

## ANEXO III

## Formularios substituídos polo documento único electrónico (DUE)

O DUE substitúe os formularios abaixo relacionados para os efectos da aplicación deste real decreto.

Declaración censual .....	Modelos 036 e 037.
Imposto sobre transmisións patrimoniais e actos xurídicos documentados .....	Modelo 600.
Imposto sobre actividades económicas .....	Modelos 845 e 846.
Declaración censual de comezo, modificación ou cesamento de actividade da Comunidade Autónoma de Canarias .....	Modelo 400.
Solicitud de formalización da cobertura de riscos profesionais con entidade xestora da Seguridade Social .....	TA. 16.
Inscripción do empresario na Seguridade Social e apertura de conta de cotización principal .....	TA.6. TA.7.
Conta de cotización .....	
Réxime especial dos traballadores do mar (declaración individual do traballador autónomo) .....	TA.49.
Réxime especial dos traballadores do mar (inscripción de embarcacións e artefactos flotantes) .....	TA. 47.
Réxime especial dos traballadores do mar (declaración do titular da explotación marítimo-pesqueira e familiar traballador ó seu servicio) .....	TA. 50.
Solicitud de afiliación á Seguridade Social, asignación do número da Seguridade Social e variación de datos .....	TA. 1.
Solicitud de alta no réxime especial de traballadores por conta propia ou autónomos-traballadores societarios .....	TA. 0521/B.
Solicitud de alta do traballador por conta allea ou asimilado .....	TA. 2/S.

## MINISTERIO DE FOMENTO

**11724** REAL DECRETO 646/2003, do 30 de maio, sobre interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo convencional. («BOE» 139, do 11-6-2003.)

Coa finalidade de harmoniza-lo conxunto de normas técnicas que se aplican ós ferrocarrís, a Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 19 de marzo de 2001, relativa á interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo convencional, fixa as condicións que se deben cumprir para lograr, no territorio da Unión Europea, a interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo convencional. Así, a directiva regula, entre outras importantes cuestións, as condicións dos subsistemas, os requisitos esenciais sobre deseño, construción, mantemento e vixilancia dos compoñentes, en especial dos elementos que interveñen na circulación dos trens, o réxime de conformidade e idoneidade para o uso dos compoñentes de interoperabilidade e a verificación dos subsistemas.

Co obxecto de incorporar ó ordenamento interno a dita directiva comunitaria, faise necesario recolle-los requisitos alí establecidos, regulando as especificacións técnicas de interoperabilidade, os compoñentes de interoperabilidade, os subsistemas, os organismos notificados e a información relativa á infraestrutura e do material rodante.

A competencia para incorporar ó dereito interno a citada Directiva 2001/16/CE vén dada, ademais de polo título competencial recollido na disposición derradeira primeira deste real decreto, pola disposición adicional sétima da Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, que autoriza o Goberno para dictar, por proposta do Ministerio de Fomento, as disposicións necesarias para a aplicación e desenvolvemento da dita lei.

Na súa virtude, por proposta do ministro de Fomento, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 30 de maio de 2003,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Normas xerais

Artigo 1. *Obxecto.*

1. Este real decreto ten por obxecto fixa-las condicións que deben cumprirse para realiza-la interoperabilidade da parte española do sistema ferroviario transeuropeo convencional, que se describe no anexo I.

2. Estas condicións refírense ó proxecto, construción, posta en servicio, rehabilitación, renovación, explotación e mantemento dos elementos do dito sistema que entren en servicio despois da data de entrada en vigor deste real decreto, así como ás cualificacións profesionais e ás condicións de saúde e seguridade do persoal que contribúe á súa explotación.

3. Para cada subsistema, este real decreto refírese ás disposicións relativas ós compoñentes de interoperabilidade, ás interfaces e ós procedementos, así como ás condicións de coherencia global do sistema ferroviario transeuropeo convencional requiridas para conseguila súa interoperabilidade.

Artigo 2. *Definicións.*

Para os efectos deste real decreto, entenderase por:

a) Sistema ferroviario transeuropeo convencional: o conxunto composto polas infraestructuras ferroviarias, incluídas as liñas e instalacións fixas, da rede transeuropea de transporte, construídas ou acondicionadas para o transporte ferroviario convencional e o transporte ferroviario combinado, e polo material rodante concibido para

percorre-las ditas infraestructuras, como se describe no anexo I.

b) Interoperabilidade: a capacidade do sistema ferroviario transeuropeo convencional para permiti-la circulación segura e ininterrompida de trens que cumpren as prestacións requiridas para estas liñas. Esta capacidade basearase no conxunto de condicións regulamentarias, técnicas e operativas que deberán cumprirse para satisfacer os requisitos esenciais.

c) Subsistemas: o resultado da división do sistema ferroviario transeuropeo convencional, tal como se indica no anexo II. Estes subsistemas para os cales deberán definirse requisitos esenciais son de carácter estrutural ou funcional.

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

e) Requisitos esenciais: o conxunto de condicións descritas no anexo III que deben satisfacerlo sistema ferroviario transeuropeo convencional, os subsistemas e os compoñentes de interoperabilidade, incluídas as interfaces.

f) Especificación europea: unha definición técnica común, certificación técnica europea ou unha norma nacional que incorpore unha norma europea, tal como se define no artigo 11 da Lei 48/1998, do 30 de decembro, sobre procedementos de contratación nos sectores da auga, a enerxía, os transportes e as telecomunicacións, pola que se incorporan as Directivas 93/38/CEE e 92/13/CEE.

g) Especificacións técnicas de interoperabilidade (no sucesivo denominadas ETI): as especificacións das que é obxecto cada subsistema ou parte de subsistema, con vistas a satisfacer os requisitos esenciais e garanti-la interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo convencional.

h) Organismo común representativo: o organismo que reúne a representantes dos administradores da infraestructura, das empresas ferroviarias e da industria, encargado de elabora-las ETI. Por administradores da infraestructura entenderase o que para estes efectos indica, no seu artigo 3, o Real decreto 2111/1998, do 2 de outubro, polo que se regula o acceso ás infraestructuras ferroviarias.

i) Organismos notificados: os organismos encargados de avalia-la conformidade ou a idoneidade para o uso dos compoñentes de interoperabilidade ou de tramita-lo procedemento de verificación «CE» dos subsistemas.

j) Parámetros fundamentais: toda condición regulamentaria, técnica ou operativa importante desde o punto de vista da interoperabilidade e que debe ser obxecto dunha decisión consonte o procedemento do punto 2 do artigo 21 da Directiva 96/48/CE, do Consello, do 23 de xullo de 1996, relativa á interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade, antes de que o organismo común representativo proceda á elabora-ción dos proxectos de ETI.

k) Caso específico: toda parte do sistema ferroviario transeuropeo convencional que requira disposicións particulares nas ETI, temporais ou definitivas, por esixencias xeográficas, topográficas, de contorno urbano ou de coherencia co sistema existente. Pode incluír en especial os casos das liñas e redes ferroviarias illadas do resto da rede comunitaria, o gálibo, o largo de vía ou o espazo entre as vías, así como do material rodante destinado

a un uso estritamente local, rexional ou histórico e do material rodante procedente de países terceiros ou con destino a estes, sempre que o dito material non cruce a fronteira entre dous estados membros da Unión Europea.

l) Rehabilitación: traballos importantes de modificación dun subsistema ou dunha parte de subsistema que requira unha nova autorización de posta en servicio consonte o punto 1 do artigo 11.

m) Renovación: traballos importantes de substitución dun subsistema ou dunha parte dun subsistema que requira unha nova autorización de posta en servicio consonte o punto 1 do artigo 11.

n) Sistema ferroviario existente: o conxunto constituído polas infraestructuras ferroviarias que comprende as liñas e instalacións fixas da rede ferroviaria existente e os materiais rodantes de tódalas categorías e orixes que percorran as ditas infraestructuras.

### Artigo 3. *Obrigatoriedade dos requisitos esenciais.*

1. O sistema ferroviario transeuropeo convencional, os subsistemas e os compoñentes de interoperabilidade, incluídas as interfaces, deberán cumprir os requisitos esenciais que lles correspondan.

2. As especificacións técnicas dos pregos dos contratos que sexan necesarias para cumprir as especificacións europeas ou as demais normas vixentes non deberán ser contrarias ós requisitos esenciais.

### Artigo 4. *Excepcións á aplicación das ETI.*

1. Os subsistemas deberán ser conformes coas ETI, conformidade que deberá manterse de forma permanente durante o seu uso.

Malia o anterior, a Secretaría de Estado de Infraestructuras poderá acordar que non se apliquen determinadas ETI, mesmo as relativas ó material rodante, nos casos e condicións seguintes:

a) Con respecto a un proxecto de nova liña, de rehabilitación dunha liña existente ou con respecto a todo elemento contemplado no punto 2 do artigo 1 que se encontre en fase avanzada de desenvolvemento ou que sexa obxecto dun contrato en curso de execución no momento da publicación das ditas ETI.

b) Con respecto a un proxecto de renovación ou rehabilitación dunha liña existente, cando o gálibo, o largo de vía ou a distancia entre eixes de vías ou a tensión eléctrica das ditas ETI sexan incompatibles cos da liña existente.

c) Con respecto a un proxecto de nova liña ou a un proxecto de renovación ou rehabilitación dunha liña existente que se realice nun territorio en que a rede ferroviaria se atope nun enclave ou estea illada polo mar da rede ferroviaria do resto da comunidade.

d) Con respecto a todo proxecto relativo á renovación, ampliación ou rehabilitación dunha liña existente, cando a aplicación das ditas ETI comprometa a viabilidade económica do proxecto ou a coherencia do sistema ferroviario do Estado español.

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

Notificaráselle previamente á Comisión Europea a intención de introducir unha excepción e remitiráselle un expediente coas ETI ou as partes destas que non desexe aplicar, así como as especificacións correspondentes que queira aplicar. Nos casos previstos nas anteriores alíneas b) e d), a comisión adoptará a correspondente decisión consonte o procedemento previsto na Directiva 2001/16/CE. Sen embargo, no caso da alínea b),

a decisión da comisión non afectará o gálibo e o largo de vía.

2. As ETI non serán obstáculo para as decisións dos órganos competentes relativas á utilización das infraestructuras destinadas a outros fins distintos que non sexa o sistema ferroviario convencional.

3. A aplicación das ETI non debe crear obstáculos desde o punto de vista da rendibilidade ó mantemento da coherencia da rede ferroviaria española. O cumprimento das ETI debe permitir un sistema ferroviario que manteña de forma adecuada a coherencia da rede ferroviaria existente.

#### Artigo 5. *Motivación.*

Toda decisión adoptada en aplicación deste real decreto que concirna á avaliación da conformidade ou da idoneidade para o uso de compoñentes de interoperabilidade, a verificación de subsistemas integrantes do sistema ferroviario transeuropeo convencional, así como as decisións que se tomen en aplicación dos artigos 8.3, 9, 13.3 e 15, será suficientemente motivada. Notificaráselle ó interesado nos termos legalmente establecidos, sinalando se tal decisión pon fin á vía administrativa e indicando os recursos que procedan e os prazos para a súa interposición.

## CAPÍTULO II

### Compoñentes de interoperabilidade

#### Artigo 6. *Competencia.*

A Secretaría de Estado de Infraestructuras adoptará tódalas medidas oportunas para que os compoñentes de interoperabilidade:

a) Só se comercialicen se permiten a interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo convencional, de conformidade cos requisitos esenciais.

b) Se utilicen no ámbito para o que estean destinados e sexan instalados e mantidos adecuadamente.

Estas medidas non obstaculizarán a comercialización dos ditos compoñentes para outras aplicacións.

#### Artigo 7. *Comercialización.*

Non se poderá prohibir, restrinxir ou dificultar a comercialización de compoñentes de interoperabilidade para a súa utilización no sistema ferroviario transeuropeo convencional cando os devanditos compoñentes cumpran o disposto neste real decreto. En particular, non se poderán esixir verificacións que xa se efectuasen no marco do procedemento que dea lugar á declaración «CE» de conformidade ou de idoneidade para o uso; os seus elementos recóllense no anexo IV.

#### Artigo 8. *Conformidade cos requisitos esenciais.*

1. Consideraranse conformes cos requisitos esenciais que lles sexan aplicables os compoñentes de interoperabilidade que estean provistos da declaración «CE» de conformidade ou idoneidade para o uso; os seus elementos recóllense no anexo IV.

2. O cumprimento por un compoñente de interoperabilidade dos requisitos esenciais que lle son aplicables e, se é o caso, a súa idoneidade para o uso determinaránse en relación coas condicións previstas polas ETI, incluídas, se é o caso, as especificacións europeas correspondentes.

3. Cando se considere que unhas especificacións europeas non se axustan ós requisitos esenciais, a Secretaría de Estado de Infraestructuras poderá retirar as ditas especificacións das publicacións onde estean inscritas ou propoñer a súa emenda.

#### Artigo 9. *Restriccións á aplicación de compoñentes de interoperabilidade.*

1. Se se comproba que un compoñente de interoperabilidade provisto da declaración «CE» de conformidade ou de idoneidade para o uso, que estea comercializado e sexa utilizado para o uso a que está destinado, pode poñer en risco o cumprimento dos requisitos esenciais, a Secretaría de Estado de Infraestructuras adoptará tódalas medidas necesarias para restrinxir a súa aplicación, para prohibir o seu uso ou para retiralo do mercado. Informarase inmediatamente á Comisión Europea das medidas adoptadas, indicándose as razóns desta decisión, precisando, en particular, se a non conformidade deriva:

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

2. Cando un compoñente de interoperabilidade provisto da declaración «CE» de conformidade resulte non ser conforme, a Secretaría de Estado de Infraestructuras ordenará a apertura dun expediente informativo para determina-las causas, co fin de que se adopten as medidas que resulten pertinentes. Informarase diso á Comisión Europea e ós demais estados membros da Unión Europea.

#### Artigo 10. *A declaración «CE» de conformidade.*

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

2. A avaliación da conformidade ou da idoneidade para o uso dun compoñente de interoperabilidade será tramitada polo organismo notificado ante o cal o fabricante, ou o seu mandatario establecido na Unión Europea, presentasen a solicitude da dita avaliación.

3. Se algún dos compoñentes de interoperabilidade é obxecto doutras directivas comunitarias sobre outros aspectos, a declaración «CE» de conformidade ou de idoneidade para o uso indicará, nese caso, que os ditos compoñentes de interoperabilidade cumpren tamén as esixencias das citadas directivas.

4. Se tanto o fabricante como o seu mandatario establecido na Unión Europea incumpren as obrigas sinaladas nos puntos anteriores, estas incumbirán a toda persoa que comercialice o compoñente de interoperabilidade de que se trate. As mesmas obrigas afectarán a quen monte os compoñentes de interoperabilidade, ou parte deles, de orixe distinta ou os fabrique para o seu propio uso, para efectos do disposto neste real decreto.

5. Sen prexuízo do disposto no artigo anterior:

a) Toda constatación de que se expediu indebidamente a declaración «CE» de conformidade suporá para o fabricante, ou o seu mandatario establecido na Unión Europea, a obriga de modifica-lo compoñente de interoperabilidade para facelo conforme e cesar na infracción.



b) En caso de que persista a non conformidade, a Secretaría de Estado de Infraestructuras adoptará as medidas oportunas para restrinxir ou prohibir a comercialización do compoñente de interoperabilidade en cuestión, ou retiralo do mercado de acordo co disposto no artigo anterior.

### CAPÍTULO III

#### Subsistemas de carácter estrutural

##### Artigo 11. *Posta en servicio.*

1. Correspóndelle á Secretaría de Estado de Infraestructuras autorizar a posta en servicio dos subsistemas de carácter estrutural integrantes do sistema ferroviario transeuropeo convencional que se implanten ou exploten en territorio español.

Para tal fin, a Secretaría de Estado de Infraestructuras adoptará as medidas necesarias para que os ditos subsistemas só poidan entrar en servicio se son concibidos, construídos e instalados ou explotados de modo que non perigue o cumprimento dos requisitos esenciais que lles afecten, cando se integren no sistema ferroviario transeuropeo convencional. En concreto, comprobarase a coherencia destes subsistemas co sistema en que se integren.

2. A Secretaría de Estado de Infraestructuras comprobará, no momento da posta en servicio, e despois con regularidade, que os ditos subsistemas se explotan e manteñen de conformidade cos requisitos esenciais pertinentes.

3. En caso de renovación ou rehabilitación, o administrador da infraestrutura ou a empresa ferroviaria presentarán á Secretaría de Estado de Infraestructuras un expediente coa descrición do proxecto. A Secretaría de Estado de Infraestructuras estudiará o dito expediente e decidirá se a importancia das obras fai necesaria unha nova autorización de posta en servicio consonte este real decreto. Esta autorización de posta en servicio será necesaria cada vez que o nivel de seguridade poida verse afectado polas obras previstas.

##### Artigo 12. *Construcción, posta en servicio e explotación de subsistemas de carácter estrutural.*

Non se poderá prohibir, restrinxir ou dificultar en territorio español, e ó abeiro deste real decreto, a construción, a posta en servicio e a explotación de subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviario transeuropeo convencional se estes cumpren os requisitos esenciais. En particular, non poderán esixir verificacións que xa se efectuasen no marco do procedemento de expedición da declaración «CE» de verificación; os seus elementos recóllense no anexo V.

##### Artigo 13. *Declaración «CE» de verificación.*

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

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

3. Se se observa que as ETI non se axustan plenamente ós requisitos esenciais, poderá consultarse o comité a que fai referencia o artigo 21 da Directiva 2001/16/CE. As consultas serán tramitadas pola Secretaría de Estado de Infraestructuras.

##### Artigo 14. *Procedemento de declaración «CE» de verificación.*

1. Para expedir a declaración «CE» de verificación, a entidade contratante, ou o seu mandatario, invitará o organismo notificado que elixise para o efecto a que tramite o procedemento de verificación «CE» indicado no anexo VI.

2. A función do organismo notificado encargado da verificación «CE» dun subsistema comezará na fase de proxecto e abranguerá todo o período de construción ata a fase de recepción, antes da posta en servicio do subsistema. Englobará, así mesmo, a verificación das interfaces do subsistema en cuestión con respecto ó sistema en que se integre, baseándose nos datos dispoñibles na ETI de que se trate e nos rexistros de infraestructuras e do material rodante previstos no artigo 17.

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

##### Artigo 15. *Verificacións complementarias.*

1. Cando se comprobe que un subsistema de carácter estrutural, provisto da declaración «CE» de verificación acompañada do expediente técnico, non cumpre plenamente o disposto neste real decreto e, en particular, os requisitos esenciais, poderase solicitar que se leven a cabo verificacións complementarias.

2. Neste caso, a Secretaría de Estado de Infraestructuras informará inmediatamente á Comisión Europea das verificacións complementarias solicitadas, expoñendo as razóns que as xustifican.

### CAPÍTULO IV

#### Organismos notificados

##### Artigo 16. *Recoñecemento dos organismos notificados.*

1. A Secretaría de Estado de Infraestructuras notificará, se é o caso, á Comisión Europea e ós demais estados membros da Unión Europea os organismos encargados de efectuar o procedemento de avaliación da conformidade ou a idoneidade para o uso previsto no artigo 10 e o procedemento de verificación definido no artigo 13, indicando para cada un deles o seu ámbito de competencia e o número de identificación obtido previamente ante a Comisión Europea.

2. Aplicaranse os criterios previstos no anexo VII para a avaliación dos organismos que se vaian notificar. Suporase que os organismos que satisfagan os criterios de avaliación fixados nas normas europeas pertinentes cumpren os ditos criterios. A Secretaría de Estado de Infraestructuras, co fin de comprobar que os ditos organismos reúnen os requisitos esixibles, poderá requirilos para que acheguen a documentación que estime necesaria.

3. A Secretaría de Estado de Infraestructuras retirará a autorización ós organismos que deixen de axustarse ós criterios que figuran no anexo VII. Informarán diso inmediatamente á Comisión Europea e ós demais estados membros da Unión Europea.

4. Se a Secretaría de Estado de Infraestructuras considera que un organismo notificado por outro Estado membro non cumpre os criterios pertinentes, someterá o asunto ó comité ó que se refire o artigo 21 da Directiva 2001/16/CE.

## CAPÍTULO V

### Información relativa á infraestrutura e ó material rodante

Artigo 17. *Información relativa á infraestrutura e ó material rodante.*

1. A Secretaría de Estado de Infraestructuras velará por que se publiquen e actualicen anualmente os datos relativos á infraestrutura e ó material rodante. Estes documentos conterán, para cada subsistema ou parte do subsistema de que se trate, as características principais e a súa conformidade coas características prescritas polas ETI aplicables. Para iso, cada ETI indicará en detalle qué información debe figurar nos rexistros da infraestrutura e do material rodante.

2. Unha copia destes documentos trasladarase ós estados membros interesados e deberá poñerse á disposición do público.

Disposición adicional única. *Atribución de funcións.*

Corresponden ó Ministerio de Fomento as competencias que este real decreto lle atribúe á Administración xeral do Estado, e serán exercidas pola Secretaría de Estado de Infraestructuras ben directamente, ben a través dos seus órganos dependentes, de conformidade co disposto na normativa reguladora da estrutura orgánica do dito departamento ministerial.

Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.*

Quedan derogadas cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ó disposto neste real decreto.

Disposición derradeira primeira. *Habilitación competencial.*

Este real decreto dítase ó abeiro do disposto no artigo 149.1.21.<sup>a</sup> da Constitución, que lle atribúe ó Estado a competencia en materia de ferrocarrís e transportes terrestres que transcorran polo territorio de máis dunha comunidade autónoma e o réxime xeral de comunicacións.

Disposición derradeira segunda. *Desenvolvemento normativo.*

Autorízase o ministro de Fomento para dictar as normas necesarias para o desenvolvemento e aplicación deste real decreto, así como para modificar os seus anexos en cumprimento do disposto pola normativa comunitaria.

Disposición derradeira terceira. *Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid, o 30 de maio de 2003.

JUAN CARLOS R.

O ministro de Fomento,  
FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

## ANEXO I

### O sistema ferroviario transeuropeo convencional

#### 1. Infraestructuras.

As infraestructuras do sistema ferroviario transeuropeo convencional español serán as correspondentes ás liñas da rede transeuropea de transporte sinaladas na Decisión n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de xullo de 1996, sobre as orientacións comunitarias para o desenvolvemento da rede transeuropea de transporte, ou as recollidas nas actualizacións da dita decisión a raíz da revisión prevista no seu artigo 21.

Para efectos deste real decreto, a dita rede poderá dividirse nas categorías seguintes:

- a) Liñas previstas para o tráfico de viaxeiros.
- b) Liñas previstas para o tráfico mixto (viaxeiros, mercadorías).
- c) Liñas especialmente construídas ou acondicionadas para o tráfico de mercadorías.
- d) Nós de viaxeiros.
- e) Nós de transporte de mercadorías, incluídas as terminais intermodais.
- f) As vías de enlace entre os elementos anteriormente citados.

Estas infraestructuras incluírán os sistemas de xestión do tráfico, de posicionamento e de navegación: instalacións técnicas de tratamento de datos e de telecomunicacións previstas para o transporte de viaxeiros de longo percorrido e o transporte de mercadorías nesta rede, co fin de garantir un aproveitamento seguro e harmonioso da rede e a xestión eficaz do tráfico.

#### 2. Material rodante.

O material rodante englobará tódolos materiais aptos para circular pola totalidade ou parte da rede ferroviaria transeuropea convencional, incluídos:

- a) Os trens automotores térmicos ou eléctricos.
- b) As unidades motrices térmicas ou eléctricas.
- c) Os coches de viaxeiros.
- d) Os vagóns, incluído o material rodante deseñado para o transporte de camións.

Cada unha destas categorías debe subdividirse en:

- 1.<sup>a</sup> Material rodante para uso internacional.
- 2.<sup>a</sup> Material rodante para uso interior, tendo debidamente en conta a utilización local, rexional ou en longos percorridos do material.

3. Coherencia do sistema ferroviario transeuropeo convencional.

A calidade do transporte ferroviario europeo require, entre outras cousas, unha absoluta coherencia entre as características da infraestrutura (no sentido amplo do termo, é dicir, incluídas as partes fixas de tódolos subsistemas afectados) e as do material rodante (incluídas as partes embarcadas de tódolos subsistemas afectados). Desta coherencia dependen os niveis de prestacións, seguridade e calidade de servizo, e o seu custo.

## ANEXO II

### Subsistemas

#### 1. Lista de subsistemas.

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

## a) Ben a ámbitos de natureza estrutural:

Infraestructuras.  
Energía.  
Control-mando e sinalización.  
Explotación e xestión do tráfico.  
Material rodante.

## b) Ben a ámbitos de natureza funcional:

Mantemento.  
Aplicacións telemáticas ó servizo dos pasaxeiros e do transporte de mercadorías.

## 2. Descrición dos subsistemas.

Sen prexulga-la determinación dos aspectos relacionados coa interoperabilidade ou dos compoñentes de interoperabilidade, nin a orde en que se sometan ás ETI, os distintos subsistemas, comprenderán, en particular:

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

2.2 Enerxía: o sistema de electrificación, o material aéreo e os dispositivos de captación de corrente.

2.3 Control-mando e sinalización: tódolos equipos necesarios para garanti-la seguridade, o mando e o control da circulación dos trens autorizados a transitar pola rede.

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

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

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

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

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

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

2.7 Mantemento: os procedementos, os equipos asociados, as instalacións loxísticas de mantemento e as reservas que permiten realiza-las operacións de mantemento correctivo e preventivo de carácter preceptivo previstas para asegura-la interoperabilidade do sistema ferroviario e garanti-las prestacións necesarias.

**ANEXO III****Requisitos esenciais**

## 1. Requisitos xerais.

## 1.1 Seguridade.

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

1.1.2 Os parámetros do contacto roda-carril deben cumprilos criterios de estabilidade de rodadura necesarios para garantir unha circulación totalmente segura á velocidade máxima autorizada.

1.1.3 Os compoñentes utilizados deben resisti-los esforzos normais ou excepcionais especificados durante o seu período de servizo. Aplicando os medios adecuados deben limitarse as repercusións dos seus fallos fortuídos na seguridade.

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

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

1.2 Fiabilidade e dispoñibilidade: a vixilancia e o mantemento dos elementos fixos e móbiles que interveñen na circulación dos trens deben organizarse, levarse a cabo e cuantificarse de maneira que quede asegurado o seu funcionamento nas condicións previstas.

## 1.3 Saúde.

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

1.3.2 Na elección, instalación e utilización deste material debe terse en conta o obxectivo de limita-la emisión de fumes ou gases nocivos e perigosos, especialmente en caso de incendio.

## 1.4 Protección do ambiente.

1.4.1 Na concepción do sistema ferroviario transeuropeo convencional deben avaliarse e terse en conta as repercusións da súa implantación e explotación sobre o ambiente, de conformidade coa normativa comunitaria vixente.

1.4.2 Os materiais utilizados en trens e infraestructuras deben evita-la emisión de fumes ou gases nocivos e perigosos para o ambiente, especialmente en caso de incendio.

1.4.3 O material rodante e os sistemas de alimentación de enerxía deben concibirse e fabricarse de modo que sexan compatibles desde o punto de vista electromagnético coas instalacións, os equipos e as redes públicas ou privadas coas que puidesen interferir.

1.4.4 A explotación do sistema ferroviario transeuropeo convencional debe respecta-los niveis regulamentarios en materia de molestias sonoras.

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



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

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

## 2. Requisitos específicos de cada subsistema.

### 2.1 Infraestructuras.

2.1.1 Seguridade: tomaranse medidas adecuadas para evita-lo acceso ou a irrupción indesexables nas instalacións.

Así mesmo, deben adoptarse medidas que limiten o perigo para as persoas, en especial no momento do paso dos trens polas estacións.

As infraestructuras a que ten acceso o público deben concibirse e construírse de modo que se limiten os riscos para a seguridade das persoas (estabilidade, incendio, accesos, evacuación, plataforma, etc.).

Deberán establecerse as disposicións adecuadas para ter en conta as condicións especiais de seguridade nos túneles de gran lonxitude.

### 2.2 Enerxía.

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

2.2.2 Protección do ambiente: o funcionamento das instalacións de alimentación de enerxía eléctrica ou térmica non debe afecta-lo ambiente por encima dos límites especificados.

2.2.3 Compatibilidade técnica: os sistemas de alimentación de enerxía eléctrica/térmica utilizados deben:

- a) permitir que os trens desenvolvan as prestacións especificadas,
- b) no caso da electricidade, ser compatibles cos dispositivos de captación instalados nos trens.

### 2.3 Control-mando e sinalización.

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

2.3.2 Compatibilidade técnica: toda nova infraestructura e todo novo material rodante construídos ou desenvolvidos despois da adopción de sistemas de control-mando e sinalización compatibles deberán estar adaptados á utilización dos ditos sistemas.

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

### 2.4 Material rodante.

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

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

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

Deben tomarse medidas en materia de acceso ós compoñentes baixo tensión eléctrica para que non perigo a seguridade das persoas.

Deben existir dispositivos que, en caso de perigo, permitan ós pasaxeiros advertir ó conductor e ó persoal do tren e poñerse en contacto con este.

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

Deben existir saídas de emerxencia e estas deben estar sinalizadas.

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

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

Os trens deben levar un sistema de sonorización que permita que o persoal de tren e o persoal de control en terra poidan dirixir mensaxes ós viaxeiros.

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

2.4.3 Compatibilidade técnica: os equipos eléctricos deben ser compatibles co funcionamento das instalacións de control-mando e sinalización.

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

As características do material rodante deberán permitirlle circular en tódalas liñas en que estea prevista a súa explotación.

## 2.5 Mantemento.

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

2.5.2 Protección do ambiente: as instalacións técnicas e os procedementos utilizados nos centros de mantemento non deben supera-los niveis de nocividade admisibles para o medio circundante.

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

## 2.6 Explotación e xestión do tráfico.

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

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

2.6.2 Fiabilidade e dispoñibilidade: as operacións e periodicidade do mantemento, a formación e cualificación do persoal que realiza este traballo e do persoal dos centros de control, así como o sistema de aseguramento da calidade establecido polos operadores

correspondentes nos centros de control e mantemento, deben garantir un alto nivel de fiabilidade e dispoñibilidade do sistema.

2.6.3 **Compatibilidade técnica:** a coherencia das normas de explotación das redes, así como a cualificación dos conductores, do persoal de tren e dos encargados da xestión da circulación, deben garantir a eficacia da explotación no sistema ferroviario transeuropeo convencional, tendo en conta os diferentes requisitos dos servizos nacionais e transfronteirizos.

2.7 **Aplicacións telemáticas ó servizo dos pasaxeiros e do transporte de mercadorías.**

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

Para estas aplicacións telemáticas garantirase:

a) Que as bases de datos, os programas informáticos e os protocolos de comunicación de datos se desenvolvan de forma que aseguren o máximo posible os intercambios de datos tanto entre aplicacións diferentes como entre operadores distintos, con exclusión dos datos comerciais confidenciais.

b) Un acceso fácil á información por parte dos usuarios.

2.7.2 **Fiabilidade e dispoñibilidade:** os modos de utilización, xestión, actualización e mantemento das ditas bases de datos, programas informáticos e protocolos de comunicacións de datos garantirán a eficacia dos ditos sistemas e a calidade do servizo.

2.7.3 **Saúde:** as interfaces dos ditos sistemas cos usuarios deberán respectar as normas mínimas en canto a ergonomía e protección da saúde.

2.7.4 **Seguridade:** deberán garantirse niveis de integridade e fiabilidade suficientes para o almacenamento ou a transmisión de información relacionada coa seguridade.

## ANEXO IV

### Conformidade e idoneidade para o uso dos compoñentes de interoperabilidade

#### 1. Compoñentes de interoperabilidade.

A declaración «CE» aplicarase ós compoñentes de interoperabilidade relacionados coa interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo convencional que se mencionan no artigo 1.3. Estes compoñentes de interoperabilidade poden ser:

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

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

1.3 **Compoñentes específicos:** son os compoñentes propios das aplicacións ferroviarias.

#### 2. Ámbito de aplicación.

A declaración «CE» refírese:

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

b) Ben á avaliación/valoración, por un ou varios organismos notificados, da idoneidade para o uso dun

compoñente de interoperabilidade, considerado no seu contorno ferroviario, en especial cando interveñen interfaces, con respecto ás especificacións técnicas, en particular de índole funcional, que deban ser comprobadas.

Para os procedementos de avaliación que levan a cabo os organismos notificados tanto na fase de deseño como na de produción, utilizaranse os módulos definidos na Decisión 93/465/CEE do Consello, do 22 de xullo de 1993, consonte as modalidades indicadas nas ETI.

#### 3. Contido da declaración «CE».

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

Esta declaración deberá redactarse na mesma lingua que as instrucións de uso, e conterá os seguintes elementos:

a) Referencias da Directiva 2001/16/CE, relativa á interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo convencional.

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

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

d) Indicación do procedemento seguido para declarar a conformidade ou a idoneidade para o uso de acordo co artigo 10.

e) Tódalas descricións pertinentes ás que se axuste o compoñente de interoperabilidade e, en particular, as condicións de utilización.

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

g) Se é o caso, a referencia das especificacións europeas.

h) Identificación do signatario apoderado do fabricante ou do seu mandatario establecido na Unión Europea.

## ANEXO V

### Declaración de verificación dos subsistemas

A declaración «CE» de verificación e os documentos que a acompañen deberán ir debidamente datados e asinados.

Esta declaración deberá estar redactada na mesma lingua que o expediente técnico, e conterá os seguintes elementos:

a) Referencias á Directiva 2001/16/CE, relativa á interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo convencional.

b) Nome e enderezo da entidade contratante ou do seu mandatario establecido na Unión Europea (indicarse a razón social e enderezo completo; en caso de que se trate dun mandatario, consignarase tamén a razón social da entidade contratante).

c) Breve descrición do subsistema.

d) Nome e enderezo do organismo notificado que efectuou a verificación «CE» prevista no artigo 14.

e) Referencias dos documentos contidos no expediente técnico.

f) Tódalas disposicións pertinentes, provisionais ou definitivas, que debe cumprilo subsistema, e especial-



mente, se é o caso, as restriccións ou condicións de explotación.

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

h) Identificación do signatario.

## ANEXO VI

### Procedemento de verificación dos subsistemas

#### 1. Introducción.

A verificación «CE» é o procedemento polo que un organismo notificado comproba e certifica, por petición da entidade contratante ou do seu mandatario establecido na Unión Europea, que un subsistema é:

a) Conforme o disposto neste real decreto e na normativa comunitaria.

b) Conforme as demais disposicións normativas aplicables e pode ser posto en servizo.

#### 2. Etapas.

A verificación do subsistema abrangue as seguintes etapas:

a) Deseño global.

b) Fabricación do subsistema, incluídas a execución das obras de enxeñería civil, a montaxe dos compoñentes e o axuste do conxunto.

c) Ensaio do subsistema acabado.

#### 3. Certificación.

O organismo notificado responsable da verificación «CE» expedirá o certificado de conformidade destinado á entidade contratante ou ó seu mandatario establecido na Unión Europea que, pola súa vez, expedirá a declaración «CE» de verificación destinada á Secretaría de Estado de Infraestructuras.

#### 4. Expediente técnico.

O expediente técnico adxunto á declaración de verificación deberá estruturarse do seguinte modo:

a) Para as infraestructuras: planos das obras, actas de aprobación de escavacións e armadura, informes de probas e de control dos formigóns.

b) Para os demais subsistemas: planos xerais e de detalle acordos coa execución, esquemas eléctricos e hidráulicos, esquemas dos circuítos de mando, descrición dos sistemas informáticos e dos automatismos, actas de funcionamento e mantemento, etcétera.

c) Lista dos compoñentes de interoperabilidade mencionados no artigo 1.3, incorporados ó subsistema.

d) Copias das declaracións «CE» de conformidade ou de idoneidade para o uso de que deben estar provistos os citados compoñentes, conforme o disposto no artigo 10, acompañadas, se é o caso, dos cadernos de cálculos correspondentes e dunha copia dos informes dos ensaios e inspeccións efectuados por organismos notificados sobre a base das especificacións técnicas comúns.

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

#### 5. Vixilancia.

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

5.2 O organismo notificado encargado de verificala realización deberá ter acceso permanente ás obras, talleres de fabricación, zonas de almacenamento e, se é o caso, de prefabricación, ás instalacións de ensaio e, en xeral, a todo lugar que considere necesario para o cumprimento da súa función. A entidade contratante ou o seu mandatario establecido na Unión Europea deberán remitirle ou facer que se lle remitan tódolos documentos pertinentes e, en particular, os planos de execución e a documentación técnica do subsistema.

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

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

#### 6. Presentación.

O expediente completo a que se refire o punto 4 presentárase, en apoio do certificado de conformidade expedido polo organismo notificado encargado da verificación do subsistema en condicións de funcionamento, ante a entidade contratante ou o seu mandatario establecido na Unión Europea. O expediente xuntárase á declaración «CE» de verificación que a entidade contratante remitirá á autoridade de tutela do Estado membro de que se trate.

A entidade contratante conservará unha copia do expediente durante toda a vida útil do subsistema. O expediente será remitido ós demais estados membros que o soliciten.

#### 7. Publicación.

Tódolos organismos notificados publicarán con carácter periódico a información pertinente relacionada:

a) Coas solicitudes de verificación «CE» recibidas.

b) Cos certificados de conformidade expedidos.

c) Cos certificados de conformidade denegados.

#### 8. Lingua.

Os expedientes e a correspondencia relacionados cos procedementos de verificación «CE» redactaranse en lingua oficial do Estado no que estea establecida a entidade contratante ou o seu representante.

## ANEXO VII

### Criteria mínimos que terá en conta a Secretaría de Estado de Infraestructuras para a notificación de organismos

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

2. O organismo e o persoal encargado do control deberán levar a cabo as operacións de verificación coa

maior integridade profesional e a maior competencia técnica, e estar libres de toda presión e incentivo, en particular de tipo económico, que poida influír no seu xuízo ou nos resultados do seu control, especialmente se tales presións e incentivos emanan de persoas ou grupos de persoas interesados no resultado das verificacións.

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

4. O persoal encargado dos controis deberá posuír:

a) Unha boa formación técnica e profesional.

b) Coñecementos satisfactorios das disposicións relativas ós controis que realiza e unha práctica suficiente nos devanditos controis.

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

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

6. O organismo deberá subscribir un seguro de responsabilidade civil.

7. O persoal do organismo estará obrigado ó segredo profesional en todo o que chegue a coñecer no exercicio das súas funcións (salvo ante as autoridades administrativas) no marco deste real decreto ou de calquera outra norma de dereito interno pola que esta se aplique.

## MINISTERIO DE TRABAJO E ASUNTOS SOCIAIS

**11725** REAL DECRETO 464/2003, do 25 de abril, polo que se modifica o Real decreto 707/2002, do 19 de xullo, polo que se aproba o Regulamento sobre o procedemento administrativo especial de actuación da Inspección de Traballo e Seguridade Social e para a imposición de medidas correctoras de incumprimentos en materia de prevención de riscos laborais no ámbito da Administración xeral do Estado. («BOE» 139, do 11-6-2003.)

O acordo adoptado polo Consello de Ministros, na reunión celebrada o día 11 de outubro de 2002, polo que se dá contestación ó requirimento de incompetencia formulado polo Goberno da Xeneralidade de Cataluña, en relación co Real decreto 707/2002, do 19 de xullo, polo que se aproba o Regulamento sobre o procedemento administrativo especial de actuación da Inspección de Traballo e Seguridade Social e para a imposición de medidas correctoras de incumprimentos en materia de prevención de riscos laborais no ámbito da Administración xeral do Estado, acepta modifica-la disposición derradeira primeira do citado real decreto e a disposición adicional segunda do regulamento aprobado por aquel.

A sentenza dictada pola Sección Séptima da Sala do Contencioso-Administrativo do Tribunal Supremo, en data 10 de febreiro de 2003, anula o punto 3 do artigo 3 do Regulamento de organización e funcionamento da Inspección de Traballo e Seguridade Social, aprobado

polo Real decreto 138/2000, do 4 de febreiro, que se refire á obriga de avisar con antelación das actuacións inspectoras en centros ou dependencias da Administración pública, polo que, aplicando idéntico fundamento xurídico, procede suprimi-la mesma obriga de aviso previo que prevé o actual punto 1 do artigo 4 do Regulamento aprobado polo Real decreto 707/2002 e reordena-lo resto dos puntos do devandito artigo.

Na súa virtude, por proposta do ministro de Traballo e Asuntos Sociais, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 25 de abril de 2003,

### DISPÕÑO:

**Artigo primeiro.** *Modificación do Real decreto 707/2002, do 19 de xullo, polo que se aproba o Regulamento sobre o procedemento administrativo especial de actuación da Inspección de Traballo e Seguridade Social e para a imposición de medidas correctoras de incumprimentos en materia de prevención de riscos laborais no ámbito da Administración xeral do Estado.*

Suprímese o seguinte inciso literal da disposición derradeira primeira do Real decreto 707/2002, de 19 de xullo, polo que se aproba o Regulamento sobre o procedemento administrativo especial de actuación da Inspección de Traballo e Seguridade Social e para a imposición de medidas correctoras de incumprimentos en materia de prevención de riscos laborais no ámbito da Administración xeral do Estado:

«... así como norma básica no sentido previsto no artigo 149.1.18.<sup>a</sup> dela, respecto do persoal civil con relación de carácter administrativo ou estatutario ó servizo das administracións públicas.»

**Artigo segundo.** *Modificación do Regulamento sobre o procedemento administrativo especial de actuación da Inspección de Traballo e Seguridade Social e para a imposición de medidas correctoras de incumprimentos en materia de prevención de riscos laborais no ámbito da Administración xeral do Estado, aprobado polo Real decreto 707/2002, do 19 de xullo.*

Un. Dáselle unha nova redacción ó artigo 4 do Regulamento sobre o procedemento administrativo especial de actuación da Inspección de Traballo e Seguridade Social e para a imposición de medidas correctoras de incumprimentos en materia de prevención de riscos laborais no ámbito da Administración xeral do Estado, aprobado polo Real decreto 707/2002, do 19 de xullo:

«Artigo 4. *Desenvolvemento da actuación inspectora.*

1. Nas visitas ós centros de traballo para a comprobación do cumprimento da normativa sobre prevención de riscos laborais, o inspector de Traballo e Seguridade Social procederá conforme o disposto no artigo 40.2 da Lei de prevención de riscos laborais.

2. A Inspección de Traballo e Seguridade Social poderá solicitar na súa actuación a colaboración e o asesoramento técnico necesario do Instituto Nacional de Seguridade e Hixiene no Traballo, de conformidade co establecido no artigo 9.2, parágrafo segundo, da Lei de prevención de riscos laborais.

3. O inspector de Traballo e Seguridade Social actuante poderá solicitar informe ó comité de seguridade e saúde laboral competente da provincia ou do departamento ó que pertenza a unidade admi-