operadores correspondentes nos centros de control e mantemento deben garantir un alto nivel de fiabilidade e dispoñibilidade do sistema.

2.6.3 **Compatibilidade técnica.** A coherencia das normas de explotación das redes, así como a cualificación dos condutores, do persoal de tren e dos encargados da xestión

da circulación, deben garantir a eficacia da explotación no sistema ferroviario convencional, tendo en conta os diferentes requisitos dos servizos nacionais e transfronteirizos.

2.7 Aplicacións telemáticas ao servizo dos pasaxeiros e do transporte de mercadorías:

2.7.1 Compatibilidade técnica. Os requisitos esenciais nos ámbitos das aplicacións telemáticas que garanten un mínimo de calidade de servizo aos viaxeiros e aos clientes do sector de transporte de mercadorías refírense, en especial, á compatibilidade técnica.

Para estas aplicacións telemáticas garantirase: que as bases de datos, os programas informáticos e os protocolos de comunicación de datos se desenvolvan de forma que aseguren ao máximo posible os intercambios de datos tanto entre aplicacións diferentes como entre operadores distintos, con exclusión dos datos comerciais confidenciais, un acceso fácil á información por parte dos usuarios.

2.7.2 Fiabilidade, dispoñibilidade. Os modos de utilización, xestión, actualización e mantemento das ditas bases de datos, programas informáticos e protocolos de comunicacións de datos garantirán a eficacia destes sistemas e a calidade do servizo.

2.7.3 Saúde. As interfaces destes sistemas cos usuarios deberán respectar as normas mínimas en canto á ergonómia e á protección da saúde.

2.7.4 Seguridade. Deberanse garantir niveis de integridade e fiabilidade suficientes para o almacenamento ou a transmisión de información relacionada coa seguridade.

ANEXO IV

Declaración «CE» de conformidade e idoneidade para o uso dos compoñentes de interoperabilidade

1. *Compoñentes e interoperabilidade*

A declaración «CE» aplicarase aos compoñentes de interoperabilidade relacionados coa interoperabilidade do sistema ferroviario que se mencionan no artigo 8. Estes compoñentes de interoperabilidade poden ser:

1.1 Compoñentes comúns. Son os compoñentes non específicos do sistema ferroviario que poden ser utilizados noutros campos sen necesidade de modificación.

1.2 Compoñentes comúns con características específicas. Son os compoñentes que, como tales, non son específicos do sistema ferroviario, pero que deben ofrecer determinadas prestacións específicas cando van ser utilizados nel.

1.3 Compoñentes específicos. Son os compoñentes propios das aplicacións ferroviarias.

2. *Ámbito de aplicación*

A declaración «CE» refírese:

Ben á avaliación, por un ou varios organismos notificados, da conformidade intrínseca dun compoñente de interoperabilidade, considerado illadamente, coas especificacións técnicas a que se debe axustar,

Ben á avaliación/valoración, por un ou varios organismos notificados, da idoneidade para o uso dun compoñente de interoperabilidade, considerado no seu contorno ferroviario, en especial cando interveñen interfaces, con respecto ás especificacións técnicas, en particular de índole funcional, que deban ser comprobadas.

Para os procedementos de avaliación que levan a cabo os organismos notificados, tanto na fase de deseño como na de produción, utilizaranse os módulos definidos na Decisión 93/465/CEE, de acordo coas modalidades indicadas nas ETI.

3. Contido da declaración «CE»

A declaración «CE» de conformidade ou de idoneidade para o uso e os documentos que a acompañen irán debidamente datados e asinados.

Esta declaración deberase redactar en idioma castelán, e conterá os seguintes elementos:

Referencias da Directiva 2008/57/CE,

Nome, apelidos e enderezo do fabricante ou do seu mandatario establecido na Unión Europea (indicarse a razón social e o enderezo completo; se se trata dun mandatario, consignarse tamén a razón social do fabricante),

Descrición do compoñente de interoperabilidade (marca, tipo, etc.),

Indicación do procedemento seguido para declarar a conformidade ou a idoneidade para o uso (artigo 8),

Todas as descrições pertinentes a que se axuste o compoñente de interoperabilidade e, en particular, as condicións de utilización,

Nome e enderezo do organismo ou organismos notificados que interviñesen no procedemento seguido para a conformidade ou a idoneidade para o uso, e data do certificado de inspección, no que, se for o caso, figurarán o período e as condicións de validez do dito certificado,

Se é o caso, a referencia das especificacións europeas,

Se é o caso, a referencia das especificacións europeas, identificación do signatario apoderado do fabricante ou do seu mandatario establecido na Unión Europea.

ANEXO V

Declaración «CE» de verificación dos subsistemas

A declaración «CE» de verificación e os documentos que a acompañen deberán ir debidamente datados e asinados. Esta declaración deberá estar redactada en idioma castelán, e conterá os seguintes elementos:

Referencias da Directiva 2008/57/CE,

Nome e enderezo da entidade contratante, o fabricante ou os seus mandatarios establecidos na Unión Europea (indicarse a razón social e enderezo completo; en caso de que se trate dun mandatario, consignarse tamén a razón social da entidade contratante ou o fabricante),

Breve descrição do subsistema,

Nome e enderezo do organismo notificado que efectuou a verificación «CE» prevista no artigo 13,

Referencias dos documentos contidos no expediente técnico,

Todas as disposicións pertinentes, provisionais ou definitivas, que debe cumprir o subsistema, e especialmente, se é o caso, as restricións ou condicións de explotación,

Se é provisional, o período de validez da declaración «CE»,

Identificación do signatario.

ANEXO VI

Procedemento de verificación «CE» dos subsistemas

1. *Introdución*

A verificación «CE» é o procedemento polo que un organismo notificado comproba e certifica que o subsistema é:

Conforme o disposto na Directiva 2008/57/CE,

Conforme as demais disposicións regulamentarias de aplicación en cumprimento do Tratado, e pode ser posto en servizo.

2. *Etapas*

A verificación do subsistema abrangue as seguintes etapas:

Deseño global,
Producción: fabricación do subsistema, incluídas a execución das obras de enxeñaría civil, a fabricación, a montaxe dos compoñentes e a regraxa do conxunto,
Ensaio do subsistema acabado.

Para a fase de deseño (incluídas as probas de tipo), así como para a fase de fabricación, o solicitante, como primeiro paso, poderá pedir que se leve a cabo unha avaliación.

Nese caso, a avaliación ou avaliacións conducirán a unha ou máis declaracións de verificación intermedia («DVI») que emitirá o organismo notificado que elixise o solicitante. Pola súa vez, o organismo notificado redactará unha «declaración CE de conformidade intermedia de subsistema» destinada ás fases correspondentes.

3. *Certificación*

O organismo notificado responsable da verificación «CE» avaliará o deseño e a fabricación do subsistema e expedirá o certificado de verificación destinado ao solicitante, que, pola súa vez, expedirá a declaración «CE» de verificación destinada, cando o subsistema vaia ser implantado ou explotado no Estado español, á Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias.

Cando dispoña delas, o organismo notificado terá en conta as DVI e, co fin de emitir o certificado «CE» de verificación:

Verificará que o subsistema:

Está cuberto polas DVI de deseño e fabricación pertinentes, cando o solicitante pedise estas dúas fases ao organismo notificado, ou

Corresponde, unha vez fabricado, a todos os aspectos cubertos pola DVI de deseño expedida ao solicitante, cando este pedise ao organismo notificado só para a fase de deseño,

Comprobará que cobre correctamente o requisito da ETI e avaliará o deseño e os elementos de produción non cubertos polas DVI de deseño ou produción.

4. *Expediente técnico*

O expediente técnico adxunto á declaración de verificación deberase estruturar do seguinte modo:

Para as infraestruturas: planos das obras, actas de aprobación de escavacións e armadura, informes de probas e de control dos formigóns, etc.,

Para os demais subsistemas: planos xerais e de detalle acordos coa execución, esquemas eléctricos e hidráulicos, esquemas dos circuitos de mando, descrición dos sistemas informáticos e dos automatismos, actas, manuais ou plans de funcionamento e mantemento, etc.,

Lista dos compoñentes de interoperabilidade mencionados no artigo 6 e seguintes, incorporados ao subsistema,

Copias das declaracións «CE» de conformidade ou de idoneidade para o uso das que deben estar provistos os citados compoñentes, conforme o disposto no artigo 7 deste real decreto, acompañadas, se é o caso, dos cadernos de cálculos correspondentes e dunha copia dos informes dos ensaios e inspeccións efectuados por organismos notificados sobre a base das especificacións técnicas comúns,

Cando se dispoña dela, a ou as DVI e, neste caso, a declaración ou declaracións «CE» intermedias de conformidade do subsistema que acompañan o certificado «CE» de

verificación, incluído o resultado da comprobación da súa validez por parte do organismo notificado,

Certificado do organismo notificado encargado da verificación «CE» de que o proxecto é conforme o disposto neste real decreto, acompañado dos cadernos de cálculos correspondentes, visado polo citado organismo e onde se fagan constar, se é o caso, as reservas formuladas durante a execución das obras e que non se retirasen; o certificado irá acompañado, así mesmo, dos informes de visitas e auditorías que o organismo elaborase en cumprimento da súa misión, segundo se indica nos puntos 5.3 e 5.4 do número seguinte.

5. *Vixilancia*

5.1 A vixilancia «CE» ten por finalidade asegurarse de que se cumpriron as obrigas derivadas do expediente técnico durante a realización do subsistema.

5.2 O organismo notificado encargado de verificar a realización deberá ter acceso permanente ás obras, talleres de fabricación, zonas de almacenamento e, se é o caso, de prefabricación, ás instalacións de ensaio e, en xeral, a todo lugar que considere necesario para o cumprimento da súa función. O solicitante deberalle remitir ou facer que se lle remitan todos os documentos pertinentes e, en particular, os planos de execución e a documentación técnica do subsistema.

5.3 O organismo notificado que verifique a realización levará a cabo auditorías periódicas para asegurarse de que se cumpre o disposto neste real decreto, e presentará, con ocasión destas, un informe de auditoría aos profesionais encargados da realización. Poderá ser convocado en determinadas fases da obra.

5.4 Por outra parte, o organismo notificado poderá visitar sen aviso previo as obras ou os talleres de fabricación. Con ocasión destas visitas, poderá efectuar auditorías completas ou parciais. Facilitará un informe da visita e, se é o caso, un informe da auditoría aos profesionais encargados da realización.

5.5 Con vistas a emitir a declaración «CE» de conformidade para o uso a que fai referencia o anexo IV (sección 2), o organismo notificado deberá estar en condicións de supervisar un subsistema en que se tivese montado un compoñente de interoperabilidade a fin de comprobar, cando así o requira a ETI correspondente, a súa idoneidade para o uso dentro do contorno ferroviario en que se quixer utilizar.

6. *Presentación*

O expediente completo a que se refire o punto 4 presentarase ante o solicitante, en apoio da DVI, se está dispoñible, expedida polo organismo notificado encargado dela ou en apoio do certificado de conformidade expedido polo organismo notificado encargado da verificación do subsistema en condicións de funcionamento. O expediente xuntarase á DVI e/ou á declaración «CE» de verificación que o solicitante remitirá á Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias.

O solicitante conservará unha copia do expediente durante toda a vida útil do subsistema. O expediente será remitido aos outros Estados membros da UE que o soliciten.

7. *Publicación*

Todos os organismos notificados publicarán, con carácter periódico, a información pertinente relacionada coas solicitudes de verificación «CE» recibidas, coas DVI concedidas ou denegadas, cos certificados de verificación expedidos ou denegados, cos certificados de conformidade denegados.

8. *Lingua*

Os expedientes e a correspondencia relacionados cos procedementos de verificación «CE» redactaranse en idioma castelán.

ANEXO VII

Parámetros que se deben controlar para a entrada en servizo de vehículos non conformes coas ETI e a clasificación das normas nacionais

1. Lista de parámetros

1.1 Documentación xeral: documentación xeral (descrición do vehículo novo, renovado ou acondicionado e o seu uso previsto, información sobre deseño, reparacións, explotación e mantemento, expediente técnico, etc.).

1.2 Estrutura e partes mecánicas: integridade mecánica e interfaces entre vehículos (incluídos topes e órganos de tracción, pasarelas), solidez da estrutura e os accesorios do vehículo (por exemplo, asentos), capacidade de carga, seguridade pasiva (incluída a resistencia interior e exterior a choques).

1.3 Interacción vehículo/vía e dimensión exterior: interfaces mecánicas coa infraestrutura (comportamento dinámico e estático, distancias e axustes, dimensións exteriores, órganos de rodadura, etc.).

1.4 Equipamentos de freada: elementos de freada (incluídos a protección antiescorregamento, o control de freada e o rendemento de freada en modo de servizo, de emerxencia e de aparcamento).

1.5 Elementos relativos aos pasaxeiros: instalacións para os pasaxeiros e o seu contorno (incluídas ventás e portas, necesidades das persoas con mobilidade reducida, etc.).

1.6 Condicións ambientais e efectos aerodinámicos: impacto do ambiente sobre o vehículo e impacto do vehículo sobre o ambiente (incluídas as condicións aerodinámicas e as interfaces entre o vehículo e a parte de terra do sistema ferroviario e co contorno exterior).

1.7 Aviso exterior, marcación, funcións e requisitos en materia de integridade do software: avisos exteriores, marcas, funcións e integridade do software, por exemplo, funcións relacionadas coa seguridade que inciden no comportamento do tren, incluído o bus do tren.

1.8 Sistemas de alimentación eléctrica e de control a bordo: sistemas de propulsión, de alimentación eléctrica e de control a bordo, máis a interface do vehículo coa infraestrutura de alimentación eléctrica e todos os aspectos da compatibilidade electromagnética.

1.9 Instalacións, interfaces e contorno do persoal: instalacións, interfaces, condicións de traballo e contorno a bordo para o persoal (incluídos os postos de condución e a interface home-máquina).

1.10 Seguridade contra incendios e evacuación.

1.11 Mantemento: instalacións e interfaces a bordo para o mantemento.

1.12 Control, mando e sinalización a bordo: todos os equipamentos de a bordo necesarios para garantir a seguridade, o mando e o control da circulación dos trens autorizados a transitar pola rede, e os seus efectos na parte de terra do sistema ferroviario.

1.13 Requisitos operativos específicos: requisitos operativos específicos dos vehículos (incluídos o funcionamento degradado, a recuperación do vehículo, etc.).

1.14 Elementos relativos ás mercadorías: requisitos específicos das mercadorías e o seu contorno (incluídas as instalacións específicas para o transporte de mercadorías perigosas).

As explicacións e exemplos que figuran en cada unha das catorce epígrafes anteriores da lista de parámetros facilitanse con fins informativos; non son definicións dos parámetros.

2. Clasificación de normas

As normas nacionais relativas aos parámetros indicados no punto anterior incorporaranse a un dos tres grupos que se especifican seguidamente. Exceptúanse desta

prescrición as normas e restricións de carácter estritamente local; a súa verificación forma parte dos controis que deberán aplicar, de común acordo, as empresas ferroviarias e os administradores de infraestruturas ferroviarias.

Grupo A. O grupo A comprende:

As normas internacionais,
As normas nacionais consideradas equivalentes no plano da seguridade ferroviaria ás normas nacionais doutros Estados da Unión Europea.

Grupo B. O grupo B comprende toda norma non incluída nos grupos A ou C ou que non se clasificase aínda nun deles.

Grupo C. O grupo C comprende as normas estritamente necesarias e vinculadas ás características técnicas da infraestrutura que teñan por obxecto garantir unha explotación segura e interoperable na rede (por exemplo: as dimensións exteriores).

ANEXO VIII

Organismos notificados. Criterios que terá en conta a Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias para a notificación de organismos

1. O organismo, o seu director e o persoal encargado das verificacións non poderán intervir, nin directamente nin en calidade de mandatarios, no deseño, fabricación, construción, comercialización ou mantemento dos compoñentes de interoperabilidade ou subsistemas nin na súa explotación. Esta circunstancia non exclúe a posibilidade dun intercambio de información técnica entre o fabricante e o organismo.

2. O organismo e o persoal encargado do control deberán levar a cabo as operacións de verificación coa maior integridade profesional e a maior competencia técnica, e estar libres de toda presión e incentivo, en particular de tipo económico, que poida influír no seu xuízo ou nos resultados do seu control, especialmente se tales presións e incentivos emanan de persoas ou grupos de persoas interesados no resultado das verificacións.

En particular, o organismo e o persoal encargado das verificacións deberán gozar de independencia funcional tanto das autoridades designadas para expedir as autorizacións de entrada en servizo, no marco deste real decreto, as licenzas, no marco da Lei do sector ferroviario e do Regulamento do sector ferroviario, e os certificados e autorizacións de seguridade, no marco do Regulamento de seguridade na circulación na rede ferroviaria de interese xeral, como das entidades a cargo das investigacións en caso de accidente.

3. O organismo deberá dispor do persoal e posuír os medios necesarios para cumprir debidamente os labores técnicos e administrativos relacionados coa realización das verificacións; deberá ter acceso, así mesmo, ao material necesario para as verificacións excepcionais.

4. O persoal encargado dos controis deberá posuír:

A formación técnica e profesional adecuada para o desempeño das tarefas concretas que leve a cabo,

Coñecementos satisfactorios das disposicións relativas aos controis que realiza e unha práctica suficiente nos ditos controis,

A aptitude necesaria para redactar os certificados, as actas e os informes en que se plasmarán os controis efectuados.

5. O organismo asegurará a independencia do persoal encargado do control. A remuneración de cada axente non dependerá do número de controis que efectúe nin dos resultados destes.

6. O organismo deberá subscribir un seguro de responsabilidade civil ou, se é o caso, ter cuberta a responsabilidade civil que poida derivar da súa actuación mediante outra garantía financeira equivalente.

7. O persoal do organismo estará obrigado ao segredo profesional en todo o que chegue a coñecer no exercicio das súas funcións (salvo ante as autoridades administrativas competentes e os organismos de investigación de accidentes do Estado en que desempeña a súa actividade, así como ante os organismos de investigación de accidentes encargados de investigar os accidentes causados por un fallo dos compoñentes de interoperabilidade ou dos subsistemas comprobados) no marco deste real decreto.