

Tributario y Aduanero, sus Adjuntos, los Inspectores Jefes, ...».

En la página 43301, Disposición adicional quinta, donde dice: «... se pondrán formalmente en conocimiento del titular de la Dependencia de Control Tributario y Aduanero o de su Adjunto, ...»; debe decir: «... se pondrán formalmente en conocimiento del titular de la Dependencia de Control Tributario y Aduanero o de sus Adjuntos, ...».

En la página 43301, Disposición transitoria primera.1, donde dice: «... en virtud de lo dispuesto en la disposición adicional segunda, ...», debe decir: «... en virtud de lo dispuesto en la disposición adicional primera, ...».

En la página 43301, Disposición transitoria primera.2, donde dice: «... obligados tributarios que, en virtud de lo dispuesto en la disposición adicional segunda, queden adscritos a la Delegación Central, ...», debe decir: «... obligados tributarios que sean adscritos a la Delegación Central...».

En la página 43304, Disposición final quinta. Dos, apartado Séptimo.3.g), donde dice: «... y por supresión, en lo posible, del soporte papel», debe decir: «... y por la supresión, en lo posible, del soporte papel.».

En la página 43304, Disposición final sexta, en el título y en el primer párrafo, donde dice: «... por la que se crean las oficinas de relación con los Tribunales y les son atribuidas las competencias», debe decir: «... por la que se crean las oficinas de relación con los Tribunales y les son atribuidas competencias».

## MINISTERIO DE FOMENTO

**6246** REAL DECRETO 354/2006, de 29 de marzo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

El Real Decreto 646/2003, de 30 de mayo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, incorporó al ordenamiento interno la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional. Esta norma comunitaria tenía por finalidad la armonización de las normas técnicas aplicables a los ferrocarriles, para lo cual fijó las condiciones que deben cumplirse para lograr la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional en el territorio de la Unión Europea y reguló, entre otras importantes cuestiones, las condiciones de los subsistemas, los requisitos esenciales sobre diseño, construcción, mantenimiento y vigilancia de los componentes, en especial de los elementos que intervienen en la circulación de los trenes, el régimen de conformidad e idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad, la declaración de verificación de los subsistemas y el procedimiento de verificación de los subsistemas.

La citada directiva ha sido modificada por la Directiva 2004/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por la que se modifican la Directiva 96/48/CE del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario europeo de alta velocidad y la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, razón por la cual se hace necesario recoger también en nuestro ordenamiento las modificaciones efectuadas en la norma comunitaria.

Dada la complejidad de la materia regulada se ha estimado conveniente, en aras de la claridad normativa, y a fin de facilitar su aplicación, llevar a efecto dicha transposición mediante una nueva disposición que sustituya

íntegramente a la vigente, en lugar de reformar parcialmente esta última. Ello se hace particularmente aconsejable teniendo en cuenta, además, el régimen de apertura del mercado de transporte nacional de mercancías por ferrocarril establecido desde la entrada en vigor de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, que se ha extendido asimismo al transporte internacional de mercancías a partir del 31 de diciembre de 2005 de conformidad con el apartado B de su disposición transitoria primera. El real decreto que ahora se aprueba sustituye, pues, al Real Decreto 646/2003, de 30 de mayo, y recoge los requisitos establecidos en la Directiva 2004/50/CE en relación con las especificaciones técnicas de interoperabilidad, los componentes de interoperabilidad, los subsistemas, los organismos notificados y los registros de la infraestructura y del material rodante. La norma recoge, asimismo, algunas modificaciones de detalle en la regulación de la infraestructura y el transporte ferroviario contenida en el Reglamento del sector ferroviario, aprobado por el Real Decreto 2384/2004, de 30 de diciembre, con el fin de facilitar su interpretación y aplicación.

La competencia para incorporar al derecho interno la citada normativa comunitaria viene dada por lo dispuesto en el artículo 149.1.21.<sup>a</sup> de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma. Al propio tiempo, la disposición final primera de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, habilita al Gobierno para dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo y cumplimiento de dicha Ley.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 24 de marzo de 2006,

DISPONGO:

### CAPÍTULO I

#### Disposiciones generales

##### Artículo 1. Objeto.

1. Este real decreto tiene por objeto fijar las condiciones que deben cumplirse para realizar la interoperabilidad de la parte española del sistema ferroviario transeuropeo convencional, que se describe en el anexo I.

2. Dichas condiciones se refieren al proyecto, construcción, puesta en servicio, rehabilitación, renovación, explotación y mantenimiento de los elementos de dicho sistema que entren en servicio después de la fecha de entrada en vigor de este real decreto, así como a las cualificaciones profesionales y a las condiciones de salud y seguridad del personal que contribuye a su explotación y mantenimiento.

3. Para cada subsistema, este real decreto se refiere a las disposiciones relativas a los componentes de interoperabilidad, a las interfaces y a los procedimientos, así como a las condiciones de coherencia global del sistema ferroviario transeuropeo convencional requeridas para conseguir su interoperabilidad.

##### Artículo 2. Definiciones.

A los efectos de este real decreto, se entenderá por:

a) Sistema ferroviario transeuropeo convencional: el conjunto compuesto por las infraestructuras ferroviarias, incluidas las líneas e instalaciones fijas, de la red transeuropea de transporte, construidas o acondicionadas para el transporte ferroviario convencional y el transporte ferro-

viario combinado, y por el material rodante concebido para recorrer dichas infraestructuras, como se describe en el anexo I.

b) Interoperabilidad: la capacidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional para permitir la circulación segura e ininterrumpida de trenes que cumplen las prestaciones requeridas para estas líneas. Dicha capacidad se basará en el conjunto de condiciones reglamentarias, técnicas y operativas que deberán cumplirse para satisfacer los requisitos esenciales.

c) Subsistemas: el resultado de la división del sistema ferroviario transeuropeo convencional, tal como se indica en el anexo II. Estos subsistemas para los cuales deberán definirse requisitos esenciales son de carácter estructural o funcional.

d) Componentes de interoperabilidad: todo componente elemental, grupo de componentes, subconjunto o conjunto completo de materiales incorporados o destinados a ser incorporados en un subsistema, de los que dependa directa o indirectamente la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional. El concepto de «componente» engloba no sólo objetos materiales, sino también inmateriales, como los programas informáticos.

e) Requisitos esenciales: el conjunto de condiciones descritas en el anexo III que deben satisfacer el sistema ferroviario transeuropeo convencional, los subsistemas y los componentes de interoperabilidad, incluidas las interfaces.

f) Especificación europea: una definición técnica común, certificación técnica europea o una norma nacional que incorpore una norma europea, tal como se define en el artículo 11 de la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones, por la que se incorporan las Directivas 93/38/CEE y 92/13/CEE.

g) Especificaciones técnicas de interoperabilidad (en lo sucesivo denominadas «ETI»): las especificaciones de las que es objeto cada subsistema o parte de subsistema, con vistas a satisfacer los requisitos esenciales y garantizar la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

h) Organismos notificados: los organismos encargados de evaluar la conformidad o la idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad o de tramitar el procedimiento de verificación «CE» de los subsistemas.

i) Parámetro fundamental: toda condición reglamentaria, técnica u operativa importante desde el punto de vista de la interoperabilidad y que debe ser objeto de una decisión con arreglo al procedimiento del apartado 2 del artículo 21.2 de la Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, antes de proceder a la elaboración de los proyectos completos de ETI.

j) Caso específico: toda parte del sistema ferroviario transeuropeo convencional que requiera disposiciones particulares en las ETI, temporales o definitivas, por exigencias geográficas, topográficas, de entorno urbano o de coherencia con el sistema existente. Puede incluir en especial los casos de las líneas y redes ferroviarias aisladas del resto de la red comunitaria, el gálibo, el ancho de vía o el espacio entre las vías, así como del material rodante destinado a un uso estrictamente local, regional o histórico y del material rodante procedente de terceros países o con destino a los mismos, siempre que dicho material no cruce la frontera entre dos Estados miembros de la Unión Europea.

k) Rehabilitación: trabajos importantes de modificación de un subsistema o de una parte de subsistema que mejoren el rendimiento global del subsistema.

l) Renovación: trabajos importantes de sustitución de un subsistema o de una parte de un subsistema que no afecten al rendimiento global del subsistema.

m) Sistema ferroviario existente: el conjunto constituido por las infraestructuras ferroviarias que comprende las líneas e instalaciones fijas de la red ferroviaria existente y los materiales rodantes de todas las categorías y orígenes que recorran dichas infraestructuras.

n) Sustitución en el marco de una operación de mantenimiento: la sustitución de componentes por otros de función y prestaciones idénticas, en el marco de una operación de mantenimiento preventivo o correctivo.

ñ) Puesta en servicio: el conjunto de operaciones por las que un subsistema pasa a estar en estado de funcionamiento nominal.

### Artículo 3. *Obligatoriedad de los requisitos esenciales.*

1. El sistema ferroviario transeuropeo convencional, los subsistemas y los componentes de interoperabilidad, incluidas las interfaces, deberán cumplir los requisitos esenciales que les correspondan.

2. Las especificaciones técnicas de los pliegos de los contratos que sean necesarias para cumplir las especificaciones europeas o las demás normas vigentes, no deberán ser contrarias a los requisitos esenciales.

### Artículo 4. *Excepciones a la aplicación de las ETI.*

1. Los subsistemas deberán ser conformes con las ETI, conformidad que deberá mantenerse de forma permanente durante su uso.

No obstante lo anterior, el Director General de Ferrocarriles podrá acordar que no se apliquen determinadas ETI, incluso las relativas al material rodante, en los casos y condiciones siguientes:

a) Con respecto a un proyecto de nueva línea, a la renovación o rehabilitación de una línea existente o a cualquiera de los elementos contemplados en el artículo 1.2 que se encuentre en fase avanzada de desarrollo o que sea objeto de un contrato en curso de ejecución en el momento de la publicación de dichas ETI.

b) Con respecto a un proyecto de renovación o rehabilitación de una línea existente, cuando el gálibo, el ancho de vía o la distancia entre ejes de vías o la tensión eléctrica de dichas ETI sean incompatibles con los de la línea existente.

c) Con respecto a un proyecto de nueva línea o a un proyecto de renovación o rehabilitación de una línea existente que se realice, cuando la red ferroviaria esté situada en un enclave o tenga carácter insular.

d) Con respecto a todo proyecto relativo a la renovación, ampliación o rehabilitación de una línea existente, cuando la aplicación de dichas ETI comprometa la viabilidad económica del proyecto y/o la coherencia del sistema ferroviario nacional.

e) Cuando, como consecuencia de un accidente o de una catástrofe natural, las condiciones para el restablecimiento inmediato de la red no permitan, desde el punto de vista económico o técnico, la aplicación parcial o total de las ETI pertinentes.

En todos los casos la Dirección General de Ferrocarriles notificará previamente a la Comisión Europea la intención de introducir una excepción y remitirá un expediente con las ETI o con las partes de las mismas que no desee aplicar, así como las especificaciones correspondientes que quiera aplicar.

2. Las ETI no serán obstáculo para las decisiones de los órganos competentes relativas a la utilización de las infraestructuras para la circulación de otros trenes que ellas mismas no prevean.

3. La aplicación de las ETI no debe crear obstáculos de rentabilidad al mantenimiento de la coherencia de la

red ferroviaria española. El cumplimiento de las ETI debe permitir un sistema ferroviario que mantenga de forma adecuada la coherencia de la red ferroviaria existente.

#### Artículo 5. *Motivación.*

Las decisiones adoptadas en aplicación de este real decreto que conciernan a la evaluación de la conformidad o de la idoneidad para el uso de componentes de interoperabilidad, o a la verificación de subsistemas integrantes del sistema ferroviario transeuropeo convencional, y las que se dicten en aplicación de los artículos 8.3, 9, 13.3 y 15, serán debidamente motivadas y se notificarán a los interesados de acuerdo con las reglas establecidas en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

## CAPÍTULO II

### Componentes de interoperabilidad

#### Artículo 6. *Competencia.*

La Dirección General de Ferrocarriles adoptará todas las medidas oportunas para que los componentes de interoperabilidad:

- Sólo se comercialicen si permiten la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, de conformidad con los requisitos esenciales.
- Se utilicen en el ámbito para el que estén destinados y sean instalados y mantenidos adecuadamente.

Tales medidas no obstaculizarán la comercialización de dichos componentes para otras aplicaciones.

#### Artículo 7. *Comercialización.*

No se podrá prohibir, restringir o dificultar la comercialización de componentes de interoperabilidad para su utilización en el sistema ferroviario transeuropeo convencional cuando dichos componentes cumplan lo dispuesto en este real decreto. En particular, no se podrán exigir verificaciones que ya se hayan efectuado en el marco del procedimiento que dé lugar a la declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso, cuyos elementos se recogen en el anexo IV.

#### Artículo 8. *Conformidad con los requisitos esenciales.*

1. Se considerarán conformes con los requisitos esenciales que les sean aplicables, los componentes de interoperabilidad que estén provistos de la declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso, cuyos elementos se recogen en el anexo IV.

2. Todo componente de interoperabilidad deberá ser objeto del procedimiento de evaluación de la conformidad y la idoneidad para el uso indicado en la ETI de que se trate e ir acompañado del certificado correspondiente.

3. Se considerará que un componente de interoperabilidad reúne los requisitos esenciales si cumple las condiciones establecidas en las ETI correspondientes o en las especificaciones europeas desarrolladas con objeto de cumplir dichas condiciones.

4. Cuando la Dirección General de Ferrocarriles considere que unas especificaciones europeas utilizadas directa o indirectamente para lograr los objetivos de este real decreto no se ajustan a los requisitos esenciales, podrá retirar total o parcialmente dichas especificaciones de las publicaciones donde estén inscritas o proponer su enmienda.

#### Artículo 9. *Restricciones a la aplicación de componentes de interoperabilidad.*

1. Si se comprueba que un componente de interoperabilidad provisto de la declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso, que esté comercializado y sea utilizado para el uso a que está destinado, puede poner en riesgo el cumplimiento de los requisitos esenciales, la Dirección General de Ferrocarriles adoptará las medidas necesarias para restringir su aplicación, para prohibir su uso o para retirarlo del mercado.

Se informará inmediatamente a la Comisión Europea de las medidas adoptadas indicándose las razones de esta decisión y precisando, en particular, si la no conformidad se deriva de:

- El incumplimiento de los requisitos esenciales.
- Una aplicación incorrecta de las especificaciones europeas en caso de que se invoque la aplicación de dichas especificaciones.
- Una insuficiencia de las especificaciones europeas.

2. Cuando un componente de interoperabilidad provisto de la declaración «CE» de conformidad resulte no ser conforme, la Dirección General de Ferrocarriles ordenará la apertura de un expediente informativo para determinar las causas con el fin de que se adopten las medidas que resulten pertinentes. Se informará de ello a la Comisión Europea y a los demás Estados miembros de la Unión Europea.

#### Artículo 10. *La declaración «CE» de conformidad.*

1. Para expedir la declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso de un componente de interoperabilidad, el fabricante, o su mandatario establecido en la Unión Europea, deberá aplicar las disposiciones previstas en las ETI respectivas.

2. La evaluación de la conformidad o de la idoneidad para el uso de un componente de interoperabilidad se tramitará por el organismo notificado ante el cual el fabricante, o su mandatario establecido en la Unión Europea, hayan presentado la solicitud de dicha evaluación.

3. Si alguno de los componentes de interoperabilidad es objeto de otras directivas comunitarias sobre otros aspectos, la declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso indicará, en ese caso, que dichos componentes de interoperabilidad cumplen también las exigencias de las citadas directivas.

4. Si tanto el fabricante como su mandatario establecido en la Unión Europea incumplen las obligaciones señaladas en los apartados anteriores, éstas incumbirán a toda persona que comercialice el componente de interoperabilidad de que se trate. Las mismas obligaciones afectarán a quien monte los componentes de interoperabilidad o parte de los mismos de origen distinto o los fabrique para su propio uso, a efectos de lo dispuesto en este real decreto.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, se observarán las reglas siguientes:

a) Toda constatación de que se ha expedido indebidamente la declaración «CE» de conformidad supondrá para el fabricante o su mandatario establecido en la Unión Europea la obligación de modificar el componente de interoperabilidad para hacerlo conforme y cesar en la infracción.

b) En caso de que persista la no conformidad, el Director General de Ferrocarriles adoptará las medidas oportunas para restringir o prohibir la comercialización del componente de interoperabilidad en cuestión, o retirarlo del mercado de acuerdo con lo dispuesto en el artículo anterior.

## CAPÍTULO III

**Subsistemas de carácter estructural****Artículo 11. Puesta en servicio.**

1. Corresponde a la Dirección General de Ferrocarriles autorizar la puesta en servicio de los subsistemas de carácter estructural integrantes del sistema ferroviario transeuropeo convencional que se implanten o exploten en territorio español.

A tal fin, la Dirección General de Ferrocarriles adoptará las medidas necesarias para que dichos subsistemas sólo puedan entrar en servicio si son concebidos, construidos e instalados y/o explotados de modo que no peligre el cumplimiento de los requisitos esenciales que les afecten, cuando se integren en el sistema ferroviario transeuropeo convencional. En concreto, se comprobará la coherencia de estos subsistemas con el sistema en que se integren.

2. La Dirección General de Ferrocarriles comprobará, en el momento de la puesta en servicio, y después con regularidad, que dichos subsistemas se explotan y mantienen de conformidad con los requisitos esenciales pertinentes. A tal efecto, se utilizarán los procedimientos de evaluación y comprobación previstos en las ETI estructurales y funcionales de que se trate. La Dirección General de Ferrocarriles podrá delegar dichas funciones en la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

3. En caso de renovación o rehabilitación, el administrador de la infraestructura o la empresa ferroviaria presentará a la Dirección General de Ferrocarriles un expediente con la descripción del proyecto. La Dirección General de Ferrocarriles estudiará dicho expediente y, teniendo en cuenta la estrategia de puesta en práctica indicada en la ETI que le sea aplicable, decidirá si la envergadura de las obras hace necesaria una nueva autorización de puesta en servicio con arreglo a este real decreto. La nueva autorización de puesta en servicio será necesaria cada vez que el nivel global de seguridad del subsistema de que se trate pueda verse afectado por las actuaciones previstas. Si se requiere una nueva autorización, la Dirección General de Ferrocarriles decidirá en qué medida es necesario aplicar la ETI al proyecto. Dicha decisión se comunicará a la Comisión Europea y a los demás Estados miembros de la Unión Europea.

4. Autorizada la puesta en servicio de material rodante, garantizará que se asigne a cada vehículo un código alfanumérico de identificación o número de matrícula. Dicho código o número deberá figurar sobre cada vehículo y habrá de constar en la Sección 5.ª, de Material Rodante, del Registro Especial Ferroviario, regulada en el artículo 134 del Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, junto con el resto de la información reglamentaria.

En el caso de material rodante que hubiera entrado en servicio por vez primera en un Estado que no sea miembro de la Unión Europea, la Dirección General de Ferrocarriles podrá aceptar los vehículos identificados claramente con arreglo a un modo distinto de codificación. No obstante, una vez autorizada la entrada de dichos vehículos, deberá ser posible hallar los datos correspondientes, relativos a la identificación del propietario del vehículo o el arrendatario, las posibles restricciones que afecten al modo de explotación del vehículo y los datos de seguridad relativos al esquema de mantenimiento del vehículo.

**Artículo 12. Construcción, puesta en servicio y explotación de subsistemas de carácter estructural.**

No se prohibirá, restringirá o dificultará en territorio español al amparo de este real decreto, la construcción, la

puesta en servicio y la explotación de subsistemas de carácter estructural constitutivos del sistema ferroviario transeuropeo convencional si éstos cumplen los requisitos esenciales. En particular, no podrán exigir verificaciones que ya se hayan efectuado en el marco del procedimiento de expedición de la declaración «CE» de verificación, cuyos elementos se recogen en el anexo V.

**Artículo 13. Declaración «CE» de verificación.**

1. Se considerarán interoperables y conformes a los requisitos esenciales que les afectan, los subsistemas de carácter estructural constitutivos del sistema ferroviario transeuropeo convencional que estén provistos de la declaración «CE» de verificación.

2. La verificación de la interoperabilidad, en cumplimiento de los requisitos esenciales, de un subsistema de carácter estructural constitutivo del sistema ferroviario transeuropeo convencional se determinará tomando como referencia a las ETI, si existen.

3. Si se observa que las ETI no se ajustan plenamente a los requisitos esenciales, podrá consultarse al Comité a que hace referencia el artículo 21 de la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional. Las consultas se tramitarán por la Dirección General de Ferrocarriles.

**Artículo 14. Procedimiento de declaración «CE» de verificación.**

1. Para expedir la declaración «CE» de verificación, la entidad contratante, o su mandatario, solicitará al organismo notificado que haya elegido al efecto que tramite el procedimiento de verificación «CE» descrito en el anexo VI.

2. La función del organismo notificado encargado de la verificación «CE» de un subsistema comenzará en la fase de proyecto y abarcará todo el período de construcción hasta la fase de recepción, antes de la puesta en servicio del subsistema. Abarcará, asimismo, la verificación de las interfaces del subsistema en cuestión con respecto al sistema en que se integre, basándose en los datos disponibles en la ETI de que se trate y en los inventarios de infraestructuras y del material rodante previstos en el artículo 17.

3. El organismo notificado será responsable de la elaboración del expediente técnico que debe acompañar la declaración «CE» de verificación. Dicho expediente técnico habrá de incluir toda la documentación necesaria relativa a las características del subsistema y, en su caso, todos los elementos que prueben la conformidad de los componentes de interoperabilidad. Asimismo deberá contener todos los elementos relativos a las condiciones y límites de utilización y a las instrucciones de conservación, de observación continua o periódica, de reglaje y de mantenimiento.

**Artículo 15. Verificaciones complementarias.**

1. Cuando se compruebe que un subsistema de carácter estructural, provisto de la declaración «CE» de verificación acompañada del expediente técnico, no cumple plenamente lo dispuesto en este real decreto y, en particular, los requisitos esenciales, se podrá solicitar que se lleven a cabo verificaciones complementarias.

2. En este caso, la Dirección General de Ferrocarriles informará inmediatamente a la Comisión Europea de las verificaciones complementarias solicitadas y expondrá las razones que las justifiquen.

## CAPÍTULO IV

**Organismos notificados****Artículo 16. Reconocimiento de los organismos notificados.**

1. La Dirección General de Ferrocarriles notificará, a la Comisión Europea y a los demás Estados miembros de la Unión Europea los organismos encargados de efectuar el procedimiento de evaluación de la conformidad o de la idoneidad para el uso previsto en el artículo 10 y el procedimiento de verificación definido en el artículo 14, indicando para cada uno de ellos su ámbito de competencia y el número de identificación obtenido previamente ante la Comisión Europea.

2. Se aplicarán los criterios previstos en el anexo VII para la evaluación de los organismos que vayan a notificarse, de forma que éstos satisfagan los criterios de evaluación fijados en las normas europeas pertinentes cumplen dichos criterios. La Dirección General de Ferrocarriles, con el fin de comprobar que dichos organismos reúnen los requisitos exigibles podrá requerirles para que aporten la documentación que resulte pertinente.

3. La Dirección General de Ferrocarriles retirará la autorización a los organismos que dejen de ajustarse a los criterios que figuran en el anexo VII e informará de ello inmediatamente a la Comisión Europea y a los demás Estados miembros de la Unión Europea.

4. Si la Dirección General de Ferrocarriles considera que un organismo notificado por otro Estado miembro no cumple los criterios pertinentes, someterá el asunto al Comité al que se refiere el artículo 21 de la Directiva 2001/16/CE, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

## CAPÍTULO V

**Inventarios de la infraestructura y del material rodante del sistema ferroviario transeuropeo convencional****Artículo 17. Inventarios de la infraestructura y del material rodante del sistema ferroviario transeuropeo convencional.**

1. La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias publicará, y actualizará anualmente, un inventario de las infraestructuras ferroviarias de la red que administre correspondiente al sistema ferroviario convencional y, asimismo, un inventario del material rodante que circule por ella.

2. Los inventarios contendrán, para cada subsistema o parte del subsistema de que se trate, las características principales, entre las que se incluirán los parámetros fundamentales, y su conformidad con las características prescritas por las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI) aplicables. En dichos inventarios se indicarán en detalle los datos que en las respectivas ETI se contemplan deben incluirse en los mismos. A tal efecto los titulares de material rodante deberán comunicar a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, en el formato que éste establezca, los correspondientes datos para su inclusión en el inventario de material rodante.

3. Una copia de dichos inventarios se enviará a la Dirección General de Ferrocarriles, quien la remitirá a los Estados miembros de la UE interesados y a la Agencia Ferroviaria Europea, y se pondrá a disposición de las partes interesadas, entre ellas los agentes del sector, para su consulta.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el Real Decreto 646/2003, de 30 de mayo, sobre interoperabilidad del sistema transeuropeo convencional, la disposición adicional decimocuarta del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final primera. *Modificación del Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por Real Decreto 2384/2004, de 30 de diciembre.*

El Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por el Real Decreto 2384/2004, de 30 de diciembre, queda modificado como sigue:

Uno. El último párrafo del apartado 2 del artículo 7 queda redactado como sigue:

«En el caso de líneas o tramos de las mismas, la aprobación del correspondiente estudio informativo determinará su inclusión en la Red Ferroviaria de Interés General.»

Dos. El artículo 9 tendrá la siguiente redacción:

«Artículo 9. *Contenido del estudio informativo.*

1. El estudio informativo para los casos de líneas, o tramos de las mismas, estaciones u otros edificios o instalaciones de atención al viajero, terminales de cargas, instalaciones vinculadas a la transformación y al transporte de energía eléctrica y sus edificios anexos, será elaborado por la Dirección General de Ferrocarriles, y constará de la memoria con sus anexos y planos, y tendrá el siguiente contenido:

a) Objeto del estudio y la exposición de las circunstancias que justifiquen el interés general de las referidas infraestructuras ferroviarias y su concepción global.

b) Características técnicas de las infraestructuras ferroviarias.

c) Análisis y definición, en líneas generales y en aspectos tanto geográficos como funcionales, de todas las opciones de diseño estudiadas y, en su caso, la situación de las estaciones y de las zonas de servicio ferroviario.

d) Estudio del impacto ambiental de las diferentes opciones, en los supuestos en los que sea preceptivo el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, constituyendo el estudio informativo, en este caso, el documento básico a efectos de la correspondiente evaluación ambiental prevista en la legislación del mismo carácter. En los restantes casos, un análisis medioambiental de las alternativas y las correspondientes medidas correctoras y protectoras necesarias.

e) El análisis de las ventajas, los inconvenientes y los costes de cada una de las opciones y su repercusión en la satisfacción de las demanda de transporte y en la ordenación territorial y urbanística.

f) La selección, en su caso, de la opción más recomendable, debidamente justificada.

2. No será preceptiva la redacción de un estudio informativo cuando se trate de obras de reposición, de conservación, de acondicionamiento de trazado, de ensanches de plataforma o de desdoblamientos de vía sobre la misma y, en general, de aquellas que no supongan una modificación sustan-

cial del trazado de las infraestructuras ferroviarias existentes.»

Tres. Se modifican el primer párrafo del apartado 2 y el apartado 4 del artículo 34 que quedarán redactados de forma siguiente:

«2. La línea límite de la edificación se sitúa, con carácter general, a cincuenta metros de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista. A tal efecto se considera arista exterior de la plataforma el borde exterior de la estructura construida sobre la explanación que sustenta la vía y los elementos destinados al funcionamiento de los trenes; y línea de edificación aquella que delimita la superficie ocupada por la edificación en su proyección vertical. En los túneles y en las líneas férreas soterradas o cubiertas con losas no será de aplicación la línea límite de la edificación.»

«4. Con carácter general, en las líneas ferroviarias que formen parte de la red ferroviaria de interés general que discurren por zonas urbanas y siempre que lo permita el planeamiento urbanístico correspondiente, la línea límite de la edificación se sitúa a 20 metros de la arista exterior más próxima de la plataforma. No obstante lo anterior, el Ministerio de Fomento podrá establecer la línea límite de edificación a una distancia inferior a la anteriormente referida, previa solicitud del interesado y tramitación del correspondiente expediente administrativo, siempre y cuando ello redunde en una mejora de la ordenación urbanística y no cause perjuicio de la seguridad, regularidad, conservación y el libre tránsito del ferrocarril.»

Cuatro. Se modifica el apartado 3 del artículo 93 que queda redactado del siguiente modo:

«3. La empresa ferroviaria es responsable del transporte de las mercancías de conformidad con lo establecido en el Código de Comercio y, en su caso, en los convenios internacionales de aplicación.»

Cinco. El primer párrafo del apartado 3 del artículo 96 queda redactado del siguiente tenor:

«3. Los usuarios tendrán, igualmente, derecho a efectuar reclamaciones por cualquier incumplimiento del contrato de transporte producido durante la prestación de un servicio de transporte de viajeros o de mercancías y podrán dirigirlas a cualesquiera de las oficinas comerciales de la empresa ferroviaria que lo haya prestado, en el plazo de un mes desde que tuvieron conocimiento del hecho que las motivó si se tratare de transporte de viajeros, y en los términos y plazos establecidos en el Código de Comercio si se tratare de transporte de mercancías.»

Seis. El primer inciso del apartado 2 del artículo 99 queda redactado en la forma siguiente:

«2. Las empresas ferroviarias estarán obligadas a tener a disposición de los usuarios un Libro de Reclamaciones, u hojas del mismo, en los lugares que a continuación se indican:»

Siete. El primer párrafo del apartado 1 del artículo 101 queda redactado como sigue:

«1. Cada una de las reclamaciones se formulará por escrito en una hoja del libro de reclamaciones, consignando los hechos objeto de la reclamación, el nombre y los apellidos del reclamante, el número de su documento nacional de identidad, su

domicilio a efectos de notificaciones y su firma, así como el lugar y fecha de la reclamación.»

Ocho. El apartado 2 del artículo 101 queda redactado de la forma siguiente:

«2. Los titulares de los servicios y actividades estarán obligados a facilitar el Libro de reclamaciones u hojas del mismo a los usuarios cuando lo soliciten a los efectos previsto en este artículo.»

Nueve. El artículo 104 queda modificado como sigue:

«Artículo 104.

En todos los lugares en los que sea obligatorio disponer de libro de reclamaciones, u hojas del mismo, existirá un rótulo, perfectamente visible, que especifique dicha circunstancia.»

Diez. Se modifica el último párrafo del apartado 3 del artículo 105 en la forma siguiente:

«A efectos de lo establecido en este artículo, la no resolución en el plazo de cuatro meses desde la recepción de la documentación por el órgano competente respecto de la solicitud de otorgamiento del certificado de seguridad determinará su denegación.»

Once. Se modifica el primer párrafo del apartado 1 del artículo 109 en la forma siguiente:

«Mediante Orden del Ministro de Fomento se aprobará, en el plazo de cuatro meses a partir de la entrada en vigor de la orden a que se refiere el artículo 60.2 de la Ley del Sector Ferroviario, y previo informe del administrador de infraestructuras ferroviarias y de las empresas ferroviarias, el Reglamento General de Circulación. Éste contendrá las normas de circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General y establecerá las condiciones necesarias para la circulación de los trenes e incorporará, en todo caso, el siguiente contenido:»

Doce. Se modifican los epígrafes i, x y xii del apartado 2) del artículo 134 que quedan redactados en la siguiente forma:

«i. Número de matrícula o código alfanumérico de identificación.»

«x. Autorización de puesta en servicio y autorización de circulación.»

«xii. Código de identificación del Plan de mantenimiento y fecha de su aprobación o, en su caso, de su última revisión.»

Trece. Se añade un último párrafo al apartado 3 del artículo 134, con la siguiente redacción:

«Por excepción, respecto a los vehículos ferroviarios matriculados fuera de España y que estén acogidos a las normas del Convenio Internacional relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), hecho en Berna el 17 de febrero de 1984, únicamente será preciso inscribir los datos recogidos en los números i, ii, iii, viii y ix; lo que deberá efectuarse con ocasión de su primera entrada en la Red Ferroviaria de Interés General. Asimismo, en el plazo máximo de 3 meses desde dicha fecha deberá aportarse al Registro Especial Ferroviario la documentación acreditativa del cumplimiento de las citadas normas del referido Convenio.»

**Disposición final segunda. Título competencial.**

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.

**Disposición final tercera. Incorporación de derecho de la Unión Europea.**

Mediante este real decreto se incorpora al derecho español, para el sistema ferroviario transeuropeo convencional, la Directiva 2004/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por la que se modifican la Directiva 96/48/CE del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y la Directiva 2001/16/CE del Parlamento europeo y del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

**Disposición final cuarta. Desarrollo normativo.**

Se autoriza al Ministro de Fomento para dictar las normas necesarias para el desarrollo y aplicación de este real decreto, así como para modificar sus anexos cuando sea necesario como consecuencia de lo que disponga la normativa comunitaria.

**Disposición final quinta. Entrada en vigor.**

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 29 de marzo de 2006.

JUAN CARLOS R.

La Ministra de Fomento,  
MAGDALENA ÁLVAREZ ARZA

**ANEXO I****El sistema ferroviario transeuropeo convencional****1. Infraestructuras.**

Las infraestructuras del sistema ferroviario transeuropeo convencional español serán las correspondientes a las líneas de la red transeuropea de transporte señaladas en la Decisión n.º 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, o las recogidas en las actualizaciones de dicha decisión a raíz de la revisión prevista en su artículo 21.

A efectos de este real decreto, dicha red podrá dividirse en las categorías siguientes:

- a) Líneas previstas para el tráfico de viajeros.
- b) Líneas previstas para el tráfico mixto (viajeros, mercancías).
- c) Líneas especialmente construidas o rehabilitadas para el tráfico de mercancías.
- d) Nudos de viajeros.
- e) Nudos de transporte de mercancías, incluidas las terminales intermodales.
- f) Las vías de enlace entre los elementos anteriormente citados.

Estas infraestructuras incluirán los sistemas de gestión del tráfico, de posicionamiento y de navegación: instalación técnica de tratamiento de datos y de teleco-

municaciones previstas para el transporte de viajeros de largo recorrido y el transporte de mercancías en esta red con el fin de garantizar una explotación segura y armoniosa de la red y la gestión eficaz del tráfico.

**2. Material rodante.**

El material rodante englobará todos los materiales aptos para circular por la totalidad o parte de la red ferroviaria transeuropea convencional, incluidos:

- a) Los trenes automotores térmicos o eléctricos.
- b) Las unidades motrices térmicas o eléctricas.
- c) Los coches de viajeros.
- d) Los vagones de mercancías, incluido el material rodante diseñado para el transporte de camiones.

Los equipos móviles utilizados en la construcción y mantenimiento de infraestructuras ferroviarias se incluyen, pero no constituyen la primera prioridad.

Cada una de estas categorías debe subdividirse en:

- 1.ª Material rodante para uso internacional,
- 2.ª Material rodante para uso interior.

**3. Coherencia del sistema ferroviario transeuropeo convencional.**

La calidad del transporte ferroviario europeo requiere, entre otras cosas, una absoluta coherencia entre las características de la infraestructura (en el sentido amplio del término, es decir, incluidas las partes fijas de todos los subsistemas afectados) y las del material rodante (incluidas las partes embarcadas de todos los subsistemas afectados). De esta coherencia dependen los niveles de prestaciones, seguridad y calidad de servicio, y su coste.

**4. Ampliación del ámbito de aplicación.**

**4.1 Subcategorías de líneas y de material rodante.**  
Para que la interoperabilidad resulte rentable, podrán crearse nuevas subcategorías de todas las categorías de líneas y material rodante mencionadas en este anexo. En caso necesario, las especificaciones funcionales y técnicas mencionadas en el apartado 3 del artículo 5 podrán variar según la subcategoría.

**4.2 Salvaguardias relativas a los costes.** El análisis coste-beneficio de las medidas propuestas tendrá en cuenta, entre otras cosas, lo siguiente:

- a) Coste de la medida propuesta.
- b) Reducción de los costes de capital y de las cargas financieras, derivada de las economías de escala y de un mejor aprovechamiento del material rodante.
- c) Reducción de los costes de inversión, de mantenimiento y de funcionamiento debido al aumento de la competencia entre fabricantes y empresas de mantenimiento.
- d) Beneficios en materia de medio ambiente, gracias a las mejoras técnicas introducidas en el sistema ferroviario.
- e) Aumento de la seguridad de funcionamiento.

Además, la evaluación indicará el posible impacto para todos los operadores y agentes económicos participantes.

**ANEXO II****Subsistemas****1. Lista de subsistemas.**

A efectos de este real decreto, el sistema constitutivo del sistema ferroviario transeuropeo convencional se dividirá según los subsistemas siguientes, correspondientes:

- a) Bien a ámbitos de naturaleza estructural:
  - 1.º Infraestructuras.
  - 2.º Energía.

- 3.º Control-mando y señalización.
- 4.º Explotación y gestión del tráfico.
- 5.º Material rodante.

b) Bien a ámbitos de naturaleza funcional:

- 1.º Mantenimiento.
- 2.º Aplicaciones telemáticas al servicio de los pasajeros y del transporte de mercancías.

2. Descripción de los subsistemas.

Sin prejuzgar la determinación de los aspectos relacionados con la interoperabilidad o de los componentes de interoperabilidad, ni el orden en que se sometan a las ETI, los distintos subsistemas, comprenderán, en particular:

2.1 Infraestructura: La vía tendida, los equipos de vía, las obras civiles (puentes, túneles, etc.), las infraestructuras asociadas en las estaciones (andenes, zonas de acceso, incluidas las necesidades de las personas con movilidad reducida, etc.) y los equipos de seguridad y protección.

2.2 Energía: El sistema de electrificación, el material aéreo y los dispositivos de captación de corriente.

2.3 Control-mando y señalización: Todos los equipos necesarios para garantizar la seguridad, el mando y el control de la circulación de los trenes autorizados a transitar por la red.

2.4 Explotación y gestión del tráfico: Los procedimientos y equipamientos asociados que permitan asegurar una explotación coherente de los diferentes subsistemas estructurales, tanto en condiciones de funcionamiento normal como de funcionamiento degradado, inclusive la conducción de los trenes, la planificación y la gestión del tráfico.

El conjunto de cualificaciones profesionales exigibles para la prestación de los servicios transfronterizos.

2.5 Aplicaciones telemáticas: De conformidad con el anexo I, este subsistema comprende dos partes:

a) las aplicaciones destinadas a los servicios de viajeros, incluidos los sistemas de información a los viajeros antes del viaje y durante el mismo, los sistemas de reserva, los sistemas de pago, la gestión de equipajes, la gestión de las correspondencias entre trenes y con otros modos de transporte;

b) las aplicaciones destinadas a los servicios de transporte de mercancías, incluidos los sistemas de información (seguimiento en tiempo real de la mercancía y de los trenes), los sistemas de selección y asignación, los sistemas de reserva, de pago y de facturación, la gestión de las correspondencias con otros modos de transporte, la expedición de los documentos electrónicos de acompañamiento.

2.6 Material rodante: La estructura, el sistema de mando y de control de todos los equipos del tren, de tracción y transformación de la energía, de frenado y de acoplamiento, los órganos de rodadura (bogies, ejes) y la suspensión, las puertas, las interfaces hombre/máquina (conductor, personal de tren y viajeros, incluidas las necesidades de las personas con movilidad reducida), los dispositivos de seguridad pasivos o activos, los dispositivos necesarios para la salud de los viajeros y del personal de tren.

2.7 Mantenimiento: Los procedimientos, los equipos asociados, las instalaciones logísticas de mantenimiento y las reservas que permiten realizar las operaciones de mantenimiento correctivo y preventivo de carácter preceptivo previstas para asegurar la interoperabilidad del sistema ferroviario y garantizar las prestaciones necesarias.

## ANEXO III

### Requisitos esenciales

1. Requisitos generales.

1.1 Seguridad.

1.1.1 El diseño, la construcción o la fabricación, el mantenimiento y la vigilancia de los componentes fundamentales para la seguridad y, en especial, de los elementos que intervienen en la circulación de los trenes, deben garantizar la seguridad en el nivel que corresponde a los objetivos fijados para la red, incluso en situaciones degradadas definidas.

1.1.2 Los parámetros del contacto rueda-carril deben cumplir los criterios de estabilidad de rodadura necesarios para garantizar una circulación totalmente segura a la velocidad máxima autorizada.

1.1.3 Los componentes utilizados deben resistir los esfuerzos normales o excepcionales especificados durante su período de servicio. Aplicando los medios adecuados deben limitarse las repercusiones de sus fallos fortuitos en la seguridad.

1.1.4 En el diseño de las instalaciones fijas y del material rodante, así como en la elección de los materiales utilizados, hay que tener en cuenta el objetivo de limitar la generación, propagación y efectos del fuego y el humo en caso de incendio.

1.1.5 Los dispositivos destinados a ser manipulados por los usuarios deben diseñarse de modo que no pongan en peligro su manejo seguro o la salud y la seguridad de los usuarios en caso de una posible utilización no conforme con los letreros de instrucciones.

1.2 Fiabilidad y disponibilidad. La vigilancia y el mantenimiento de los elementos fijos y móviles que intervienen en la circulación de los trenes deben organizarse, llevarse a cabo y cuantificarse de manera que quede asegurado su funcionamiento en las condiciones previstas.

1.3 Salud.

1.3.1 Ni en los trenes ni en las infraestructuras ferroviarias deben utilizarse materiales que por su modo de utilización puedan constituir un riesgo para la salud.

1.3.2 En la elección, instalación y utilización de este material debe tenerse en cuenta el objetivo de limitar la emisión de humos o gases nocivos y peligrosos, especialmente en caso de incendio.

1.4 Protección del medio ambiente.

1.4.1 En la concepción del sistema ferroviario transeuropeo convencional deben evaluarse y tenerse en cuenta las repercusiones de su implantación y explotación sobre el medio ambiente, de conformidad con la normativa comunitaria vigente.

1.4.2 Los materiales utilizados en trenes e infraestructuras deben evitar la emisión de humos o gases nocivos y peligrosos para el medio ambiente, especialmente en caso de incendio.

1.4.3 El material rodante y los sistemas de alimentación de energía deben concebirse y fabricarse de modo que sean compatibles desde el punto de vista electromagnético con las instalaciones, los equipos y las redes públicas o privadas con las que pudieran interferir.

1.4.4 La explotación del sistema ferroviario transeuropeo convencional debe respetar los niveles reglamentarios en materia de molestias sonoras.

1.4.5 La explotación del sistema ferroviario transeuropeo convencional no debe provocar en el suelo un nivel de vibraciones inadmisibles para las actividades y el medio por el que discurra, en las proximidades de la infraestructura y en estado normal de mantenimiento.



1.5 Compatibilidad técnica. Las características técnicas de las infraestructuras y de las instalaciones fijas deben ser compatibles entre sí y con las de los trenes que vayan a circular por el sistema ferroviario transeuropeo convencional.

En caso de que, en algunas partes de la red, resulte difícil ajustarse a dichas características, podrían aplicarse soluciones temporales que garanticen la compatibilidad futura.

## 2. Requisitos específicos de cada subsistema.

### 2.1 Infraestructuras.

2.1.1 Seguridad. Se tomarán medidas adecuadas para evitar el acceso o la irrupción indeseables en las instalaciones.

Asimismo deben adoptarse medidas que limiten el peligro para las personas, en especial en el momento del paso de los trenes por las estaciones.

Las infraestructuras a que tiene acceso el público deben concebirse y construirse de modo que se limiten los riesgos para la seguridad de las personas (estabilidad, incendio, accesos, evacuación, andén, etc.).

Deberán establecerse las disposiciones adecuadas para tener en cuenta las condiciones especiales de seguridad en los túneles de gran longitud.

### 2.2 Energía.

2.2.1 Seguridad. El funcionamiento de las instalaciones de alimentación de energía no debe poner en peligro la seguridad de los trenes ni de las personas (usuarios, personal de explotación, habitantes del entorno y terceros).

2.2.2 Protección del medio ambiente. El funcionamiento de las instalaciones de alimentación de energía eléctrica o térmica no debe afectar al medio ambiente por encima de los límites especificados.

2.2.3 Compatibilidad técnica. Los sistemas de alimentación de energía eléctrica y/o térmica utilizados deben:

a) Permitir que los trenes desarrollen las prestaciones especificadas.

b) En el caso de la electricidad, ser compatibles con los dispositivos de captación instalados en los trenes.

### 2.3 Control-mando y señalización.

2.3.1 Seguridad. Las instalaciones y operaciones de control-mando y señalización que se utilicen deberán permitir una circulación de los trenes que presente el nivel de seguridad que corresponda a los objetivos fijados para la red. Los sistemas de control-mando y señalización deberán seguir permitiendo la circulación en condiciones plenamente seguras de los trenes autorizados a circular en situaciones degradadas definidas.

2.3.2 Compatibilidad técnica. Toda nueva infraestructura y todo nuevo material rodante construidos o desarrollados después de la adopción de sistemas de control-mando y señalización compatibles deberán estar adaptados a la utilización de dichos sistemas.

Los equipos de control-mando y de señalización instalados en los puestos de conducción de los trenes deberán permitir una explotación normal, en las condiciones especificadas, en el sistema ferroviario transeuropeo convencional.

### 2.4 Material rodante.

2.4.1 Seguridad. Las estructuras del material rodante y de las conexiones entre vehículos deben estar diseñadas de manera que protejan los espacios en que se hallen los viajeros y los puestos de conducción en caso de colisión o descarrilamiento.

Los equipos eléctricos no deben poner en peligro la seguridad del funcionamiento de las instalaciones de control-mando y señalización.

Las técnicas de frenado y los esfuerzos ejercidos deben ser compatibles con el diseño de las vías, las obras de ingeniería y los sistemas de señalización.

Deben tomarse medidas en materia de acceso a los componentes bajo tensión eléctrica para que no peligre la seguridad de las personas.

Deben existir dispositivos que, en caso de peligro, permitan a los pasajeros advertir al conductor y al personal del tren y ponerse en contacto con el mismo.

Las puertas de acceso deben estar dotadas de un sistema de cierre y apertura que garantice la seguridad de los viajeros.

Deben existir salidas de emergencia y éstas deben estar señalizadas.

Deberán tomarse disposiciones apropiadas para tener en cuenta las condiciones especiales de seguridad en los túneles de gran longitud.

A bordo de los trenes deberá existir un sistema de iluminación de emergencia con intensidad y autonomía suficientes.

Los trenes deben llevar un sistema de sonorización que permita que el personal de tren y el personal de control en tierra puedan dirigir mensajes a los viajeros.

2.4.2 Fiabilidad y disponibilidad. El diseño de los equipos vitales, de rodadura, tracción y frenado, así como de control-mando, debe permitir, en una situación degradada definida, la continuación del trayecto sin consecuencias nefastas para los equipos que sigan funcionando.

2.4.3 Compatibilidad técnica. Los equipos eléctricos deben ser compatibles con el funcionamiento de las instalaciones de control-mando y señalización.

En caso de tracción eléctrica, las características de los dispositivos de captación de corriente deberán permitir la circulación de los trenes con los sistemas de alimentación de energía del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

Las características del material rodante deberán permitirle circular en todas las líneas en que esté prevista su explotación.

2.4.4 Control. Los trenes deberán ir equipados de un aparato registrador: Los datos recogidos por dicho aparato y el tratamiento de la información serán objeto de armonización.

### 2.5 Mantenimiento.

2.5.1 Salud y seguridad. Las instalaciones técnicas y los procedimientos utilizados en los centros deben garantizar una explotación segura del subsistema de que se trate y no constituir una amenaza para la salud y la seguridad.

2.5.2 Protección del medio ambiente. Las instalaciones técnicas y los procedimientos utilizados en los centros de mantenimiento no deben rebasar los niveles de nocividad admisibles para el medio circundante.

2.5.3 Compatibilidad técnica. Las instalaciones de mantenimiento en que se trate el material rodante convencional deberán permitir que se lleven a cabo las operaciones de seguridad, higiene y comodidad en todos los materiales para los que hayan sido diseñadas.

### 2.6 Explotación y gestión del tráfico.

2.6.1 Seguridad. La coherencia de las normas de explotación de las redes, así como la cualificación de los conductores y del personal de tren y de los centros de control, deben garantizar una explotación segura, teniendo en cuenta los diferentes requisitos de los servicios transfronterizos y nacionales. Las operaciones y periodicidad del mantenimiento, la formación y cualificación del personal que realiza este trabajo y del personal

de los centros de control, así como el sistema de aseguramiento de la calidad establecido por los operadores correspondientes en los centros de control y mantenimiento deben garantizar un alto nivel de seguridad.

2.6.2 **Fiabilidad y disponibilidad.** Las operaciones y periodicidad del mantenimiento, la formación y cualificación del personal que realiza este trabajo y el personal de los centros de control, así como el sistema de aseguramiento de la calidad establecido por los operadores correspondientes en los centros de control y mantenimiento deben garantizar un alto nivel de fiabilidad y disponibilidad del sistema.

2.6.3 **Compatibilidad técnica.** La coherencia de las normas de explotación de las redes, así como la cualificación de los conductores, del personal de tren y de los encargados de la gestión de la circulación, deben garantizar la eficacia de la explotación en el sistema ferroviario transeuropeo convencional, teniendo en cuenta los diferentes requisitos de los servicios nacionales y transfronterizos.

2.7 **Aplicaciones telemáticas al servicio de los pasajeros y del transporte de mercancías.**

2.7.1 **Compatibilidad técnica.** Los requisitos esenciales en los ámbitos de las aplicaciones telemáticas que garantizan un mínimo de calidad de servicio a los viajeros y a los clientes del sector de transporte de mercancías se refieren, en especial, a la compatibilidad técnica.

Para estas aplicaciones telemáticas se garantizará:

a) Que las bases de datos, los programas informáticos y los protocolos de comunicación de datos se desarrollen de forma que aseguren al máximo posible los intercambios de datos tanto entre aplicaciones diferentes como entre operadores distintos, con exclusión de los datos comerciales confidenciales.

b) Un acceso fácil a la información por parte de los usuarios.

2.7.2 **Fiabilidad, disponibilidad.** Los modos de utilización, gestión, actualización y mantenimiento de dichas bases de datos, programas informáticos y protocolos de comunicaciones de datos garantizarán la eficacia de dichos sistemas y la calidad del servicio.

2.7.3 **Salud.** Las interfaces de dichos sistemas con los usuarios deberán respetar las normas mínimas en cuanto a ergonomía y protección de la salud.

2.7.4 **Seguridad.** Deberán garantizarse niveles de integridad y fiabilidad suficientes para el almacenamiento o la transmisión de información relacionada con la seguridad.

## ANEXO IV

### Conformidad e idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad

1. **Componentes de interoperabilidad.** La declaración «CE» de conformidad se aplicará a los componentes de interoperabilidad relacionados con la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional que se mencionan en el artículo 1.3. Estos componentes de interoperabilidad pueden ser:

1.1 **Componentes comunes.** Son los componentes no específicos del sistema ferroviario que pueden ser utilizados en otros campos sin necesidad de modificación.

1.2 **Componentes comunes con características específicas.** Son los componentes que, como tales, no son específicos del sistema ferroviario, pero que deben ofrecer determinadas prestaciones específicas cuando van a ser utilizados en él.

1.3 **Componentes específicos.** Son los componentes propios de las aplicaciones ferroviarias.

2. **Ámbito de aplicación.** La declaración «CE» de conformidad se refiere:

a) Bien a la evaluación, por uno o varios organismos notificados, de la conformidad intrínseca de un componente de interoperabilidad, considerado aisladamente, con las especificaciones técnicas a las que debe ajustarse;

b) Bien a la evaluación/valoración, por uno o varios organismos notificados, de la idoneidad para el uso de un componente de interoperabilidad, considerado en su entorno ferroviario, en especial cuando intervienen interfaces, con respecto a las especificaciones técnicas, en particular de índole funcional, que deban ser comprobadas.

Para los procedimientos de evaluación que llevan a cabo los organismos notificados tanto en la fase de diseño como en la de producción se utilizarán los módulos definidos en la Decisión 93/465/CEE, con arreglo a las modalidades indicadas en las ETI.

3. **Contenido de la declaración «CE» de conformidad.** La declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso y los documentos que la acompañen irán debidamente fechados y firmados.

Esta declaración deberá redactarse en la misma lengua que las instrucciones de uso, y contendrá los siguientes elementos:

a) Referencias de la Directiva 2001/16/CE, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

b) Nombre, apellidos y dirección del fabricante o de su mandatario establecido en la Unión Europea (se indicará la razón social y dirección completa; si se trata de un mandatario, se consignará también la razón social del fabricante o constructor).

c) Descripción del componente de interoperabilidad (marca, tipo, etc.).

d) Indicación del procedimiento seguido para declarar la conformidad o la idoneidad para el uso de acuerdo con el artículo 10.

e) Todas las descripciones pertinentes a las que se ajuste el componente de interoperabilidad y, en particular, las condiciones de utilización.

f) Nombre y dirección del organismo u organismos notificados que hayan intervenido en el procedimiento seguido para la conformidad o la idoneidad para el uso, y fecha del certificado de inspección, en el que, en su caso, figurarán el período y las condiciones de validez de dicho certificado.

g) En su caso, la referencia de las especificaciones europeas.

h) Identificación del signatario apoderado del fabricante o de su mandatario establecido en la Unión Europea.

## ANEXO V

### Declaración «CE» de verificación de los subsistemas

La declaración «CE» de verificación y los documentos que la acompañen deberán ir debidamente fechados y firmados.

Esta declaración deberá estar redactada en la misma lengua que el expediente técnico, y contendrá los siguientes elementos:

a) Referencias a la Directiva 2001/16/CE, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

b) Nombre y dirección de la entidad contratante o de su mandatario establecido en la Unión Europea (se indicará la razón social y dirección completa; en caso de que se trate de un mandatario, se consignará también la razón social de la entidad contratante).

- c) Breve descripción del subsistema.
- d) Nombre y dirección del organismo notificado que ha efectuado la verificación «CE» prevista en el artículo 14.
- e) Referencias de los documentos contenidos en el expediente técnico.
- f) Todas las disposiciones pertinentes, provisionales o definitivas, que debe cumplir el subsistema, y especialmente, en su caso, las restricciones o condiciones de explotación.
- g) Si es provisional, el período de validez de la declaración «CE».
- h) Identificación del signatario.

## ANEXO VI

### Procedimiento de verificación de los subsistemas

1. Introducción. La verificación «CE» es el procedimiento por el que un organismo notificado comprueba y certifica, a petición de la entidad contratante, que un subsistema es:

- a) Conforme a lo dispuesto en este real decreto y en la normativa comunitaria.
- b) Conforme a las demás disposiciones normativas aplicables en cumplimiento del Tratado, y puede ser puesto en servicio.

2. Etapas. La verificación del subsistema abarca las siguientes etapas:

- a) Diseño global.
- b) Fabricación del subsistema, incluidas la ejecución de las obras de ingeniería civil, el montaje de los componentes y el reglaje del conjunto.
- c) Ensayos del subsistema acabado.

3. Certificación. El organismo notificado responsable de la verificación «CE» expedirá el certificado de conformidad destinado a la entidad contratante o a su mandatario establecido en la Unión Europea que, a su vez, expedirá la declaración «CE» de verificación destinada a la Dirección General de Ferrocarriles.

4. Expediente técnico. El expediente técnico adjunto a la declaración de verificación deberá estructurarse del siguiente modo:

- a) Para las infraestructuras: planos de las obras, actas de aprobación de excavaciones y armadura, informes de pruebas y de control de los hormigones.
- b) Para los demás subsistemas: planos generales y de detalle acordes con la ejecución, esquemas eléctricos e hidráulicos, esquemas de los circuitos de mando, descripción de los sistemas informáticos y de los automatismos, actas de funcionamiento y mantenimiento, etc.
- c) Lista de los componentes de interoperabilidad mencionados en el artículo 3, incorporados al subsistema.
- d) Copias de las declaraciones «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso de que deben estar provistos los citados componentes, conforme a lo dispuesto en el artículo (10) de este real decreto, acompañadas, en su caso, de los cuadernos de cálculos correspondientes y de una copia de los informes de los ensayos e inspecciones efectuados por organismos notificados sobre la base de las especificaciones técnicas comunes.

e) Certificado del organismo notificado encargado de la verificación «CE» de que el proyecto es conforme a lo dispuesto en este real decreto, acompañado de los cuadernos de cálculos correspondientes, visado por el citado organismo y donde se hagan constar, en su caso, las reservas formuladas durante la ejecución de las obras y que no se hayan retirado; el certificado irá acompañado, asimismo, de los informes de visitas y auditorías que el organismo haya elaborado en cumplimiento de su misión, según se indica en los puntos 5.3 y 5.4.

### 5. Vigilancia.

5.1 La vigilancia «CE» tiene por finalidad asegurarse de que se han cumplido las obligaciones derivadas del expediente técnico durante la realización del subsistema.

5.2 El organismo notificado encargado de verificar la realización deberá tener acceso permanente a las obras, talleres de fabricación, zonas de almacenamiento y, en su caso, de prefabricación, a las instalaciones de ensayo y, en general, a todo lugar que considere necesario para el cumplimiento de su función. La entidad contratante o su mandatario establecido en la Unión Europea deberán remitirle o hacer que se le remitan todos los documentos pertinentes y, en particular, los planos de ejecución y la documentación técnica del subsistema.

5.3 El organismo notificado que verifique la realización llevará a cabo auditorías periódicas para asegurarse de que se cumple lo dispuesto en este real decreto, y presentará con ocasión de las mismas un informe de auditoría a los profesionales encargados de la realización. Podrá exigir ser convocado en determinadas fases de la obra.

5.4 Por otra parte, el organismo notificado podrá visitar sin previo aviso las obras o los talleres de fabricación. Con ocasión de estas visitas, podrá efectuar auditorías completas o parciales. Facilitará un informe de la visita y, en su caso, un informe de la auditoría a los profesionales encargados de la realización.

6. Presentación. El expediente completo a que se refiere el punto 4 se presentará, en apoyo del certificado de conformidad expedido por el organismo notificado encargado de la verificación del subsistema en condiciones de funcionamiento, ante la entidad contratante o su mandatario establecido en la Unión Europea. El expediente se adjuntará a la declaración «CE» de verificación que la entidad contratante remitirá a la autoridad de tutela del Estado miembro de que se trate.

La entidad contratante conservará una copia del expediente durante toda la vida útil del subsistema. El expediente será remitido a los demás Estados miembros que lo soliciten.

7. Publicación. Todos los organismos notificados publicarán con carácter periódico la información pertinente relacionada con:

- a) Las solicitudes de verificación «CE» recibidas.
- b) Los certificados de conformidad expedidos.
- c) Los certificados de conformidad denegados.

8. Lengua. Los expedientes y la correspondencia relacionados con los procedimientos de verificación «CE» se redactarán en castellano.

## ANEXO VII

### Criterios mínimos que tendrá en cuenta la Dirección General de Ferrocarriles para la notificación de organismos

1. El organismo, su director y el personal encargado de las verificaciones no podrán intervenir, ni directamente ni en calidad de mandatarios, en el diseño, fabricación, construcción, comercialización o mantenimiento de los componentes de interoperabilidad o subsistemas ni en su explotación. Esta circunstancia no excluye la posibilidad de un intercambio de información técnica entre el fabricante o el constructor y el organismo.

2. El organismo deberá disponer del personal y poseer los medios necesarios para cumplir debidamente las labores técnicas y administrativas relacionadas con la realización de las verificaciones; deberá tener acceso asimismo al material necesario para las verificaciones excepcionales.

En particular, el organismo y el personal encargado de las verificaciones deberán gozar de independencia funcional tanto de las autoridades designadas para expedir las autorizaciones de puesta en servicio en el marco de este

real decreto, y las licencias de empresas ferroviarias y los certificados de seguridad en el marco de lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario y el Reglamento del Sector Ferroviario, como asimismo de la entidades a cargo de las investigaciones en caso de accidente.

3. El personal encargado de los controles deberá poseer:

- a) Una adecuada formación técnica y profesional.
- b) Conocimientos satisfactorios de las disposiciones relativas a los controles que realiza y una práctica suficiente en dichos controles.
- c) La aptitud necesaria para redactar los certificados, las actas y los informes en que se plasmarán los controles efectuados.

4. Deberá quedar garantizada la independencia del personal encargado del control. La remuneración de cada agente no dependerá del número de controles que efectúe ni de los resultados de éstos.

5. El organismo deberá suscribir un seguro de responsabilidad civil.

6. El personal del organismo estará obligado al secreto profesional en todo lo que llegue a conocer en el ejercicio de sus funciones (salvo ante las autoridades administrativas) en el marco de este real decreto o de cualquier otra norma de derecho interno por la que se aplique la Directiva 2001/16/CE, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

**6247** *REAL DECRETO 355/2006, de 29 de marzo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.*

Por el Real Decreto 1191/2000, de 23 de junio, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de alta velocidad, fue transpuesta al ordenamiento interno la Directiva 96/48/CE, del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad. Esta directiva fijó las condiciones aplicables al sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, y al mismo tiempo determinó las condiciones que han de reunir los organismos encargados de evaluar la conformidad o idoneidad para el uso de los componentes de la interoperabilidad y de los subsistemas de carácter estructural.

Esta norma comunitaria ha sido modificada por la Directiva 2004/50/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por la que se modifican la Directiva 96/48/CE, del Consejo, relativa a la interoperabilidad del sistema europeo de alta velocidad y la Directiva 2001/16/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, por lo que se hace necesario incorporar al ordenamiento interno las novedades introducidas por la citada Directiva 2004/50/CE, de 29 de abril.

Dada la complejidad de la materia regulada se ha estimado conveniente, en aras de la claridad normativa, y a fin de facilitar su aplicación, llevar a efecto dicha transposición mediante un nuevo real decreto que derogue el hasta ahora vigente en lugar de realizar una reforma parcial. En consecuencia, este real decreto incorpora las modificaciones de la citada directiva en relación con las especificaciones técnicas de interoperabilidad, los denominados componentes de interoperabilidad y los llamados subsistemas de carácter estructural, su ámbito de aplicación y la regulación de los procedimientos de declaración y evaluación de la conformidad, así como las autoridades competentes en estas materias.

La competencia para incorporar al derecho interno la citada normativa comunitaria viene dada, además del

título competencial recogido en la disposición final primera de este real decreto, por la disposición final primera de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, que habilita al Gobierno para dictar, a propuesta del Ministerio de Fomento, las disposiciones necesarias para el desarrollo y cumplimiento de dicha Ley.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 24 de marzo de 2006,

**DISPONGO:**

**CAPÍTULO I**

**Disposiciones generales**

**Artículo 1. Objeto.**

1. Este real decreto tiene por objeto fijar las condiciones que deben cumplirse para conseguir la interoperabilidad de la parte española del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad que se describe en el anexo I.

2. Dichas condiciones se refieren al proyecto, construcción, puesta en servicio, rehabilitación, renovación, explotación y mantenimiento de los elementos de dicho sistema que entren en servicio después de la fecha de entrada en vigor de este real decreto.

3. Para cada subsistema, este real decreto se refiere a las disposiciones relativas a los parámetros, a los componentes de interoperabilidad, a las interfaces y a los procedimientos, así como a las condiciones de coherencia global del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad requeridas para conseguir su interoperabilidad.

**Artículo 2. Definiciones.**

A los efectos de este real decreto, se entenderá por:

a) Sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad: el conjunto compuesto por las infraestructuras ferroviarias, incluidas las líneas e instalaciones fijas, de la red transeuropea de transporte, construidas o acondicionadas para ser recorridas a alta velocidad, y por el material rodante concebido para recorrer dichas infraestructuras, como se describe en el anexo I.

b) Interoperabilidad: la capacidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad para permitir la circulación segura e ininterrumpida de trenes de alta velocidad cumpliendo los rendimientos especificados. Dicha capacidad se basará en el conjunto de condiciones reglamentarias, técnicas y operativas que deberán cumplirse para satisfacer los requisitos esenciales.

c) Subsistemas: el sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad se dividirá en subsistemas de carácter estructural o funcional para los cuales deberán definirse requisitos esenciales, tal como se indica en el anexo II.

d) Componentes de interoperabilidad: todo componente elemental, grupo de componentes, subconjunto o conjunto completo de materiales incorporados o destinados a ser incorporados en un subsistema, del que dependa directa o indirectamente la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.

e) Requisitos esenciales: el conjunto de condiciones que debe satisfacer el sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, los subsistemas y los componentes de interoperabilidad, descritas en el anexo III.

f) Especificación europea: una definición técnica común, certificación técnica europea o norma nacional que incorpore una norma europea, tal como se definen en el artículo 11 de la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la