

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE FOMENT

17037 *Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, sobre interoperabilitat del sistema ferroviari de la xarxa ferroviària de interès general.*

La Directiva 96/48/CE, del Consell, de 23 de juliol de 1996, relativa a la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat va ser transposada a l'ordenament intern pel Reial decret 1191/2000, de 23 de juliol, sobre interoperabilitat del sistema ferroviari d'alta velocitat. Així mateix, la Directiva 2001/16/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 19 de març de 2001, relativa a la interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu convencional va ser transposada pel Reial decret 646/2003, de 30 de maig, sobre interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu convencional. Les dues directives van ser modificades per la Directiva 2004/50/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril, que va ser transposada pel Reial decret 354/2006, de 29 de març, sobre interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu convencional, i pel Reial decret 355/2006, de 29 de març, sobre interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat, respectivament.

Finalment, la Directiva 2008/57/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 17 de juny de 2008, sobre la interoperabilitat del sistema ferroviari dins de la Comunitat, ha refós el contingut de les esmentades directives 96/48/CE i 2001/16/CE, les quals deroga. Així mateix, l'annex VII de l'esmentada Directiva 2008/57/CE ha estat modificat per la Directiva 2009/131/CE de la Comissió, de 16 d'octubre de 2009.

La Directiva 2008/57/CE estableix les condicions que s'han de complir per aconseguir en el territori comunitari la interoperabilitat del sistema ferroviari. Les esmentades condicions es refereixen al projecte, construcció, entrada en servei, rehabilitació, renovació, explotació i manteniment dels elements de l'esmentat sistema. Tot això, en harmonia amb les disposicions de la Directiva 2004/49/CE del Parlament Europeu i el Consell, de 29 d'abril de 2004, sobre la seguretat dels ferrocarrils comunitaris.

La competència per incorporar al dret intern l'esmentada normativa comunitària ve donada, a més de pel títol competencial recollit en la disposició final segona 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 l'esmentada Llei.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Foment, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 5 de novembre de 2010,

DISPOSO:

CAPÍTOL I

Disposicions generals

Article 1. *Objecte i àmbit d'aplicació.*

1. Aquest Reial decret té com a objecte, dins de l'àmbit d'aplicació ressenyat a l'annex I, establir les condicions que s'han de complir per aconseguir, a la xarxa ferroviària d'interès general, la interoperabilitat del sistema ferroviari de manera compatible amb les disposicions de la Directiva 2004/49/CE del Parlament Europeu i el Consell, de 29 d'abril de 2004, sobre la seguretat dels ferrocarrils comunitaris, modificada per la Directiva 2009/149/CE de la Comissió, de 27 de novembre. Les esmentades condicions es refereixen al projecte, construcció, entrada en servei, rehabilitació, renovació, explotació i manteniment dels elements de l'esmentat sistema, així com a les qualificacions professionals i a les condicions de salut i seguretat del personal que contribueix a la seva explotació i manteniment.

2. Per a l'assoliment de l'objecte d'aquest Reial decret, indicat a l'apartat anterior, s'ha de propiciar la definició d'un òptim nivell d'harmonització tècnica que permeti:

- a) Facilitar, millorar i desenvolupar els serveis de transport ferroviari internacional, tant entre Espanya i la resta dels estats membres de la Unió Europea (d'ara endavant UE) com amb tercers països;
- b) Contribuir a la realització progressiva del mercat interior en l'àmbit dels equips i els serveis de construcció, renovació, rehabilitació i funcionament del sistema ferroviari en la UE;
- c) Contribuir a la interoperabilitat del sistema ferroviari en la UE.

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

4. Les disposicions d'aquest Reial decret s'han d'aplicar sense perjudici de qualsevol altra disposició nacional i comunitària que sigui pertinent. Tanmateix, en el cas dels components d'interoperabilitat, incloses les interfícies, el compliment dels requisits essencials pot requerir que es recorri a especificacions europees especials establertes a aquest efecte.

Article 2. *Definicions.*

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

- a) «Sistema ferroviari transeuropeu»: els sistemes ferroviaris transeuropeus convencionals i d'alta velocitat descrits a l'annex I, punts 1 i 2, respectivament;
- b) «Interoperabilitat»: la capacitat del sistema ferroviari per permetre la circulació segura i ininterrompuda de trens que compleixen les prestacions requerides per a aquestes línies. Aquesta capacitat depèn del conjunt de condicions reglamentàries, tècniques i operatives que s'han de complir per satisfer els requisits essencials;
- c) «Vehicle»: un vehicle ferroviari que circula amb les seves pròpies rodes per línies ferroviàries, amb tracció o sense. Un vehicle està compost per un o més subsistemes estructurals i funcionals o per parts dels esmentats subsistemes;
- d) «Xarxa ferroviària»: les línies, estacions, terminals i tot tipus d'equipament fix necessari per garantir la seguretat i la continuïtat en les operacions del sistema ferroviari;
- e) «Subsistemes»: el resultat de la divisió del sistema ferroviari, tal com s'indica en l'annex II. Aquests subsistemes per als quals s'han de definir requisits essencials poden ser de caràcter estructural o funcional;
- f) «Components d'interoperabilitat»: tot component elemental, grup de components, subconjunt o conjunt complet de materials incorporats o destinats a ser incorporats en un subsistema, dels quals depengui directament o indirectament la interoperabilitat del sistema ferroviari. El concepte de «component» engloba no només objectes materials, sinó també immaterials, com ara els programes informàtics;
- g) «Requisits essencials»: el conjunt de condicions descrites en l'annex III que han de satisfer el sistema ferroviari transeuropeu, els subsistemes i els components d'interoperabilitat, incloses les interfícies;
- h) «Especificació europea»: una especificació tècnica comuna, una homologació tècnica europea o una norma nacional que incorpori una norma europea, tal com es defineixen en l'annex XXI de la Directiva 2004/17/CE;
- i) «Especificació tècnica d'interoperabilitat» («ETI»): una especificació adoptada d'acord amb la normativa comunitària de la qual és objecte cada subsistema o part de subsistema, amb vista a satisfer els requisits essencials i garantir la interoperabilitat del sistema ferroviari;
- j) «Organismes notificats»: els organismes encarregats d'avaluar la conformitat o la idoneïtat per a l'ús dels components d'interoperabilitat o de tramitar el procediment de verificació «CE» dels subsistemes;

- k) «Paràmetres fonamentals»: tota condició reglamentària, tècnica o operativa important des del punt de vista de la interoperabilitat i especificada en les ETI pertinents;
- l) «Cas específic»: tota part del sistema ferroviari 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 comunitària, el gàlib, l'ample de via o l'espai entre les vies, així com dels vehicles destinats a un ús estrictament local, regional o històric i dels vehicles procedents de tercers països o que hi tinguin la destinació;
- m) «Rehabilitació»: els treballs importants de modificació d'un subsistema o d'una part de subsistema que en millorin el rendiment global;
- n) «Renovació»: els treballs importants de substitució d'un subsistema o d'una part d'un subsistema que no afectin el rendiment global del subsistema;
- o) «Sistema ferroviari existent»: el conjunt constituït per les infraestructures ferroviàries que comprèn les línies i instal·lacions fixes de la xarxa ferroviària existent i els vehicles de totes les categories i orígens que recorrin les esmentades infraestructures;
- p) «Substitució en el marc d'una operació de manteniment»: la substitució de components per peces de funció i prestacions idèntiques, en el marc d'una operació de manteniment preventiu o correctiu;
- q) «Entrada en servei»: el conjunt d'operacions per les quals un subsistema o un vehicle passa a estar en estat de funcionament nominal;
- r) «Entitat contractant»: tota entitat, pública o privada, que encarregui el projecte i/o la construcció o la renovació o rehabilitació d'un subsistema. L'esmentada entitat pot ser una empresa ferroviària, un administrador d'infraestructures o un posseïdor, o bé el concessionari encarregat de la posada en servei d'un projecte;
- s) «Posseïdor»: la persona o entitat que exploti un vehicle, com a mitjà de transport, bé sigui el seu propietari o tingui dret a utilitzar-lo i estigui registrada en el Registre especial ferroviari;
- t) «Projecte en avançat estat de desenvolupament»: tot projecte la fase de planificació/ construcció del qual estigui tan avançada que faci inacceptable una modificació del plec de condicions tècniques per a l'Estat membre de què es tracti. Aquesta dificultat pot ser de caràcter jurídic, contractual, econòmic, financer, social o mediambiental, i ha d'estar degudament justificada;
- u) «Norma harmonitzada»: tota norma europea aprovada per un organisme de normalització europeu que figuri en l'annex I de la Directiva 98/34/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 22 de juny de 1998, per la qual s'estableix un procediment d'informació en matèria de les normes i reglamentacions tècniques i de les normes relatives als serveis de la societat de la informació, en el marc d'un mandat de la Comissió establert de conformitat amb el procediment de l'article 6, apartat 3, de l'esmentada Directiva i que, sola o en combinació amb altres normes, constitueixi una solució per al compliment d'una disposició legal;
- v) «Autoritat nacional responsable de la seguretat»: la Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries o un altre òrgan o entitat que així es defineixi en el futur en la normativa de seguretat ferroviària;
- w) «Tipus»: un tipus de vehicle pel qual es defineixen les característiques bàsiques de disseny del vehicle que comprèn un certificat d'examen de tipus únic descrit en el mòdul B de la Decisió comunitària núm. 93/465/CEE;
- x) «Sèrie»: un nombre de vehicles idèntics d'un tipus de disseny;
- y) «Agència Ferroviària Europea»: l'Agència Ferroviària Europea creada pel Reglament (CE) núm. 881/2004 del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2004, pel qual es crea una Agència Ferroviària Europea (Reglament de l'Agència);
- z) «Entitat encarregada del manteniment»: una entitat encarregada del manteniment d'un vehicle i registrada com a tal en el Registre especial ferroviari.

Article 3. *Requisits essencials.*

1. El sistema ferroviari, els subsistemes i els components d'interoperabilitat, incloses les interfícies, han de complir els requisits essencials reflectits en l'annex III d'aquest Reial decret 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 que estableix aquest Reial decret.

CAPÍTOL II

Especificacions tècniques d'interoperabilitat (ETI)

Article 4. *Aplicació de les ETI en els subsistemes.*

Els subsistemes han de ser conformes amb les ETI vigents en el moment de la seva entrada en servei, la seva renovació o la seva rehabilitació, de conformitat amb aquest Reial decret i la normativa comunitària; aquesta conformitat s'ha de mantenir de forma permanent durant l'ús de cada subsistema.

Article 5. *Excepcions a l'aplicació de les ETI.*

1. El director general d'Infraestructures Ferroviàries pot acordar que no s'apliquin una o diverses ETI, fins i tot les relatives a vehicles, en els casos i circumstàncies següents:

- a) Respecte a projectes d'un nou subsistema, a la renovació o rehabilitació d'un subsistema existent o respecte de qualsevol element que preveu l'article 1, apartat 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 esmentades ETI;
- b) Respecte a projectes de renovació o rehabilitació d'un subsistema existent, quan el gàlib, l'ample de via o la distància entre eixos de vies o la tensió elèctrica de les esmentades ETI siguin incompatibles amb els del subsistema existent;
- c) Respecte a un projecte de nou subsistema o a un projecte de renovació o rehabilitació d'un subsistema existent, quan la seva pròpia xarxa ferroviària estigui en un enclavament o estigui aïllada pel mar o separada a causa de condicions geogràfiques especials de la xarxa ferroviària de la resta de la UE;
- d) Respecte a tot projecte relatiu a la renovació, ampliació o rehabilitació d'un subsistema existent, quan l'aplicació de les esmentades ETI comprometí la viabilitat econòmica del projecte i/o la coherència del sistema ferroviari espanyol;
- e) Quan, com a conseqüència d'un accident o d'una catàstrofe natural, les condicions per al restabliment immediat de la xarxa no permetin, des del punt de vista econòmic o tècnic, l'aplicació parcial o total de les ETI pertinents;
- f) Respecte a vehicles procedents de tercers països o amb destinació a tercers països amb un ample de via diferent del de la xarxa ferroviària principal de la UE.

2. En tots els casos a què fa referència l'apartat 1, la Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries ha de notificar prèviament a la Comissió Europea la seva intenció d'introduir una excepció.

3. En el cas esmentat en l'apartat 1, lletra a), en el termini d'un any després de l'entrada en vigor de l'ETI corresponent, el director general d'Infraestructures Ferroviàries ha de remetre a la Comissió Europea una llista dels projectes que estiguin en una fase avançada de desenvolupament.

4. Les ETI no han de ser obstacle perquè el Ministeri de Foment pugui adoptar decisions respecte a l'ús de les infraestructures per a la circulació de vehicles que aquelles no prevegin.

CAPÍTOL III

Components d'interoperabilitat

Article 6. *Posada al mercat dels components d'interoperabilitat.*

1. El director general d'Infraestructures Ferroviàries ha d'adoptar totes les mesures oportunes perquè els components d'interoperabilitat només es posin al mercat si permeten la interoperabilitat del sistema ferroviari, de conformitat amb els requisits essencials; i perquè s'utilitzin en l'àmbit per al qual estiguin destinats i siguin instal·lats i mantinguts adequadament.

Aquestes disposicions no han d'obstaculitzar la posada al mercat dels esmentats components per a altres aplicacions.

2. Els fabricants han de comunicar a la Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries els components que posin al mercat, una vegada que aquests disposin la declaració «CE» de conformitat o idoneïtat per a l'ús, amb la finalitat de disposar d'una relació actualitzada de components en possessió de l'esmentada declaració.

3. No es pot prohibir, restringir o dificultar la posada al mercat de components d'interoperabilitat per a la seva utilització en el sistema ferroviari quan compleixin el que disposa el present Reial decret i la normativa comunitària. En particular, no es poden exigir verificacions que ja s'hagin efectuat en el marc del procediment que doni lloc a la declaració «CE» de conformitat o d'idoneïtat per a l'ús, els elements del qual es recullen a l'annex IV.

Article 7. *Conformitat o idoneïtat per a l'ús.*

1. Els components d'interoperabilitat que estiguin proveïts de la declaració «CE» de conformitat o d'idoneïtat per a l'ús, es consideren conformes amb els requisits essencials pertinents que preveuen aquest Reial decret i la normativa comunitària.

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

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

4. Les peces de recanvi dels subsistemes que estiguin en servei quan l'ETI corresponent entri en vigor poden ser instal·lades en els esmentats subsistemes sense sotmetre's al nou procediment d'avaluació a què es refereix l'apartat 2.

Article 8. *Procediment per a la utilització de la declaració «CE» de conformitat i idoneïtat per a l'ús.*

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

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

3. Si els components d'interoperabilitat són objecte d'altres directives comunitàries relatives a altres aspectes, la declaració «CE» de conformitat o d'idoneïtat per a l'ús ha d'indicar, en aquest cas, que els esmentats components d'interoperabilitat compleixen també els requisits de tals directives.

4. Si tant el fabricant com el seu mandatari establert a la UE incompleixen les obligacions que assenyalen els apartats 1 i 3, aquestes incumbeixen a tota persona que posi al mercat els components d'interoperabilitat. Les mateixes obligacions afecten a qui munti els components d'interoperabilitat o part d'aquests d'origen diferent o els fabriqui per al seu propi ús, als efectes d'aquest Reial decret.

5. Sense perjudici del que disposa l'article següent:

a) Tota constatació per part de la Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries que hagi estat expedida indegudament la declaració «CE» de conformitat suposa per al fabricant, o el seu mandatari establert a la UE, l'obligació de modificar el component d'interoperabilitat, en cas que sigui necessari, perquè sigui conforme i se solucioni la infracció, en les condicions que estableixi l'esmentada Direcció General;

b) En cas que persisteixi la no-conformitat, l'esmentada Direcció General ha d'adoptar les mesures oportunes per restringir o prohibir la posada al mercat del component d'interoperabilitat de què es tracti, o retirar-lo del mercat segons els procediments que preveu l'article següent.

Article 9. Incompliment de requisits essencials per part dels 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 hagi estat posat al mercat i s'utilitzi per al fi a què està destinat, corre el perill de no complir els requisits essencials, s'han d'adoptar totes les mesures necessàries per restringir el seu àmbit d'aplicació, per prohibir-ne l'ús o per retirar-lo del mercat.

El director general d'Infraestructures Ferroviàries, de conformitat amb la normativa comunitària, ha d'informar immediatament la Comissió Europea de les mesures adoptades i ha d'indicar les raons de la seva decisió, indicant, en particular, si la no-conformitat es deu a algun dels motius següents:

- a) L'incompliment dels requisits essencials;
- b) Una aplicació incorrecta de les especificacions europees en cas que s'invoqui l'aplicació de les esmentades especificacions;
- c) 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 d'Infraestructures Ferroviàries ha d'adoptar les mesures pertinents davant de qui hagi expedit la declaració i ha d'informar-ne la Comissió Europea i els altres estats de la UE.

CAPÍTOL IV

Subsistemes

Article 10. Procediment d'entrada en servei.

1. El director general d'Infraestructures Ferroviàries ha d'autoritzar l'entrada en servei dels subsistemes de caràcter estructural integrants del sistema ferroviari que s'implantin o explotin a la xarxa ferroviària d'interès general.

Amb aquesta finalitat, la Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries ha d'adoptar totes les mesures apropiades perquè els esmentats subsistemes només puguin entrar en servei si són concebuts, construïts i instal·lats de manera que es compleixin els requisits essencials pertinents quan s'integrin en el sistema ferroviari. En concret, s'ha de comprovar la compatibilitat i la coherència tècnica d'aquests subsistemes amb el sistema en què s'integrin i la integració segura dels esmentats subsistemes de conformitat amb el que estableixen l'article 3 del Reglament sobre seguretat en la circulació de la xarxa ferroviària d'interès general, aprovat pel Reial decret 810/2007, de 22 de juny, i la normativa comunitària aplicable.

2. Correspon a la Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries comprovar, abans de l'entrada en servei dels esmentats subsistemes, que compleixen, si s'escau, les disposicions de l'ETI i la normativa espanyola corresponent sobre la seva explotació i manteniment.

3. A més, després de la posada en servei d'aquests subsistemes, l'esmentada Direcció General ha d'efectuar tals comprovacions:

- a) En el cas de les infraestructures, en ocasió de l'expedició i la supervisió de les autoritzacions de seguretat, de conformitat amb l'article 9 i següents de l'esmentat Reglament sobre seguretat en la circulació;
- b) En el cas dels vehicles, en ocasió de l'expedició i supervisió dels certificats de seguretat, de conformitat amb l'article 15 i següents de l'esmentat Reglament sobre seguretat en la circulació.

A aquest efecte, s'han d'utilitzar els règims d'avaluació i comprovació previstos en les ETI estructurals i funcionals de què es tracti.

4. Per ordre del ministre de Foment s'han d'establir els règims, per a l'entrada en servei dels subsistemes. L'autorització d'entrada en servei pot estipular condicions d'ús i altres restriccions.

Article 11. *Lliure circulació de subsistemes de caràcter estructural.*

Sense perjudici del que disposa l'article anterior, no es pot, a l'empara d'aquest Reial decret, prohibir, restringir o dificultar la construcció, la posada en servei i l'explotació de subsistemes de caràcter estructural constitutius del sistema si aquests compleixen els requisits essencials. En particular, no s'exigeixen verificacions que ja s'hagin efectuat:

- a) Ja sigui en el marc del procediment d'expedició de la declaració «CE» de verificació, els elements de la qual es recullen a l'annex V,
- b) O en altres estats de la UE, amb la finalitat de comprovar el compliment de requisits idèntics en condicions idèntiques de funcionament.

Article 12. *Conformitat dels subsistemes de caràcter estructural amb les ETI i amb les normes nacionals.*

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

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

3. La Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries ha d'elaborar, respecte de cada subsistema, una llista de les normes tècniques vigents per a l'aplicació dels requisits essencials, i ha de notificar l'esmentada llista a la Comissió quan no existeixi una ETI pertinent o s'hagi notificat una excepció d'acord amb el que disposa l'article 5, o el cas específic demani l'aplicació de normes tècniques no recollides en l'ETI pertinent.

L'esmentada llista s'ha de notificar segons el cas: cada vegada que es modifiqui la llista de normes tècniques en ús per a l'aplicació dels requisits essencials, o quan es notifiqui una excepció, o després de la publicació de l'ETI de què es tracti. Quan així ho faci, també ha de designar els organismes encarregats d'efectuar, en el cas de les esmentades normes tècniques, el procediment de verificació que preveu l'article següent.

La Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries ha de publicar i posar a disposició de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, empreses ferroviàries i sol·licitants d'autoritzacions d'entrada en servei i, en general, altres organismes i entitats del sector afectats, les normes tècniques vinculants sobre la referida matèria.

Article 13. *Procediment per establir la declaració «CE» de verificació.*

1. El procediment de verificació «CE» dels subsistemes s'ha d'efectuar de conformitat amb el que indica l'annex VI. A aquest efecte, per expedir la declaració «CE» de verificació d'un subsistema, s'ha de sol·licitar a l'organisme notificat elegit que tramiti el corresponent

procediment de verificació «CE» indicat en l'esmentat annex. El sol·licitant pot ser l'entitat contractant o el fabricant, o el seu mandatari establert a la UE.

2. La funció de l'organisme notificat encarregat de la verificació «CE» d'un subsistema comença en la fase de projecte i abraça tot el període de construcció fins a la fase de recepció, abans de l'entrada en servei de l'esmentat subsistema. Ha d'abraçar, així mateix, la verificació de les interfícies del subsistema en qüestió respecte al sistema en què s'integra, sobre la base de les dades disponibles en l'ETI de què es tracta i en els inventaris que preveuen els articles 19 i 20 d'aquest Reial decret.

3. L'organisme notificat és el responsable de l'elaboració de l'expedient tècnic que ha d'acompanyar la declaració «CE» de verificació. L'esmentat expedient tècnic ha de contenir tota la documentació necessària relativa a les característiques del subsistema i, si s'escau, tots els elements que provin de la conformitat dels components d'interoperabilitat. 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 reglatge i de manteniment.

4. L'organisme notificat pot expedir declaracions de verificació intermèdia (DVI) per cobrir determinades fases del procediment de verificació o parts del subsistema. En aquest cas, és aplicable el procediment que indica l'annex VI.

5. Si ho permet l'ETI pertinent, l'organisme notificat pot expedir certificats de conformitat d'una sèrie de subsistemes o de determinades parts dels esmentats subsistemes.

Article 14. *Incompliment de requisits essencials per part dels subsistemes.*

1. Quan la Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries comprovi que un subsistema de caràcter estructural, proveït de la declaració «CE» de verificació acompanyada de l'expedient tècnic corresponent, no compleix plenament el que disposa la normativa d'aplicació i, en particular, els requisits essencials, l'esmentat centre directiu pot sol·licitar que es portin a terme verificacions complementàries.

2. En aquest cas l'esmentada Direcció General ha d'informar immediatament la Comissió Europea sobre les verificacions complementàries sol·licitades, exposant les raons que justifiquin portar-les a terme. L'esmentat centre directiu ha de determinar si l'esmentat incompliment deriva: a) de l'incompliment de requisits essencials, o d'una ETI, o d'una mala aplicació d'una ETI; o b) d'una insuficiència del que estableix una ETI.

Article 15. *Entrada en servei de subsistemes existents després d'una renovació o rehabilitació.*

1. En cas de renovació o rehabilitació d'un subsistema, l'entitat contractant o el fabricant han de presentar a la Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries un expedient amb la descripció del projecte. L'esmentat centre directiu ha d'estudiar l'expedient 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 o actuacions a realitzar fa necessària una nova autorització d'entrada en servei.

La nova autorització d'entrada en servei és necessària cada vegada que el nivell global de seguretat del subsistema de què es tracta es pugui veure afectat per les obres o actuacions previstes. Si es requereix una nova autorització, la Direcció General ha de decidir en quina mesura és necessari aplicar l'ETI al projecte.

La Direcció General ha d'adoptar la seva decisió en un termini màxim de quatre mesos des de la data de presentació de l'expedient complet per part del sol·licitant.

2. Quan se sol·liciti una nova autorització d'entrada en servei i en cas que l'ETI no s'apliqui plenament, l'esmentada Direcció General ha de comunicar a la Comissió Europea la informació següent:

- a) El motiu pel qual no s'ha aplicat íntegrament l'ETI,
- b) Les característiques tècniques aplicables en lloc de l'ETI,
- c) Els organismes encarregats d'efectuar, en el cas d'aquestes característiques tècniques, el procediment de verificació.

CAPÍTOL V

Vehicles

Article 16. *Autoritzacions per a l'entrada en servei de vehicles i autoritzacions de tipus.*

1. Abans de ser utilitzat a la xarxa ferroviària d'interès general tot vehicle ha de ser autoritzat per a la seva entrada en servei per la Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries, de conformitat amb el que s'estableixi per ordre del ministre de Foment a l'empara del que estableix l'article 58 de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, en la qual s'han d'establir també els procediments, les condicions i els requisits per a l'atorgament de les esmentades autoritzacions, així com les comeses, les funcions i les responsabilitats de les entitats ferroviàries i els restants aspectes que aquest Reial decret remet a aquesta Ordre.

L'autorització d'entrada en servei pot estipular condicions d'ús i altres restriccions.

2. Sense perjudici del que disposa aquest article respecte a les autoritzacions addicionals, una autorització concedida per un altre Estat membre de la Unió Europea és vàlida a Espanya.

3. Els vehicles les característiques dels quals siguin conformes a les ETI que els siguin aplicables, s'han d'autoritzar mitjançant l'atorgament d'una primera autorització d'entrada en servei de vehicles conformes amb les esmentades ETI, sempre que una part significativa dels requisits essencials hagi quedat establerta en les esmentades ETI i que l'ETI pertinent sobre el material rodant hagi entrat en vigor i sigui aplicable, o, per als vehicles autoritzats en un altre Estat de la Unió Europea, mitjançant la corresponent autorització addicional d'entrada en servei, si s'escau.

4. Els vehicles les característiques dels quals no siguin conformes a totes les ETI que els siguin aplicables, s'han d'autoritzar mitjançant l'atorgament d'una primera autorització d'entrada en servei de vehicles no conformes amb les esmentades ETI o, per als vehicles autoritzats en un altre Estat de la Unió Europea, mitjançant la corresponent autorització addicional d'entrada en servei, si s'escau.

5. Així mateix, la Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries pot concedir autoritzacions de tipus de vehicles.

6. Igualment, l'esmentat centre directiu pot concedir una autorització d'entrada en servei relativa a una sèrie o continuació de sèrie de vehicles, sobre la base de l'autorització de tipus de vehicle a què es refereix l'apartat anterior, mitjançant el procediment que s'ha d'establir en l'ordre ministerial a què es refereix l'apartat u.

7. Les referides autoritzacions d'entrada en servei s'entenen sense perjudici d'altres condicions imposades a les entitats ferroviàries per al funcionament dels esmentats vehicles a la xarxa ferroviària d'interès general en els corresponents certificats o autoritzacions de seguretat, atorgats de conformitat amb el que estableix el Reglament sobre seguretat en la circulació a la xarxa ferroviària d'interès general.

CAPÍTOL VI

Organismes notificats

Article 17. *Organismes notificats.*

1. Els organismes que considerin que compleixen les condicions legals per fer-ho poden sol·licitar a la Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries l'autorització per poder actuar en qualitat d'organismes notificats en l'àmbit d'aquest Reial decret. Les esmentades sol·licituds les ha d'avaluar l'esmentat centre directiu d'acord amb els criteris que preveu l'annex VIII d'aquest Reial decret. Es presumeix que els organismes que compleixen els criteris d'avaluació que preveuen les normes europees pertinents, compleixen els esmentats requisits. Amb la finalitat de comprovar que els esmentats organismes reuneixen els requisits i les condicions exigibles, l'esmentada Direcció General pot requerir-los que aportin la documentació que consideri oportuna.

2. La Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries ha de notificar a la Comissió Europea i als altres estats membres de la UE els organismes notificats encarregats d'efectuar a Espanya els procediments que preveuen els articles 8 i 13 d'aquest Reial decret, indicant, per a cadascun d'ells, l'àmbit de competència i el número d'identificació assignat prèviament per l'esmentada Comissió.

3. L'esmentat centre directiu ha de retirar l'autorització atorgada als organismes notificats que deixin d'ajustar-se als criteris que figuren a l'annex VIII, i n'ha d'informar immediatament la Comissió Europea i els altres estats membres.

4. Si la Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries considera que un organisme notificat per un altre Estat no compleix els criteris esmentats en l'annex VIII ho ha de notificar a la Comissió Europea.

CAPÍTOL VII

Inventaris de xarxa i de vehicles

Article 18. *Sistema de numeració dels vehicles.*

1. Tot vehicle posat en servei a la xarxa ferroviària d'interès general ha de portar el número de vehicle europeu (NVE) assignat quan es concedeixi la primera autorització d'entrada en servei.

2. Per ordre del ministre de Foment s'ha d'establir el règim d'assignació de l'esmentat NVE, les obligacions dels sol·licitants i titulars dels vehicles, així com, si s'escau, els procediments transitoris que siguin aplicables.

Article 19. *Inventari de vehicles.*

1. La secció 5a del Registre especial ferroviari, creat pel Reglament del sector ferroviari, aprovat pel Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre, té la naturalesa de registre nacional de vehicles als efectes del que disposa la Directiva 2008/57/CE.

2. Sense perjudici d'això, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de publicar, i mantenir degudament actualitzat, un inventari dels vehicles que estiguin autoritzats per circular per la xarxa ferroviària d'interès general administrada per aquest.

3. Les dades de l'esmentat inventari s'han de remetre en temps real a la secció 5a del Registre especial ferroviari de la Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries, perquè s'hi incloguin.

4. L'esmentat inventari pot ser consultat per les empreses ferroviàries que operin amb el material i, per al seu propi material, pels titulars d'aquest.

5. L'esmentat inventari ha de respectar les especificacions comunes que preveu l'apartat següent, ha de ser accessible a les autoritats responsables de la seguretat i als organismes d'investigació d'accidents ferroviaris dels estats membres; així mateix, han de tenir accés, en resposta a una sol·licitud fundada, el Comitè de Regulació Ferroviària i l'Agència Ferroviària Europea, les empreses ferroviàries i els administradors d'infraestructures ferroviàries, els organismes notificats que hagin estat designats per efectuar el procediment de verificació que preveu l'article 13, així com les persones o organitzacions que registrin vehicles que hagin d'estar identificats en l'inventari.

6. Per a cada vehicle, l'inventari ha de contenir, com a mínim, les dades següents:

- a) L'NVE;
- b) Referències de la declaració «CE» de verificació i de l'entitat que l'hagi expedit;
- c) Referències, si s'escau, del Registre europeu de tipus de vehicles autoritzats, de l'Agència Ferroviària Europea;
- d) Identificació del titular, propietari o del posseïdor del vehicle;
- e) Restriccions que afectin el mode d'explotació del vehicle;
- f) Entitat encarregada del manteniment.

L'inventari ha de contenir, a més, totes aquelles altres dades que s'estableixin per ordre del ministre de Foment i que estiguin justificades per raons tècniques, de seguretat, o d'identificació del vehicle i de les persones o entitats que en siguin responsables.

7. L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'anotar en l'inventari i ha de comunicar de forma immediata a la Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries qualsevol modificació de les dades que preveu l'apartat anterior, així com la destrucció d'un vehicle o la seva decisió de deixar de registrar un vehicle, per tal que l'esmentat centre directiu, si s'escau, pugui declarar l'esmentada circumstància a l'autoritat de l'Estat membre en el qual es va autoritzar el vehicle.

8. En l'inventari de vehicles s'han d'actualitzar les dades relatives als vehicles pertanyents a altres estats de la UE, amb les modificacions realitzades en els registres nacionals de vehicles dels esmentats estats conforme li siguin notificades i l'afectin, mentre el Registre especial ferroviari no estigui connectat amb els esmentats registres.

9. Quan es tracti de vehicles que circulin per primera vegada en estats que no pertanyin a la UE i que hagin estat autoritzats de conformitat per la normativa espanyola per circular per la xarxa ferroviària d'interès general, les dades enumerades en l'apartat 6, lletres d) a f), es poden recuperar per mitjà de l'esmentat inventari. Les dades que preveu l'apartat 6, lletra f), es poden substituir per dades crítiques de seguretat relatives al programa de manteniment.

10. Per resolució del director general d'Infraestructures Ferroviàries s'ha d'establir el contingut i s'han d'impartir les instruccions i directrius per a l'elaboració i el manteniment de l'esmentat inventari, així com, si s'escau, els protocols i les freqüències de comunicació de les dades a l'esmentat centre directiu.

Article 20. *Inventari de la infraestructura.*

L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de publicar i actualitzar, conforme es produeixin modificacions, un inventari de la infraestructura de la xarxa que administri. Aquest inventari ha de contenir, per a cada subsistema o part del subsistema de què es tracti, les característiques principals (per exemple, els paràmetres fonamentals) i la seva conformitat amb les característiques prescrites per les ETI aplicables.

Per resolució del director general d'Infraestructures Ferroviàries s'ha d'establir el contingut i les directrius per a l'elaboració i el manteniment de l'esmentat inventari, així com els protocols i les freqüències de comunicació de les dades a l'esmentat centre directiu.

Disposició addicional única. *Exclusions.*

1. Aquest Reial decret no és aplicable a la xarxa ferroviària d'ample mètric de titularitat estatal explotada per Ferrocarrils de Via Estreta (FEVE), de conformitat amb el que estableix la disposició transitòria cinquena de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari.

2. En compliment del que estableix l'apartat 3 d'article 1 de la Directiva 2008/57/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 17 de juny de 2008, sobre la interoperabilitat del sistema ferroviari dins de la Comunitat, i a l'empara del títol competencial que estableix l'article 149.1.21a de la Constitució Espanyola, s'exclouen de l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret:

- a) Els metros, tramvies i altres sistemes de ferrocarril urbà i lleuger.
- b) Les xarxes separades funcionalment de la xarxa ferroviària d'interès general administrada per l'administrador d'infraestructures ferroviàries i que es destinin amb caràcter exclusiu a l'explotació de serveis de viatgers locals, urbans, suburbans o autonòmics, així com les empreses ferroviàries que explotin exclusivament les esmentades xarxes;
- c) La infraestructura ferroviària de propietat privada i els vehicles utilitzats exclusivament en l'esmentada infraestructura que el seu propietari utilitzi exclusivament per a les seves pròpies operacions de transport de mercaderies;
- d) La infraestructura i els vehicles reservats a un ús estrictament local, històric o turístic.

Disposició transitòria primera. *No aplicació obligatòria de les ETI noves o revisades.*

No són d'aplicació obligatòria les ETI noves o revisades, en el cas de projectes en fase avançada de desenvolupament o que siguin objecte d'un contracte en curs d'execució en el moment de la publicació del grup pertinent d'ETI.

Disposició transitòria segona. *Validesa de les autoritzacions d'entrada en servei de vehicles concedides abans de l'entrada en vigor de l'ordre que preveu l'article 16 d'aquest Reial decret.*

Les autoritzacions d'entrada en servei de vehicles concedides fins a la data d'entrada en vigor de l'ordre prevista a l'article 16 d'aquest Reial decret, incloses les autoritzacions concedides d'acord amb acords internacionals, en particular el RIC i el RIV, continuen sent vàlides de conformitat amb les condicions en les quals aquestes s'han concedit.

Disposició transitòria tercera. *Règim transitori d'atorgament de les autoritzacions d'entrada en servei dels subsistemes.*

Fins que tingui efecte l'ampliació de l'àmbit d'aplicació de les ETI per cobrir la totalitat de la xarxa ferroviària a què es refereix l'article 8 de la Directiva 2008/57/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 17 de juny de 2008, sobre la interoperabilitat del sistema ferroviari dins de la Comunitat:

a) Les autoritzacions d'entrada en servei s'han de concedir de conformitat amb les normes nacionals espanyoles per a:

Els subsistemes de vehicles i control-comandament i senyalització a bord la utilització dels quals està prevista almenys parcialment sobre la part de la xarxa encara no inclosa en l'àmbit de les ETI, pel que fa a aquesta part de la xarxa,

Els subsistemes d'infraestructura, energia, i control-comandament i senyalització en les vies, en les parts de la xarxa encara no inclosa en l'àmbit de les ETI;

b) Les autoritzacions d'entrada en servei per als vehicles la utilització dels quals està prevista ocasionalment en la part de la xarxa que no estigui encara inclosa en l'àmbit de les ETI, pel que fa a aquesta part de la xarxa, s'han de concedir de conformitat amb l'article 16 d'aquest Reial decret i amb les normes nacionals espanyoles.

Disposició transitòria quarta. *Vigència de l'Ordre FOM/233/2006, de 31 de gener, per la qual es regulen les condicions per a l'homologació del material rodant ferroviari i dels centres de manteniment i es fixen les quanties de la taxa per certificació de l'esmentat material.*

L'Ordre FOM/233/2006, de 31 de gener, per la qual es regulen les condicions per a l'homologació del material rodant ferroviari i dels centres de manteniment i es fixen les quanties de la taxa per certificació de l'esmentat material, segueix vigent fins que entri en vigor l'ordre a la qual es refereix l'article 16 d'aquest Reial decret.

Disposició transitòria cinquena. *Reglament general de circulació.*

Mitjançant una ordre del ministre de Foment s'ha d'aprovar, en el termini de dos anys a partir de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret i amb l'informe previ de l'administrador d'infraestructures ferroviàries i de les empreses ferroviàries, el Reglament general de circulació.

Disposició transitòria sisena. *Pervivència de la reforma del Reglament del sector ferroviari.*

Sense perjudici del que estableix la disposició derogatòria única del present Reial decret respecte a la derogació del contingut material del Reial decret 354/2006, de 29 de març,

sobre interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu convencional, han de mantenir la seva vigència i plena validesa els articles del Reglament del sector ferroviari, aprovat pel Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre, que van ser modificats per la disposició final primera del precitat Reial decret 354/2006, en la redacció que en fa l'esmentat precepte i que s'enumeren a continuació: l'últim paràgraf de l'apartat 2 de l'article 7; l'article 9; el primer paràgraf de l'apartat 2 i l'apartat 4 de l'article 34; l'apartat 3 de l'article 93; el primer paràgraf de l'apartat 3 de l'article 96; el primer incís de l'apartat 2 de l'article 99; el primer paràgraf de l'apartat 1, i l'apartat 2 de l'article 101; l'article 104; l'últim paràgraf de l'apartat 3 de l'article 105; el primer paràgraf de l'apartat 1 de l'article 109; els epígrafs i, x i xii de l'apartat 2) de l'article 134; i l'últim paràgraf a l'apartat 3 de l'article 134.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queden derogats el Reial decret 354/2006, de 29 de març, sobre interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu convencional i el Reial decret 355/2006, de 29 de març, sobre interoperabilitat del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat, així com qualsevol altra disposició del mateix rang o inferior que s'oposi al present Reial decret.

Disposició final primera. *Modificació del Reglament del sector ferroviari, aprovat pel Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre.*

Es modifica el Reglament del sector ferroviari aprovat pel Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre, que queda redactat de la manera següent:

U. S'afegeix un nou apartat cinquè a l'article 129, del següent tenor:

«5. S'autoritza el ministre de Foment, perquè per ordre, i d'acord amb l'evolució normativa i tecnològica del sector, modifiqui les dades que s'hagin d'inscriure i les informacions que hagin de figurar, en qualsevol de les diferents seccions i subseccions que componen el Registre especial ferroviari, regulades en els articles següents.»

Dos. S'afegeix un nou apartat 4 a l'article 134, amb la redacció següent:

«4. Aquesta secció és accessible a les autoritats responsables de la seguretat i als organismes d'investigació d'accidents ferroviaris dels estats membres; així mateix, en resposta a una sol·licitud fundada és accessible a l'Agència Ferroviària Europea, a les empreses ferroviàries, als administradors d'infraestructures ferroviàries, així com a les persones o organitzacions que registrin vehicles que estiguin identificats en la secció.»

Disposició final segona. *Títol competencial.*

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

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

Mitjançant aquest Reial decret s'incorpora al dret espanyol, per al sistema ferroviari transeuropeu convencional, la Directiva 2008/57/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 17 de juny de 2008, sobre la interoperabilitat del sistema ferroviari dins de la Comunitat, i també la Directiva 2009/131/CE de la Comissió, de 16 d'octubre de 2009, que modifica l'annex VII de la Directiva 2008/57/CE, anteriorment esmentada.

Disposició final quarta. *Desplegament normatiu.*

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

Disposició final cinquena. *Entrada en vigor.*

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

Madrid, 5 de novembre de 2010.

JUAN CARLOS R.

El ministre de Foment,
JOSÉ BLANCO LÓPEZ

ANNEX I

Àmbit d'aplicació

1. *Sistema ferroviari espanyol que forma part del sistema ferroviari transeuropeu convencional*

1.1 Xarxes.—El sistema ferroviari espanyol que forma part del sistema ferroviari transeuropeu convencional, a efectes d'aquest Reial decret, es pot dividir en les categories següents:

Línies previstes per al transport de viatgers,
Línies previstes per al tràfic mixt (viatgers i mercaderies),
Línies especialment construïdes o rehabilitades per al tràfic de mercaderies, nusos de viatgers, nusos de transport de mercaderies, incloses les terminals intermodals, les vies d'enllaç entre els elements anteriorment esmentats.

Aquestes xarxes 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 de llarg recorregut i el transport de mercaderies en aquesta xarxa amb la finalitat de garantir una explotació segura i harmoniosa de la xarxa i la gestió eficaç del trànsit.

1.2 Vehicles.—El sistema ferroviari espanyol que forma part del sistema ferroviari convencional transeuropeu engloba tots els vehicles aptes per circular per la totalitat o part de la xarxa ferroviària transeuropea convencional, inclosos:

Els trens automotors tèrmics o elèctrics,
Les unitats motrius tèrmiques o elèctriques,
Els cotxes de viatgers, els vagons de mercaderies, inclosos els vehicles dissenyats per al transport de camions.

S'hi pot incloure el material de construcció i manteniment d'infraestructures ferroviàries mòbils.

Cadascuna d'aquestes categories es pot subdividir en:

Vehicles per a ús internacional,
Vehicles per a ús interior.

2. *El sistema ferroviari espanyol que forma part del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat*

2.1 Xarxes.—El sistema ferroviari espanyol que forma part del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat inclou:

Les línies especialment construïdes per a l'alta velocitat, equipades per a velocitats generalment iguals o superiors a 250 km/h,

Les línies especialment condicionades per a l'alta velocitat equipades per a velocitats de l'ordre de 200 km/h,

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. Aquesta categoria inclou també les línies d'interconnexió entre les xarxes d'alta velocitat i convencionals, els trams d'estació, l'accés a les terminals, magatzems, etc., que són recorreguts a velocitat convencional per material rodant d'«alta velocitat».

Aquestes xarxes han d'incloure els sistemes de gestió del trànsit, de posicionament i de circulació, instal·lacions tècniques de tractament de dades i de telecomunicacions previstes per al transport en les esmentades línies amb la finalitat de garantir una explotació segura i harmoniosa de la xarxa i la gestió eficaç del trànsit.

2.2 Vehicles.—El sistema ferroviari espanyol que forma part del sistema ferroviari transeuropeu d'alta velocitat engloba els vehicles concebuts per circular:

A una velocitat de 250 km/h com a mínim en les línies especialment construïdes per a l'alta velocitat, i al mateix temps, en les circumstàncies adequades, es poden assolir velocitats superiors als 300 km/h, o bé

A una velocitat de l'ordre de 200 km/h en les línies de la secció 2.1, en cas que siguin compatibles amb les possibilitats d'aquestes línies.

A més, els vehicles concebuts per funcionar a una velocitat màxima inferior a 200 km/h que possiblement hagin de circular per tota la xarxa transeuropea d'alta velocitat, o d'una banda d'aquesta, quan siguin compatibles amb els nivells de rendiment de l'esmentada xarxa, han de reunir els requisits que garanteixin un funcionament segur en aquesta xarxa.

3. *Coherència del sistema ferroviari*

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

4. *Ampliació de l'àmbit d'aplicació*

4.1 Subcategories de xarxes i vehicles.—Perquè la interoperabilitat sigui rendible, es poden crear noves subcategories de totes les categories de xarxes i vehicles esmentades en el present annex. En cas que sigui necessari, les especificacions funcionals i tècniques poden variar segons la subcategoria.

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

- Cost de la mesura proposada,
- Beneficis per a la interoperabilitat de l'ampliació de l'àmbit d'aplicació a subcategories particulars de xarxes i vehicles,
- Reducció dels costos de capital i de les càrregues financeres, derivada de les economies d'escala i d'un millor aprofitament dels vehicles,
- Reducció dels costos d'inversió, de manteniment i de funcionament degut a l'augment de la competència entre fabricants i empreses de manteniment,
- Beneficis en matèria de medi ambient, gràcies a les millores tècniques introduïdes en el sistema ferroviari,
- Augment de la seguretat de funcionament. A més, l'avaluació ha d'indicar el possible impacte per a tots els operadors i agents econòmics participants.

ANNEX II

Subsistemes

1. *Llista de subsistemes*

Als efectes d'aquest Reial decret, el sistema constitutiu del sistema ferroviari s'ha de dividir segons els subsistemes següents, corresponents:

a) Bé a àmbits de naturalesa estructural:

- Infraestructures.
- Energia.
- Control-comandament i senyalització.
- Material rodant.

b) Bé a àmbits de naturalesa funcional:

Explotació i gestió del trànsit,
Manteniment,
Aplicacions telemàtiques al servei dels passatgers i del transport de mercaderies.

2. Descripció dels subsistemes

Sense perjudici de la determinació dels elements i aspectes relacionats amb la interoperabilitat que pugui efectuar cada ETI en relació amb els diferents subsistemes, aquests han de comprendre, en particular:

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

2.2 Energia: El sistema d'electrificació, inclòs el material aeri i els components dels equips de mesurament dels consums elèctrics que estiguin a bord.

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

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

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

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

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

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

2.6 Material rodant: L'estructura, el sistema de comandament i de control de tots els equips del tren, dispositius de captació de corrent, equips de tracció i transformació de l'energia, de frenada i d'acoblament, els òrgans de rodament (bogis, eixos) i la suspensió, les portes, les interfícies home/màquina (conductor, personal de tren i viatgers, incloses les necessitats de les persones amb mobilitat reduïda), els dispositius de seguretat passius o actius, els dispositius necessaris per a la salut dels viatgers i del personal de tren.

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

ANNEX III

Requisits essencials

1. *Requisits generals*

1.1 Seguretat:

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

1.1.2 Els paràmetres del contacte roda-carril han de complir els criteris d'estabilitat de rodament necessaris per garantir una circulació totalment segura a la velocitat màxima autoritzada. Els paràmetres dels equips de frenada han de garantir que és possible parar, en la distància de frenada establerta, 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 el disseny de les instal·lacions fixes i del material rodant, així com en l'elecció dels materials utilitzats, és necessari tenir en compte l'objectiu de limitar la generació, propagació i efectes del foc i el fum en cas d'incendi.

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

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

1.3 Salut:

1.3.1 Ni en els trens ni en les infraestructures ferroviàries s'han d'utilitzar materials que pel seu mode d'utilització puguin constituir un risc per a la salut.

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

1.4 Protecció del medi ambient:

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

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

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

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

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

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

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

2. Requisits específics de cada subsistema

2.1 Infraestructures:

2.1.1 Seguretat. S'han de prendre mesures adequades per evitar l'accés o la irrupció indesitjables en les instal·lacions. Així mateix s'han d'adoptar mesures que limitin el perill per a les persones, en especial en el moment del pas dels trens per les estacions.

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

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

2.2 Energia:

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

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

2.2.3 Compatibilitat tècnica. Els sistemes d'alimentació d'energia elèctrica/tèrmica utilitzats han de permetre que els trens desenvolupin les prestacions especificades, en el cas de l'electricitat, ser compatibles amb els dispositius de captació instal·lats en els trens.

2.3 Control-comandament i senyalització:

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

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

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

2.4 Material rodant:

2.4.1 Seguretat. Les estructures del material rodant i de les connexions entre vehicles han d'estar dissenyades de manera que protegeixin els espais en què es trobin els viatgers i els llocs de conducció en cas de col·lisió o descarrilament.

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

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

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

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

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

Han d'existir sortides d'emergència i han d'estar senyalitzades.

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

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

Els trens han de portar un sistema de sonorització que permeti que el personal del tren pugui dirigir missatges als viatgers.

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

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

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

Les característiques del material rodant li han de permetre circular en totes les línies en què estigui prevista la seva explotació, tenint en compte les corresponents condicions climàtiques.

2.4.4 Control. Els trens han d'anar equipats d'un aparell registrador. Les dades recollides per l'esmentat aparell i el tractament de la informació han de ser objecte d'harmonització de conformitat amb la normativa comunitària.

2.5 Manteniment:

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

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

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

2.6 Explotació i gestió del trànsit:

2.6.1 Seguretat. La coherència de les normes d'explotació de les xarxes, així com la qualificació dels conductors i del personal de tren i dels centres de control, han de garantir una explotació segura, tenint en compte els diferents requisits dels serveis transfronterers i nacionals.

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

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

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

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

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

Per a aquestes aplicacions telemàtiques s'ha de garantir: que les bases de dades, els programes informàtics i els protocols de comunicació de dades es desenvolupin de forma que assegurin al màxim possible els intercanvis de dades tant entre aplicacions diferents com entre operadors diferents, amb exclusió de les dades comercials confidencials, un accés fàcil a la informació per part dels usuaris.

2.7.2 Fiabilitat, disponibilitat. Els modes d'utilització, gestió, actualització i manteniment de les esmentades bases de dades, programes informàtics i protocols de comunicacions de dades han de garantir l'eficàcia dels esmentats sistemes i la qualitat del servei.

2.7.3 Salut. Les interfícies dels esmentats sistemes amb els usuaris han de respectar les normes mínimes quant a ergonomia i protecció de la salut.

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

ANNEX IV

Declaració «CE» de conformitat i idoneïtat per a l'ús dels components d'interoperabilitat

1. Components i interoperabilitat

La declaració «CE» s'ha d'aplicar als components d'interoperabilitat relacionats amb la interoperabilitat del sistema ferroviari que s'esmenten a l'article 8. Aquests components d'interoperabilitat poden ser:

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

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

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

2. Àmbit d'aplicació

La declaració «CE» es refereix:

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

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

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

3. Contingut de la declaració «CE»

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

Aquesta declaració s'ha de redactar en idioma castellà, i ha de contenir els següents elements:

- Referències de la Directiva 2008/57/CE,
- Nom, cognoms i adreça del fabricant o del seu mandatari establert en la Unió Europea (s'hi ha d'indicar la raó social i l'adreça completa; si es tracta d'un mandatari, s'hi ha de consignar també la raó social del fabricant),
- Descripció del component d'interoperabilitat (marca, tipus, etc.),
- Indicació del procediment seguit per declarar la conformitat o la idoneïtat per a l'ús (article 8),
- Totes les descripcions pertinents a les quals s'ajusti el component d'interoperabilitat i, en particular, les condicions d'utilització,
- Nom i adreça de l'organisme o organismes notificats que hagin intervingut en el procediment seguit per a la conformitat o la idoneïtat per a l'ús, i data del certificat d'inspecció, en el qual, si s'escau, han de figurar el període i les condicions de validesa de l'esmentat certificat,
- Si s'escau, la referència de les especificacions europees,
- Si s'escau, la referència de les especificacions europees, identificació del signatari apoderat del fabricant o del seu mandatari establert en la Unió 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 idioma castellà, i ha de contenir els següents elements:

- Referències de la Directiva 2008/57/CE,
- Nom i adreça de l'entitat contractant, el fabricant o els seus mandataris establerts en la Unió Europea (s'hi ha d'indicar la raó social i l'adreça completa; en cas que es tracti d'un mandatari, també s'hi ha de consignar la raó social de l'entitat contractant o el fabricant),
- Breu descripció del subsistema,
- Nom i adreça de l'organisme notificat que ha efectuat la verificació «CE» prevista a l'article 13,
- Referències dels documents que conté l'expedient tècnic,
- Totes les disposicions pertinents, provisionals o definitives, que ha de complir el subsistema, i especialment, si s'escau, les restriccions o condicions d'exploatació,
- Si és provisional, el període de validesa de la declaració «CE»,
- Identificació del signatari.

ANNEX VI

Procediment de verificació «CE» dels subsistemes

1. Introducció

La verificació «CE» és el procediment pel qual un organisme notificat comprova i certifica que el subsistema és:

- Conforme al que disposa la Directiva 2008/57/CE,
- Conforme a les altres disposicions reglamentàries d'aplicació en compliment del Tractat, i pot ser posat en servei.

2. Etapes

La verificació del subsistema abraça les etapes següents:
Disseny global,

Producció: fabricació del subsistema, incloses l'execució de les obres d'enginyeria civil, la fabricació, el muntatge dels components i el reglatge del conjunt, Assajos del subsistema acabat.

Per a la fase de disseny (incloses les proves de tipus), així com per a la fase de fabricació, el sol·licitant, com a primer pas, pot demanar que es porti a terme una avaluació.

En aquest cas, l'avaluació o avaluacions han de conduir a una o més declaracions de verificació intermèdia («DVI») que emet l'organisme notificat que hagi elegit el sol·licitant. Al seu torn, l'organisme notificat ha de redactar una «declaració CE de conformitat intermèdia de subsistema» destinada a les fases corresponents.

3. *Certificació*

L'organisme notificat responsable de la verificació «CE» ha d'avaluar el disseny i la fabricació del subsistema i ha d'expedir el certificat de verificació destinat al sol·licitant, que, al seu torn, ha d'expedir la declaració «CE» de verificació destinada, quan el subsistema hagi de ser implantat o explotat a l'Estat espanyol, a la Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries.

Quan disposi d'aquestes, l'organisme notificat ha de tenir en compte les DVI i, amb la finalitat d'emetre el certificat «CE» de verificació:

Ha de verificar que el subsistema:

Està cobert per les DVI de disseny i fabricació pertinents, quan el sol·licitant hagi demanat aquestes dues fases a l'organisme notificat, o

Correspon, una vegada fabricat, a tots els aspectes coberts per la DVI de disseny expedida al sol·licitant, quan aquest hagi demanat a l'organisme notificat només per a la fase de disseny,

Ha de comprovar que cobreix correctament el requisit de l'ETI i ha d'avaluar el disseny i els elements de producció no coberts per les DVI de disseny o producció.

4. *Expedient tècnic*

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

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

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

Llista dels components d'interoperabilitat esmentats a l'article 6 i següents, incorporats al subsistema,

Còpies de les declaracions «CE» de conformitat o d'idoneïtat per a l'ús de les quals han d'estar proveïts els esmentats components, conforme amb el que disposa l'article 7 d'aquest Reial decret, acompanyades, si s'escau, dels quaderns de càlculs corresponents i d'una còpia dels informes dels assajos i inspeccions efectuats per organismes notificats sobre la base de les especificacions tècniques comunes,

Quan es disposi d'aquesta, la o les DVI i, en aquest cas, la declaració o declaracions «CE» intermèdies de conformitat del subsistema que acompanyen el certificat «CE» de verificació, inclòs el resultat de la comprovació de la seva validesa per part de l'organisme notificat,

Certificat de l'organisme notificat encarregat de la verificació «CE» que el projecte és conforme amb el que disposa aquest Reial decret, acompanyat dels quaderns de càlculs corresponents, visat per l'esmentat organisme i on es facin constar, si s'escau, les reserves formulades durant l'execució de les obres i que no s'hagin retirat; el certificat ha d'anar

acompanyat, així mateix, dels informes de visites i auditories que l'organisme hagi elaborat en compliment de la seva missió, segons s'indica en els punts 5.3 i 5.4 de l'apartat següent.

5. Vigilància

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

5.2 L'organisme notificat encarregat de verificar la realització ha de tenir accés permanent a les obres, tallers de fabricació, zones d'emmagatzematge i, si s'escau, de prefabricació, a les instal·lacions d'assaig i, en general, a qualsevol lloc que consideri necessari per al compliment de la seva funció. El sol·licitant ha de remetre-li o fer que se li remetin tots els documents pertinents i, en particular, els plànols d'execució i la documentació tècnica del subsistema.

5.3 L'organisme notificat que verifiqui la realització ha de portar a terme auditories periòdiques per assegurar-se que es compleix el que disposa aquest Reial decret, i ha de presentar en ocasió d'aquestes un informe d'auditoria als professionals encarregats de la realització. Pot 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.

5.5 Amb vista a emetre la declaració «CE» de conformitat per a l'ús a què fa referència l'annex IV (secció 2), l'organisme notificat ha d'estar en condicions de supervisar un subsistema en el qual s'hagi muntat un component d'interoperabilitat a fi de comprovar, quan així ho requereixi l'ETI corresponent, la seva idoneïtat per a l'ús dins de l'entorn ferroviari en què es vulgui utilitzar.

6. Presentació

L'expedient complet a què es refereix el punt 4 s'ha de presentar, en suport de la DVI, si està disponible, expedida per l'organisme notificat encarregat d'aquesta o en suport del certificat de conformitat expedit per l'organisme notificat encarregat de la verificació del subsistema en condicions de funcionament, davant el sol·licitant. L'expedient s'adjuntarà a la DVI i/o a la declaració «CE» de verificació que el sol·licitant ha de remetre a la Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries.

El sol·licitant 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 UE que el 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, les DVI concedides o denegades, els certificats de verificació expedits o denegats, els certificats de conformitat denegats.

8. Llengua

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

ANNEX VII

Paràmetres que s'han de controlar per a l'entrada en servei de vehicles no conformes amb les ETI i la classificació de les normes nacionals

1. Llista de paràmetres

1.1 Documentació general: Documentació general (descripció del vehicle nou, renovat o condicionat i el seu ús previst, informació sobre disseny, reparacions, explotació i manteniment, expedient tècnic, etc.).

1.2 Estructura i parts mecàniques: Integritat mecànica i interfícies entre vehicles (inclosos límits i òrgans de tracció, passarel·les), solidesa de l'estructura i els accessoris del vehicle (per exemple, seients), capacitat de càrrega, seguretat passiva (inclosa la resistència interior i exterior a col·lisions).

1.3 Interacció vehicle/via i gàlib: Interfícies mecàniques amb la infraestructura (comportament dinàmic i estàtic, distàncies i ajustos, gàlib, òrgans de rodament, etc.).

1.4 Equips de frenada: Elements de frenada (inclosos la protecció antiesllavissada, el control de frenada i el rendiment de frenada en mode de servei, d'emergència i d'aparcament).

1.5 Elements relatius als passatgers: Instal·lacions per als passatgers i el seu entorn (incloses finestres i portes, necessitats de les persones amb mobilitat reduïda, etc.).

1.6 Condicions ambientals i efectes aerodinàmics: Impacte del medi ambient sobre el vehicle i impacte del vehicle sobre el medi ambient (incloses les condicions aerodinàmiques i les interfícies entre el vehicle i la part de terra del sistema ferroviari i amb l'entorn exterior).

1.7 Avís exterior, marcatge, funcions i requisits en matèria d'integritat del programari: Avisos exteriors, marques, funcions i integritat del programari, per exemple, funcions relacionades amb la seguretat que incideixen en el comportament del tren, inclòs el bus del tren.

1.8 Sistemes d'alimentació elèctrica i de control a bord: Sistemes de propulsió, d'alimentació elèctrica i de control a bord, més la interfície del vehicle amb la infraestructura d'alimentació elèctrica i tots els aspectes de la compatibilitat electromagnètica.

1.9 Instal·lacions, interfícies i entorn del personal: Instal·lacions, interfícies, condicions de treball i entorn a bord per al personal (inclosos els llocs de conducció i la interfície home-màquina).

1.10 Seguretat contra incendis i evacuació.

1.11 Manteniment: Instal·lacions i interfícies a bord per al manteniment.

1.12 Control, comandament i senyalització a bord: Tots els equips de bord necessaris per garantir la seguretat, el comandament i el control de la circulació dels trens autoritzats a transitar per la xarxa, i els seus efectes en la part de terra del sistema ferroviari.

1.13 Requisits operatius específics: Requisits operatius específics dels vehicles (inclosos el funcionament degradat, la recuperació del vehicle, etc.).

1.14 Elements relatius a les mercaderies: Requisits específics de les mercaderies i el seu entorn (incloses les instal·lacions específiques per al transport de mercaderies perilloses).

Les explicacions i exemples que figuren en cadascun dels catorze epígrafs anteriors de la llista de paràmetres, es faciliten amb fins informatius; no són definicions dels paràmetres.

2. Classificació de normes

Les normes nacionals relatives als paràmetres indicats en l'apartat anterior s'han d'incorporar en un dels tres grups que s'especifiquen seguidament. S'exceptuen d'aquesta prescripció les normes i restriccions de caràcter estrictament local; la seva verificació forma part dels controls que han d'aplicar, de comú acord, les empreses ferroviàries i els administradors d'infraestructures ferroviàries.

Grup A. El grup A comprèn:

Les normes internacionals,
Les normes nacionals considerades equivalents en el plànol de la seguretat ferroviària a les normes nacionals d'altres estats de la Unió Europea.

Grup B. El grup B comprèn tota norma no inclosa en els grups A o C o que no s'hagi classificat encara en un d'aquests grups.

Grup C. El grup C comprèn les normes estrictament necessàries i vinculades a les característiques tècniques de la infraestructura que tinguin per objecte garantir una explotació segura i interoperable a la xarxa (per exemple: el gàlib).

ANNEX VIII

Organismes notificats. Criteris que ha de tenir en compte la Direcció General d'Infraestructures Ferroviàries 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 i l'organisme.

2. L'organisme i el personal encarregat del control han de portar a terme les operacions de verificació amb la major integritat professional i la major competència tècnica, i estar lliures de tota pressió i incentiu, en particular de tipus econòmic, que pugui influir en el seu judici o en els resultats del seu control, especialment si tals pressions i incentius emanen de persones o grups de persones interessats en el resultat de les verificacions.

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 d'entrada en servei, en el marc d'aquest Reial decret, les llicències, en el marc de la Llei del sector ferroviari i del Reglament del sector ferroviari, i els certificats i autoritzacions de seguretat, en el marc del Reglament de seguretat en la circulació a la xarxa ferroviària d'interès general, així com de les entitats a càrrec de les investigacions en cas d'accident.

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

4. El personal encarregat dels controls ha de posseir:

La formació tècnica i professional adequada per al desenvolupament de les tasques concretes que porti a terme,

Coneixements satisfactoris de les disposicions relatives als controls que realitza i una pràctica suficient en els esmentats controls,

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

5. L'organisme ha d'assegurar la independència del personal encarregat del control. La remuneració de cada agent no ha de dependre del nombre de controls que efectui ni dels seus resultats.

6. L'organisme ha de subscriure una assegurança de responsabilitat civil o, si s'escau, tenir coberta la responsabilitat civil que pugui derivar de la seva actuació mitjançant una altra garantia financera equivalent.

7. 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 competents i els organismes d'investigació d'accidents de l'Estat en el qual du a terme la seva activitat, així com davant els organismes d'investigació d'accidents encarregats d'investigar els accidents causats per una fallada dels components d'interoperabilitat o dels subsistemes comprovats) en el marc d'aquest Reial decret.