

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

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

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

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

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

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

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

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

ANNEX VII

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

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

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

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

3. El personal encarregat dels controls ha de tenir:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DISPOSO:

CAPÍTOL I

Disposicions generals

Article 1. *Objecte.*

1. Aquest Reial decret té per objecte fixar les condicions que s'han de complir per aconseguir la interoperabilitat de la part espanyola del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat que es descriu a l'annex I.

2. Aquestes condicions es refereixen al projecte, construcció, posada en servei, rehabilitació, renovació, explotació i manteniment dels elements del sistema esmentat que entrin en servei després de la data d'entrada en vigor d'aquest Reial decret.

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

Article 2. *Definicions.*

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

a) Sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat: el conjunt compost per les infraestructures ferroviàries, incloses les línies i instal·lacions fixes, de la xarxa transeuropea de transport, construïdes o condicionades per ser recorregudes a alta velocitat, i pel material rodant concebut per recórrer aquestes infraestructures, com es descriu en l'annex I.

b) Interoperabilitat: la capacitat del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat per permetre la circulació segura i ininterrompuda de trens d'alta velocitat complint els rendiments especificats. La capacitat es basa en el conjunt de condicions reglamentàries, tècniques i operatives que s'han de complir per satisfer els requisits essencials.

c) Subsistemes: el sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat se subdivideix en subsistemes de caràcter estructural o funcional per als quals s'han de definir requisits essencials, tal com s'indica en l'annex II.

d) Components d'interoperabilitat: tot component elemental, grup de components, subconjunt o conjunt complet de materials incorporats o destinats a ser incorporats en un subsistema, del qual depengui directament o indirectament la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat.

e) Requisits essencials: el conjunt de condicions que ha de satisfer el sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat, els subsistemes i els components d'interoperabilitat, descrites en l'annex III.

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

g) Especificacions tècniques d'interoperabilitat (d'ara endavant denominades «ETI»): aquelles de les quals és objecte cada subsistema, amb vista a satisfer els requisits essencials, mitjançant les quals s'estableixen les relacions funcionals recíproques necessàries entre els subsistemes del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat i se'n garanteix la coherència.

h) Organismes notificats: les entitats encarregades d'avaluar la conformitat o la idoneïtat per al seu ús dels

components d'interoperabilitat o de tramitar el procediment de verificació «CE» dels subsistemes.

i) Paràmetre fonamental: tota condició reglamentària, tècnica o operativa important des del punt de vista de la interoperabilitat i que ha de ser objecte d'una decisió o d'una recomanació d'acord amb el procediment a què es refereix l'apartat 2 de l'article 21 de la Directiva 2004/50/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2004, abans de procedir a l'elaboració dels projectes complets d'ETI.

j) Cas específic: tota part del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat que requereixi disposicions particulars en les ETI, temporals o definitives, per exigències geogràfiques, topogràfiques, d'entorn urbà o de coherència amb el sistema existent. Pot incloure en especial els casos de les línies i xarxes ferroviàries aïllades de la resta de la xarxa del territori comunitari, el gàlib, l'ample de via o l'espai entre les vies.

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

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

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

n) Sistema ferroviari existent: el conjunt constituït per les infraestructures ferroviàries que comprèn les línies i instal·lacions fixes de la xarxa ferroviària i el material rodant existents de totes les categories i orígens que recorren les dites infraestructures.

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

Article 3. *Obligatorietat dels requisits essencials.*

1. El sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat, els subsistemes i els components d'interoperabilitat han de complir els requisits essencials que els corresponguin.

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

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

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

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

a) Respecte a un projecte de nova línia, a la renovació o rehabilitació d'una línia ja existent o respecte a tot element previst a l'article 1.1 que estigui en fase avançada de desenvolupament o que sigui objecte d'un contracte en curs d'execució en el moment de la publicació de les dites ETI; per adaptar-la a l'alta velocitat, que estigui en fase avançada de desenvolupament en el moment de la publicació de les dites ETI.

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

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

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

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

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

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

3. L'aplicació de les ETI no ha de crear obstacles des del punt de vista de la rendibilitat en el manteniment de la coherència de la xarxa ferroviària espanyola. El compliment de les ETI ha de permetre un sistema ferroviari d'alta velocitat que mantingui de forma adequada la coherència de la xarxa ferroviària existent.

Article 5. *Motivació.*

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

CAPÍTOL II

Components d'interoperabilitat

Article 6. *Competència.*

El director general de Ferrocarrils ha d'adoptar totes les mesures oportunes perquè els components d'interoperabilitat:

- Només es comercialitzin si permeten la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat, de conformitat amb els requisits essencials.
- S'utilitzin en l'àmbit per al qual estiguin destinats i siguin instal·lats i mantinguts adequadament.

Aquestes mesures no han d'obstaculitzar la comercialització dels esmentats components per a altres aplicacions ni la seva utilització en les línies ferroviàries convencionals.

Article 7. *Comercialització.*

No es pot prohibir, restringir o dificultar la comercialització de components d'interoperabilitat per utilitzar-los en el sistema ferroviari d'alta velocitat quan els components esmentats compleixin el que disposa aquest Reial decret.

En particular, no es poden exigir verificacions que ja s'hagin efectuat en el marc del procediment que doni lloc a la declaració «CE» de conformitat o d'idoneïtat per a l'ús.

Article 8. *Conformitat amb els requisits essencials.*

1. Es consideren conformes amb els requisits essencials que els siguin aplicables els components d'interope-

abilitat que estiguin proveïts de la declaració «CE» de conformitat o idoneïtat per a l'ús, els elements dels quals es recullen en l'annex IV.

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

3. Es considera que un component d'interoperabilitat reuneix els requisits essencials si compleix les condicions que estableix l'ETI o les especificacions europees corresponents desenvolupades per tal de complir les condicions esmentades.

4. Quan el director general de Ferrocarrils consideri que unes especificacions europees utilitzades directament o indirectament per aconseguir els objectius d'aquest Reial decret no s'ajusten als requisits essencials, pot retirar parcialment o totalment les esmentades especificacions de les publicacions on estiguin inscrites, o proposar-ne l'esmena.

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

1. Si es comprova que un component d'interoperabilitat proveït de la declaració «CE» de conformitat o d'idoneïtat per a l'ús, que estigui comercialitzat i sigui utilitzat per a l'ús a què està destinat, pot posar en risc el compliment dels requisits essencials, el director general de Ferrocarrils ha d'adoptar totes les mesures necessàries per restringir-ne l'aplicació, per prohibir-ne l'ús o per retirar-lo del mercat. S'ha d'informar immediatament la Comissió Europea de les mesures adoptades, s'han d'indicar les raons d'aquesta decisió, i precisar, en particular, si la no-conformitat deriva de:

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

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

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

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

2. Quan les ETI obliguin a això, l'avaluació de la conformitat o de la idoneïtat per a l'ús d'un component d'interoperabilitat l'ha de tramitar l'organisme notificat al qual el fabricant, o el seu mandatari establert en la Comunitat Europea, hagi sol·licitat l'avaluació esmentada.

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

4. Si tant el fabricant com el seu mandatari establert en la Comunitat Europea incompleixen les obligacions assenyalades als apartats 1, 2 i 3, aquestes incumbeixen a tota persona que comercialitzi el component d'interoperabilitat de què es tracti. Les mateixes obligacions afecten el qui munti els components d'interoperabilitat o part dels

components d'interoperabilitat d'origen diferent o els fabricuï per al seu propi ús, als efectes del que disposa aquest Reial decret.

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

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

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

CAPÍTOL III

Subsistemes de caràcter estructural

Article 11. *Posada en servei.*

1. Correspon al director general de Ferrocarrils autoritzar la posada en servei dels subsistemes de caràcter estructural integrants del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat que s'implantin o explotin a Espanya.

Amb aquesta finalitat, la Direcció General de Ferrocarrils ha d'adoptar totes les mesures apropiades perquè els subsistemes esmentats només puguin entrar en servei si són concebuts, construïts i instal·lats de manera que no posin en compromís el compliment dels requisits essencials pertinents quan s'integrin en el sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat. En concret, la Direcció General de Ferrocarrils ha de comprovar la coherència d'aquests subsistemes amb el sistema en què s'integrin.

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

3. En cas de renovació o rehabilitació, l'administrador de la infraestructura o les empreses ferroviàries han de presentar al director general de Ferrocarrils un expedient amb la descripció del projecte. La Direcció General de Ferrocarrils ha d'estudiar l'expedient esmentat i, tenint en compte l'estratègia de posada en pràctica indicada en l'ETI que li sigui aplicable, ha de decidir si l'envergadura de les obres fa necessària una nova autorització de posada en servei d'acord amb aquest Reial decret.

La nova autorització de posada en servei és necessària cada vegada que el nivell global de seguretat del subsistema de què es tracti es pugui veure afectat per les actuacions previstes.

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

En el cas de material rodant que hagi entrat en servei per primera vegada en un Estat que no sigui membre de la Unió Europea, la Direcció General de Ferrocarrils pot acceptar els vehicles identificats clarament d'acord amb una manera diferent de codificació. No obstant això, una

vegada autoritzada l'entrada dels vehicles esmentats, ha de ser possible trobar les dades corresponents, relatives a la identificació del propietari del vehicle o l'arrendatari, les possibles restriccions que afectin la manera d'explotació del vehicle i les dades de seguretat relatives a l'esquema de manteniment del vehicle.

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

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

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

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

2. La verificació de la interoperabilitat, amb compliment dels requisits essencials, d'un subsistema de caràcter estructural constitutiu del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat s'ha de determinar amb referència a les ETI, si n'hi ha.

3. En cas d'absència d'ETI, així com en els casos en què s'hagi notificat una exempció en virtut de l'article 4, la Direcció General de Ferrocarrils ha d'enviar als òrgans competents dels altres estats membres de la UE i a la Comissió Europea, respecte de cada subsistema, una llista de les normes tècniques vigents per a l'aplicació dels requisits essencials, de conformitat amb el que estableix la normativa comunitària. Quan així ho faci, també ha de designar els organismes encarregats d'efectuar, en el cas de les normes tècniques esmentades, el procediment per expedir la declaració «CE» de verificació, que regula l'article següent.

Article 14. *Procediment per a la declaració «CE» de verificació.*

1. Per expedir la declaració «CE» de verificació, l'entitat contractant, o el seu mandatari, ha de sol·licitar a l'organisme notificat que hagi elegit a l'efecte que tramiti el procediment de verificació «CE» descrit en l'annex VI.

2. La funció de l'organisme notificat encarregat de la verificació «CE» d'un subsistema comença en la fase de projecte i inclou tot el període de construcció fins a la fase d'homologació, abans de la posada en servei del subsistema.

Així mateix, ha d'englobar la verificació de les interfícies del subsistema en qüestió respecte al sistema en què s'integri, basant-se en les dades disponibles en l'ETI de què es tracti i en les dades existents en els inventaris sobre les infraestructures i el material rodant referits a l'article 17.

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

Article 15. *Verificacions complementàries.*

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

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

CAPÍTOL IV

Organismes notificats

Article 16. *Reconeixement dels organismes notificats.*

1. La Direcció General de Ferrocarrils ha de notificar, si s'escau, a la Comissió Europea i als altres estats membres de la Unió Europea, els organismes encarregats d'efectuar el procediment d'avaluació de la conformitat o la idoneïtat per a l'ús que preveu l'article 10 i el procediment de verificació que defineix l'article 13, i indicar per a cadascun d'aquests el seu àmbit de competència i el número d'identificació obtingut prèviament davant la Comissió Europea.

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

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

4. Si la Direcció General de Ferrocarrils considera que un organisme notificat per un altre Estat membre no compleix els criteris pertinents, l'assumpte s'ha de sotmetre al Comitè que preveu l'article 21 de la Directiva 96/48/CE, del Consell, de 23 de juliol de 1996, relativa a la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat.

CAPÍTOL V

Inventaris de la infraestructura i del material rodant del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat

Article 17. *Inventaris de la infraestructura i del material rodant del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat.*

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

2. Els inventaris han de contenir, per a cada subsistema o part del subsistema de què es tracti, les característiques principals, entre les quals s'inclouen els paràmetres fonamentals, i la seva conformitat amb les característiques prescrites per les especificacions tècniques d'interoperabilitat (ETI) aplicables. En els inventaris esmentats s'han d'indicar detalladament les dades que en les respectives ETI es prevegi que s'hi han d'incloure. A aquest efecte, els

titulars de material rodant han de comunicar a l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, en el format que aquest estableixi, les corresponents dades per incloure-les en l'inventari de material rodant.

3. Una còpia d'aquests inventaris s'ha d'enviar a la Direcció General de Ferrocarrils, la qual l'ha de remetre als estats membres de la UE interessats i a l'Agència Ferroviària Europea, i s'ha de posar a disposició de les parts interessades, entre aquestes els agents del sector, perquè la consultin.

Disposició transitòria única. *Projectes, actuacions de construcció i d'adaptació i explotació de les infraestructures i material rodant existent.*

No obstant el que estableix la disposició derogatòria única, els projectes, les actuacions de construcció i d'adaptació, i l'explotació de les infraestructures i del material rodant que concorren en el funcionament del sistema ferroviari d'alta velocitat que, en el moment de la data d'entrada en vigor d'aquest Reial decret, estaven subjectes al Reial decret 1191/2000, de 23 de juny, s'han de continuar regint per aquest.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queda derogat el Reial decret 1191/2000, de 23 de juny, sobre interoperabilitat del sistema ferroviari d'alta velocitat, i totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin al que disposa aquest Reial decret.

Disposició final primera. *Títol competencial.*

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

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

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

Disposició final tercera. *Desplegament normatiu.*

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

Disposició final quarta. *Entrada en vigor.*

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

Madrid, 29 de març de 2006.

JUAN CARLOS R.

La ministra de Foment,
MAGDALENA ÁLVAREZ ARZA

ANNEX I

El sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat

1. Infraestructures

Les infraestructures del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat són les de les línies de la xarxa transeuropea de transport que assenyala la Decisió número 1692/96/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 23 de juliol de 1996, sobre les orientacions comunitàries per al desenvolupament de la xarxa transeuropea de transport, o les recollides en les actualitzacions de la Decisió esmentada arran de la revisió que preveu el seu article 21.

Les línies d'alta velocitat inclouen:

- a) Les línies especialment construïdes per a l'alta velocitat, equipades per a velocitats generalment iguals o superiors a 250 km/h.
- b) Les línies especialment condicionades per a l'alta velocitat equipades per a velocitats de l'ordre de 200 km/h, i
- c) Les línies especialment condicionades per a l'alta velocitat, de caràcter específic a causa de dificultats topogràfiques, de relleu o d'entorn urbà, la velocitat de les quals s'ha d'ajustar cas per cas.

Aquestes infraestructures inclouen els sistemes de gestió del trànsit, de posicionament i de navegació: instal·lacions tècniques, de tractament de dades i de telecomunicacions previstes per al transport de viatgers en les línies esmentades amb la finalitat de garantir una explotació segura i harmoniosa de la xarxa i la gestió eficaç del trànsit.

2. Material rodant

El material rodant cobert engloba els trens concebuts per circular:

- a) A una velocitat de 250 km/h com a mínim en les línies especialment construïdes per a l'alta velocitat, i alhora, en les circumstàncies adequades, es poden assolir velocitats superiors als 300 km/h, o bé
- b) A una velocitat de l'ordre de 200 km/h en les línies de la secció 1, en cas de ser compatibles amb les possibilitats d'aquestes línies.

3. Coherència del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat

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

ANNEX II

Subsistemes

1. Llista de subsistemes

Als efectes d'aquest Reial decret, el sistema constituït del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat es pot dividir segons els subsistemes següents, corresponents:

- a) O bé a àmbits de naturalesa estructural:
 - 1r Infraestructura.
 - 2n Energia.
 - 3r Control-comandament i senyalització.
 - 4t Explotació i gestió del trànsit, o

5è Material rodant.

b) O bé a àmbits de naturalesa funcional:

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

2. Àmbits que s'han de cobrir

Per a cada un dels subsistemes es fixa la llista dels aspectes vinculats amb la interoperabilitat en els mandats confiats a l'Agència Ferroviària Europea per a l'elaboració dels projectes d'ETI.

ANNEX III

Requisits essencials

1. Requisits generals

1.1 Seguretat.

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

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

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

1.1.4 En la concepció de les instal·lacions fixes i del material rodant, així com en l'elecció de materials, s'ha de tenir en compte l'objectiu de limitar la producció, propagació i efectes del foc i el fum en cas d'incendi.

1.1.5 Els dispositius destinats a ser manipulats pels usuaris s'han de dissenyar de manera que no posin en perill la seguretat d'aquests en cas d'una utilització que, encara que sigui previsible, no s'ajusti a les indicacions dels cartells informatius.

1.2 Fiabilitat i disponibilitat.—La vigilància i el manteniment dels elements fixos i mòbils que intervenen en la circulació dels trens s'han d'organitzar, portar a terme i quantificar perquè la seva funció es continuï duent a terme en les condicions previstes.

1.3 Salut.

1.3.1 Els materials que per la seva manera d'utilització puguin posar en perill la salut de les persones que hi tinguin accés no s'han d'utilitzar en els trens ni en les infraestructures ferroviàries.

1.3.2 En l'elecció, posada en servei i utilització d'aquests materials s'ha de tenir en compte l'objectiu de limitar l'emissió de fums o gasos nocius i perillosos, especialment en cas d'incendi.

1.4 Protecció del medi ambient.

1.4.1 En la concepció del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat s'han d'avaluar i tenir en compte les repercussions de la seva implantació i explotació sobre el medi ambient, de conformitat amb les disposicions comunitàries vigents.

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

1.4.3 El material rodant i els sistemes d'alimentació d'energia s'han de concebre i fabricar per ser compatibles des del punt de vista electromagnètic amb les instal·lacions.

lacions, els equips i les xarxes públiques o privades amb les que puguin interferir.

1.5 **Compatibilitat tècnica.**—Les característiques tècniques de les infraestructures i de les instal·lacions fixes han de ser compatibles entre si i amb les dels trens que circulen pel sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat.

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

2. *Requisits específics de cada subsistema*

2.1 Infraestructures.

2.1.1 **Seguretat.**—S'han de prendre mesures adequades per evitar un accés o intrusió indesitjable en les instal·lacions de les línies per les quals se circuli a alta velocitat.

Així mateix s'han d'adoptar mesures que limitin el perill per a les persones, en especial en el moment del pas per les estacions dels trens que circulin a alta velocitat.

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

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

2.2 Energia.

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

2.2.2 **Protecció del medi ambient.**—El funcionament de les instal·lacions d'alimentació d'energia no ha d'afectar el medi ambient per damunt dels límits especificats.

2.2.3 **Compatibilitat tècnica.**—Els sistemes d'alimentació d'energia elèctrica utilitzats en el sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat han de:

- a) Permetre que els trens realitzin les prestacions d'acord amb les seves especificacions.
- b) Ser compatibles amb els dispositius de captació instal·lats en els trens.

2.3 Control i comandament i senyalització.

2.3.1 **Seguretat.**—Les instal·lacions i operacions de control i comandament i de senyalització que es facin servir per al sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat han de permetre una circulació dels trens que presenti el nivell de seguretat corresponent als objectius fixats per a la xarxa.

2.3.2 **Compatibilitat tècnica.**—Tota nova infraestructura d'alta velocitat i tot nou material rodant d'alta velocitat construïts o desenvolupats després d'adoptar sistemes de control i comandament i de senyalització compatibles han d'estar adaptats a la utilització d'aquests sistemes.

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

2.4 Material rodant.

2.4.1 **Seguretat.**—Les estructures del material rodant i de les connexions entre vehicles han d'estar concebudes per protegir les zones de viatgers i de conducció en cas de col·lisió o descarrilament.

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

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

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

Han d'existir dispositius que, en cas de perill, permetin als passatgers indicar-ho al conductor i al personal de tren, posar-se en contacte amb aquest.

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

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

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

Es obligatori tenir a bord dels trens un sistema d'il·luminació d'auxili amb intensitat i autonomia suficients.

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

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

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

Les característiques dels dispositius de captació de corrent han de permetre la circulació dels trens amb els sistemes d'alimentació d'energia del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat.

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

2.4.4 **Control.**—Els trens han d'anar equipats amb un aparell registrador. Les dades recollides per a aquest aparell i el tractament de la informació han de ser objecte d'harmonització.

2.5 Manteniment.

2.5.1 **Salut.**—Les instal·lacions tècniques i els procediments utilitzats en els centres de manteniment no han de suposar una amenaça per a la salut de les persones.

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

2.5.3 **Compatibilitat tècnica.**—Les instal·lacions de manteniment en què es tractin els trens d'alta velocitat han de permetre que es portin a terme les operacions de seguretat, higiene i comoditat en tots els trens per als quals es van concebre.

2.6 Medi ambient.

2.6.1 **Salut.**—L'explotació del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat s'ha d'ajustar als nivells regulatoris en matèria de contaminació acústica.

2.6.2 **Protecció del medi ambient.**—L'explotació del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat no ha de generar vibracions a terra inadmissibles per a les activitats i l'entorn pròxims a la infraestructura i en estat normal de manteniment.

2.7 Explotació.

2.7.1 **Seguretat.**—La coherència de les normes d'explotació de les xarxes, juntament amb la qualificació dels conductors i del personal de tren, han de garantir una explotació internacional en condicions de seguretat.

Les operacions i la periodicitat del manteniment, la formació i qualificació del personal que duu a terme aquest treball i el sistema d'assegurament de qualitat establert en els centres de manteniment a què pertanyen els operadors corresponents han de garantir un alt nivell de seguretat.

2.7.2 Fiabilitat i disponibilitat.—Les operacions i la periodicitat del manteniment, la formació i qualificació del personal que realitza aquest treball i el sistema d'assegurament de qualitat creat pels responsables de l'explotació en els centres de manteniment han de garantir un alt nivell de fiabilitat i disponibilitat del sistema.

2.7.3 Compatibilitat tècnica.—La coherència de les normes d'explotació de les xarxes, juntament amb la qualificació dels conductors, del personal de tren i dels encarregats de la gestió de la circulació, han de garantir l'eficàcia de l'explotació en tot el sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat.

ANNEX IV

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

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

1.1 Components comuns.—Els components no propis del sistema ferroviari que poden ser utilitzats per a altres aplicacions sense necessitat de modificació.

1.2 Components comuns amb característiques específiques.—Els components que, com a tals, no són específics del sistema ferroviari, però que han d'oferir determinades prestacions específiques quan s'hi van a utilitzar.

1.3 Components específics.—Els components propis de les aplicacions ferroviàries.

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

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

b) L'avaluació/valoració, per un o diversos organismes notificats, de la idoneïtat per a l'ús d'un component d'interoperabilitat, considerat en el seu entorn ferroviari, en especial quan entren en joc interfícies, amb relació a les especificacions tècniques, en particular d'índole funcional, que han de ser verificades.

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

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

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

a) Referència a la Directiva 96/48/CE del Consell, de 23 de juliol de 1996, relativa a la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat.

b) Nom, cognoms i adreça del fabricant o del seu mandatari establert en la Comunitat Europea.

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

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

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

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

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

h) Identificació del signatari apoderat del fabricant o del seu mandatari establert en la Comunitat Europea.

ANNEX V

Declaració «CE» de verificació dels subsistemes

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

Aquesta declaració ha d'estar redactada en la mateixa llengua que l'expedient tècnic, i ha de contenir els elements següents:

a) Referència a la Directiva 96/48/CE del Consell, de 23 de juliol de 1996, relativa a la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat.

b) El nom i l'adreça de l'entitat contractant o del seu mandatari establert en la Comunitat Europea (s'hi ha d'indicar la raó social i adreça completa).

c) Breu descripció del subsistema.

d) El nom i l'adreça de l'organisme notificat que ha efectuat la verificació «CE» que preveu l'article 13.

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

f) Totes les disposicions pertinents, provisionals o definitives, que ha de complir el subsistema, i especialment, si s'escau, les restriccions o condicions d'explotació, i si és provisional, s'hi ha d'indicar el període de validesa de la declaració «CE».

g) Identificació del signatari.

ANNEX VI

Procediment de verificació dels subsistemes

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

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

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

2. La verificació del subsistema inclou les etapes següents:

a) Disseny global.

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

c) Assajos del subsistema acabat.

3. L'organisme notificat responsable de la verificació «CE» ha d'expedir el certificat de conformitat destinat a l'entitat contractant que, al seu torn, ha d'expedir la declaració «CE» de verificació destinada a la Direcció General de Ferrocarrils.

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

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

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

c) Llista dels components d'interoperabilitat incorporats al subsistema.

d) Còpies de les declaracions «CE» de conformitat o d'idoneïtat per a l'ús dels quals els esmentats components han d'estar proveïts, d'acord amb el que disposa l'article 10, acompanyades, si s'escau, dels quaderns de càlculs corresponents i d'una còpia dels informes de les proves i inspeccions efectuades per organismes notificats sobre la base de les especificacions tècniques comunes.

e) Certificat de l'organisme notificat encarregat de la verificació «CE» que el projecte és conforme al que disposa aquest Reial decret, acompanyat dels quaderns de càlculs corresponents visats per l'organisme esmentat i on es facin constar, si s'escau, les reserves formulades durant l'execució de les obres i que no s'hagin retirat, i acompanyat dels informes de visites i auditories que hagi elaborat un compliment de la seva missió, segons s'indica en els punts 5.3 i 5.4.

5. Vigilància.

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

5.2 L'organisme notificat encarregat de verificar la construcció o fabricació ha de poder entrar, en tot moment, en les obres, tallers de fabricació, zones d'emmagatzematge i, si s'escau, de prefabricació, en les instal·lacions d'assaig i, en general, en qualsevol lloc que consideri necessari per al compliment de la seva funció. L'entitat contractant li ha de remetre o fer que li remetin tots els documents pertinents i, en particular, els plànols d'execució i la documentació tècnica del subsistema.

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

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

6. Presentació.—L'expedient complet a què es refereix el punt 4 s'ha de dipositar, en suport del certificat de conformitat expedit per l'organisme notificat encarregat de la verificació del subsistema en condicions de funcionament, davant l'entitat contractant o el seu representant. L'expedient s'ha d'adjuntar a la declaració «CE» de verificació que l'entitat contractant ha de remetre al director general de Ferrocarrils.

L'entitat contractant ha de conservar una còpia de l'expedient durant tota la vida útil del subsistema. L'expedient s'ha de remetre als altres estats membres de la Unió Europea quan ho sol·licitin.

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

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

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

ANNEX VII

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

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

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

En particular, l'organisme i el personal encarregat de les verificacions han de gaudir d'independència funcional tant de les autoritats designades per expedir les autoritzacions de posada en servei en el marc de la normativa vigent, les llicències d'empreses ferroviàries i els certificats de seguretat, com així mateix de les entitats a càrrec de les investigacions en cas d'accident.

3. El personal encarregat de la inspecció ha de tenir:

- Una adequada formació tècnica i professional.
- Coneixements satisfactoris sobre les obligacions relatives als controls que realitza, i una pràctica suficient en els controls esmentats.

c) L'aptitud necessària per redactar els certificats, les actes i els informes en què es plasmen els controls efectuats.

4. Ha de quedar garantida la independència del personal encarregat de la inspecció. La remuneració d'un agent no pot anar en funció del nombre d'inspeccions que efectui ni dels resultats d'aquests.

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

6. El personal de l'organisme està obligat al secret professional en tot el que arribi a conèixer en l'exercici de les seves funcions (llevat de davant les autoritats administratives competents de l'Estat en què exerceix la seva activitat) en el marc d'aquest Reial decret o de qualsevol norma de dret intern per la qual s'apliqui la Directiva 96/48/CE, del Consell, de 23 de juliol de 1996, relativa a la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat.

MINISTERI DE TREBALL I AFERS SOCIALS

6248 *REIAL DECRET 357/2006, de 24 de març, pel qual es regula la concessió directa de determinades subvencions en els àmbits de l'ocupació i de la formació professional ocupacional.* («BOE» 83, de 7-4-2006.)

La Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions, disposa que el procediment ordinari de concessió de subvencions s'ha de tramitar en règim de concurrència competitiva, que s'inicia sempre d'ofici, mitjançant