

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

5.3 O organismo notificado que verifique a realización levará a cabo auditorías periódicas para asegurarse de que se cumpre o disposto neste real decreto, e presentará con ocasión delas un informe de auditoría aos profesionais encargados da realización. Poderá exixir 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 aos 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 aos demais Estados membros que o soliciten.

7. Publicación. Todos os organismos notificados publicarán con carácter periódico a información pertinente relacionada con:

- a) As solicitudes de verificación «CE» recibidas.
- b) Os certificados de conformidade expedidos.
- c) Os certificados de conformidade denegados.

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

ANEXO VII

Cráterios mínimos que terá en conta a Dirección Xeral de Ferrocarrís para a notificación de organismos

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

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

En particular, o organismo e o persoal encargado das verificacións deberán gozar de independencia funcional tanto das autoridades designadas para expedir as autorizacións de posta en servizo no marco deste real decreto, e as licenzas de empresas ferroviarias e os certificados de seguranza no marco do establecido na Lei do sector ferroviario e o Regulamento do sector ferroviario, como, así mesmo, das entidades a cargo das investigacións en caso de accidente.

3. O persoal encargado dos controis deberá posuír:

- a) Unha adecuada formación técnica e profesional.
- b) Coñecementos satisfactorios das disposicións relativas aos controis que realiza e unha práctica suficiente nestes controis.
- c) A aptitude necesaria para redactar os certificados, as actas e os informes en que se plasmarán os controis efectuados.

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

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

6. O persoal do organismo estará obrigado ao segredo profesional en todo o que chegue a coñecer no exercicio das súas funcións (salvo ante as autoridades administrativas) no marco deste real decreto ou de calquera outra norma de dereito interno pola que se aplique a Directiva 2001/16/CE, relativa á interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo convencional.

6247 REAL DECRETO 355/2006, do 29 de marzo, sobre interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade. («BOE» 83, do 7-4-2006.)

Polo Real decreto 1191/2000, do 23 de xuño, sobre interoperabilidade do sistema ferroviario de alta velocidade, foi trasposta ao ordenamento interno a Directiva 96/48/CE, do Consello, do 23 de xullo de 1996, relativa á interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade. Esta directiva fixou as condicións aplicables ao sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade, e asemade determininou as condicións que deben reunir os organismos encargados de avaliar a conformidade ou idoneidade para o uso dos compoñentes da interoperabilidade e dos subsistemas de carácter estrutural.

Esta norma comunitaria foi modificada pola Directiva 2004/50/CE, do Parlamento Europeo e do Consello, do 29 de abril de 2004, pola que se modifican a Directiva 96/48/CE, do Consello, relativa á interoperabilidade do sistema europeo de alta velocidade, e a Directiva 2001/16/CE, do Parlamento Europeo e do Consello, relativa á interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo convencional, polo cal se fai necesario incorporar ao ordenamento interno as novidades introducidas pola citada Directiva 2004/50/CE, do 29 de abril.

Dada a complexidade da materia regulada, estimouse conveniente, para a claridade normativa, e co fin de facilitar a súa aplicación, levar a efecto a dita transposición mediante un novo real decreto que derogue o ata agora vixente en lugar de realizar unha reforma parcial. En consecuencia, este real decreto incorpora as modificacións da citada directiva en relación coas especificacións técnicas de interoperabilidade, os denominados compoñentes de interoperabilidade e os chamados subsistemas de

carácter estrutural, o seu ámbito de aplicación e a regulación dos procedementos de declaración e avaliación da conformidade, así como as autoridades competentes nestas materias.

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

Na súa virtude, por proposta da ministra de Fomento, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 24 de marzo de 2006,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposicións xerais

Artigo 1. *Obxecto.*

1. Este real decreto ten por obxecto fixar as condicións que se deben cumprir para acadar a interoperabilidade da parte española do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade que se describe no anexo I.

2. As ditas condicións refírense ao proxecto, construción, posta en servizo, rehabilitación, renovación, explotación e mantemento dos elementos do dito sistema que entren en servizo após a data de entrada en vigor deste real decreto.

3. Para cada subsistema, este real decreto refírese ás disposicións relativas aos parámetros, aos compoñentes de interoperabilidade, ás interfaces e aos procedementos, así como ás condicións de coherencia global do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade requiridas para acadar a súa interoperabilidade.

Artigo 2. *Definicións.*

Para os efectos deste real decreto, entenderase por:

a) Sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade: o conxunto composto polas infraestruturas ferroviarias, incluídas as liñas e instalacións fixas, da rede transeuropea de transporte, construídas ou acondicionadas para ser percorridas a alta velocidade, e polo material rodante concibido para percorrer as ditas infraestruturas, como se describe no anexo I.

b) Interoperabilidade: a capacidade do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade para permitir a circulación segura e ininterrompida de trens de alta velocidade cumprindo os rendementos especificados. A dita capacidade basearase no conxunto de condicións regulamentarias, técnicas e operativas que se deberán cumprir para satisfacer os requisitos esenciais.

c) Subsistemas: o sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade dividírase en subsistemas de carácter estrutural ou funcional para os cales se deberán definir requisitos esenciais, tal como se indica no anexo II.

d) Compoñentes de interoperabilidade: todo compoñente elemental, grupo de compoñentes, subconxunto ou conxunto completo de materiais incorporados ou destinados a ser incorporados nun subsistema do cal dependa directa ou indirectamente a interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade.

e) Requisitos esenciais: o conxunto de condicións que debe satisfacer o sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade, os subsistemas e os compoñentes de interoperabilidade, descrito no anexo III.

f) Especificación europea: unha definición técnica común, certificación técnica europea ou norma nacional que incorpore unha norma europea, tal como se definen 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 cal se incorporan as directivas 93/38/CEE e 92/13/CEE.

g) Especificacións técnicas de interoperabilidade (no sucesivo denominadas «ETI»): aquelas das cales é obxecto cada subsistema, con vistas a satisfacer os requisitos esenciais, mediante as cales se establecen as relacións funcionais recíprocas necesarias entre os subsistemas do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade e se garante a súa coherencia.

h) Organismos notificados: as entidades encargadas de avaliar a conformidade ou a idoneidade para o seu uso dos compoñentes de interoperabilidade ou de tramitar o procedemento de verificación «CE» dos subsistemas.

i) Parámetro fundamental: toda condición regulamentaria, técnica ou operativa importante desde o punto de vista da interoperabilidade e que debe ser obxecto dunha decisión ou dunha recomendación, de acordo co procedemento a que se refire o punto 2 do artigo 21 da Directiva 2004/50/CE, do Parlamento Europeo e do Consello, do 29 de abril de 2004, antes de proceder á elaboración dos proxectos completos de ETI.

j) Caso específico: toda parte do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade que requira disposicións particulares nas ETI, temporais ou definitivas, por exixencias xeográficas, topográficas, de zona urbana ou de coherencia co sistema existente. Pode incluír, en especial, os casos das liñas e redes ferroviarias illadas do resto da rede do territorio comunitario, o gabarito, o largo de vía ou o espazo entre as vías.

k) Rehabilitación: traballos importantes de modificación dun subsistema ou dunha parte de subsistema que melloren o seu rendemento global.

l) Substitución no marco dunha operación de mantemento: a substitución de compoñentes por outros de función e prestacións idénticas, no marco dunha operación de mantemento preventivo ou correctivo.

m) Renovación: traballos importantes de substitución dun subsistema ou dunha parte dun subsistema que non afecten o rendemento global deste.

n) Sistema ferroviario existente: o conxunto constituído polas infraestruturas ferroviarias que comprende as liñas e instalacións fixas da rede ferroviaria e o material rodante existentes de todas as categorías e orixes que percorran as ditas infraestruturas.

ñ) Posta en servizo: o conxunto de operacións polas cales un subsistema pasa a estar en estado de funcionamento nominal.

Artigo 3. *Obrigatoriedade dos requisitos esenciais.*

1. O sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade, os subsistemas e os compoñentes de interoperabilidade deberán cumprir os requisitos esenciais que lles correspondan.

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

Artigo 4. *Excepcións á aplicación das ETI.*

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

Non obstante o anterior, o director xeral de Ferrocarrís poderá acordar que non se apliquen determinadas ETI,

incluso as relativas ao material rodante, nos casos e circunstancias seguintes:

a) Con respecto a un proxecto de nova liña, á renovación ou rehabilitación dunha liña xa existente ou con respecto a todo elemento recollido no artigo 1.1 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, para adaptala á alta velocidade, que se encontre en fase avanzada de desenvolvemento no momento da publicación das ditas ETI.

b) Con respecto a un proxecto de renovación ou rehabilitación dunha liña existente, cando o gabarito, o largo de vía ou a distancia entre 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, cando a rede ferroviaria se atope nun enclave ou teña carácter insular.

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 nacional.

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

En todos os casos a Dirección Xeral de Ferrocarrís notificaralle previamente á Comisión Europea a intención de introducir unha excepción e enviarase un expediente coas ETI ou as partes destas que non desexe aplicar, así como as especificacións correspondentes que queira aplicar.

2. As ETI non serán obstáculo para as decisións dos órganos competentes relativas á utilización das infraestruturas novas ou acondicionadas para a circulación doutros trens que elas mesmas non prevexan.

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

Artigo 5. *Motivación.*

As decisións adoptadas en aplicación deste real decreto que concirnan á avaliación da conformidade ou da idoneidade para o uso de compoñentes de interoperabilidade, ou a verificación de subsistemas integrantes do sistema ferroviario transeuropeo convencional, e as que se diten en aplicación dos artigos 8.3, 9, 13.3 e 15, serán debidamente motivadas e notificaranse aos interesados de acordo coas regras establecidas na Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común.

CAPÍTULO II

Compoñentes de interoperabilidade

Artigo 6. *Competencia.*

O director xeral de Ferrocarrís adoptará todas as medidas oportunas para que os compoñentes de interoperabilidade:

a) Soamente se comercialicen se permiten a interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade, de conformidade cos requisitos esenciais.

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

Estas medidas non obstaculizarán a comercialización dos ditos compoñentes para outras aplicacións nin a súa utilización nas liñas ferroviarias convencionais.

Artigo 7. *Comercialización.*

Non se poderá prohibir, restrinxir ou dificultar a comercialización de compoñentes de interoperabilidade para a súa utilización no sistema ferroviario de alta velocidade cando os ditos compoñentes cumpran o disposto neste real decreto.

En particular, non se poderán exixir verificacións que xa se teñan efectuado no marco do procedemento que dea lugar á declaración «CE» de conformidade ou de idoneidade para o uso.

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, cuxos elementos se recollen no anexo IV.

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

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

4. Cando o director xeral de Ferrocarrís considere que unhas especificacións europeas utilizadas directa ou indirectamente para lograr os obxectivos deste real decreto non se axustan aos requisitos esenciais, poderá retirar parcial ou totalmente as ditas especificacións das publicacións onde estean inscritas ou propoñer a súa emenda.

Artigo 9. *Restricións 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, o director xeral de Ferrocarrís adoptará todas as medidas necesarias para restrinxir a súa aplicación, para prohibir o seu uso ou para retiralo do mercado. Informarase inmediatamente a Comisión Europea das medidas adoptadas indicándose as razóns desta decisión, precisando, en particular, se a non conformidade se deriva de:

a) O incumprimento dos requisitos esenciais,
b) Unha aplicación incorrecta das especificacións europeas en caso de que se invoque a aplicación das ditas especificacións, ou

c) Unha insuficiencia das especificacións europeas.

2. Cando un compoñente de interoperabilidade provisto da declaración «CE» de conformidade resulte non ser conforme, a Dirección Xeral de Ferrocarrís ordenará a apertura dun expediente informativo para determinar as causas co fin de que se adopten as medidas que resulten pertinentes. Serán informados disto a Comisión Europea e os 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 Comunidade Europea, deberá aplicar as disposicións previstas polas ETI que o afecten.

2. Cando as ETI obriguen a iso, a avaliación da conformidade ou da idoneidade para o uso dun compoñente de interoperabilidade será tramitada polo organismo notificado ao cal o fabricante, ou o seu mandatario establecido na Comunidade Europea, solicítase a 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 exixencias das citadas directivas.

4. Se tanto o fabricante como o seu mandatario establecido na Comunidade Europea incumpren as obrigas sinaladas nos puntos 1, 2 e 3, estas incumbirán a toda persoa que comercialice o compoñente de interoperabilidade de que se trate. As mesmas obrigas afectarán quen monte os compoñentes de interoperabilidade ou parte dos compoñentes de interoperabilidade 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, observaranse as regras seguintes:

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

b) En caso de que persista a non conformidade, o director xeral de Ferrocarrís 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 servizo.*

1. Correspóndelle ao director xeral de Ferrocarrís autorizar a posta en servizo dos subsistemas de carácter estrutural integrantes do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade que se implanten ou exploten en España.

Para tal fin, a Dirección Xeral de Ferrocarrís adoptará todas as medidas apropiadas para que os ditos subsistemas soamente poidan entrar en servizo se son concibidos, construídos e instalados de modo que non poñan en compromiso o cumprimento dos requisitos esenciais pertinentes cando se integren no sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade. En concreto, a Dirección Xeral de Ferrocarrís comprobará a coherencia destes subsistemas co sistema en que se integren.

2. Correspóndelle á Dirección Xeral de Ferrocarrís comprobar, no momento da posta en servizo, e despois con regularidade, que os ditos subsistemas se explotan e manteñen de conformidade cos requisitos esenciais pertinentes. Para tal efecto utilizaranse os procedementos de avaliación e comprobación previstos nas ETI estruturais e funcionais de que se trate. A Dirección Xeral de Ferrocarrís poderá delegar as ditas funcións na entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias.

3. En caso de renovación ou rehabilitación, o administrador da infraestrutura ou as empresas ferroviarias

presentaranlle ao director xeral de Ferrocarrís un expediente coa descrición do proxecto. A Dirección Xeral de Ferrocarrís estudará o dito expediente e, tendo en conta a estratexia de posta en práctica indicada na ETI que lle sexa aplicable, decidirá se a envergadura das obras fai necesaria unha nova autorización de posta en servizo de acordo con este real decreto.

A nova autorización de posta en servizo será necesaria cada vez que o nivel global de seguranza do subsistema de que se trate poida verse afectado polas actuacións previstas.

4. Autorizada a posta en servizo de material rodante, a Dirección Xeral de Ferrocarrís velará por que se asigne a cada vehículo un código alfanumérico de identificación ou número de matrícula. O dito código ou número deberá figurar sobre cada vehículo e deberá constar na sección 5.^a de Material rodante do Rexistro Especial Ferroviario, regulada no artigo 134 do Regulamento do sector ferroviario, aprobado polo Real decreto 2387/2004, do 30 de decembro, xunto co resto da información regulamentaria.

No caso de material rodante que entrase en servizo por vez primeira nun Estado que non sexa membro da Unión Europea, a Dirección Xeral de Ferrocarrís poderá aceptar os vehículos identificados claramente de acordo cun modo distinto de codificación. Non obstante, unha vez autorizada a entrada dos ditos vehículos, deberá ser posible atopar os datos correspondentes, relativos á identificación do propietario do vehículo ou o arrendatario, ás posibles restricións que afecten o modo de explotación do vehículo e aos datos de seguranza relativos ao esquema de mantemento do vehículo.

Artigo 12. *Construción, posta en servizo e explotación de subsistemas de carácter estrutural.*

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

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

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

2. A verificación da interoperabilidade, con cumprimento dos requisitos esenciais, dun subsistema de carácter estrutural constitutivo do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade, determinarase con referencia ás ETI, se existen.

3. En caso de ausencia de ETI, así como nos casos en que se notificase unha exención en virtude do artigo 4, a Dirección Xeral de Ferrocarrís enviaralles aos órganos competentes dos demais Estados membros da UE e á Comisión Europea, respecto de cada subsistema, unha lista das normas técnicas vixentes para a aplicación dos requisitos esenciais, de conformidade co establecido na normativa comunitaria. Cando así o faga, tamén designará os organismos encargados de efectuar, no caso das ditas normas técnicas, o procedemento para expedir a declaración «CE» de verificación, regulado no artigo seguinte.

Artigo 14. Procedemento para a declaración «CE» de verificación.

1. Para expedir a declaración «CE» de verificación, a entidade contratante, ou o seu mandatario, solicitaralle ao organismo notificado que elixise para o efecto que tramite o procedemento de verificación «CE» descrito 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 homologación, antes da posta en servizo do subsistema.

Englobará, así mesmo, a verificación das interfaces do subsistema en cuestión con respecto ao sistema en que se integre, baseándose nos datos dispoñibles na ETI de que se trate e nos datos existentes nos inventarios sobre as infraestruturas e o material rodante referidos no artigo 17.

3. O organismo notificado será responsable da constitución do expediente técnico que debe acompañar a declaración «CE» de verificación. O dito expediente técnico deberá conter toda a documentación necesaria relativa ás características do subsistema e, se é o caso, todos os elementos que proben a conformidade dos compoñentes de interoperabilidade. Así mesmo, deberá conter todos os elementos relativos ás condicións e límites de utilización e ás instrucións de conservación, de observación continua ou periódica, de regulación 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 Dirección Xeral de Ferrocarrís informará inmediatamente a Comisión Europea das verificacións complementarias solicitadas, expoñendo as razóns que as xustifiquen.

CAPÍTULO IV

Organismos notificados

Artigo 16. Recoñecemento dos organismos notificados.

1. A Dirección Xeral de Ferrocarrís notificaralle, se é o caso, á Comisión Europea e aos 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 expostos no anexo VII para a avaliación dos organismos que se vaian notificar. Suporase que cumpren os ditos criterios os organismos que satisfagan os criterios de avaliación fixados nas normas europeas pertinentes. A Dirección Xeral de Ferrocarrís, co fin de comprobar que os ditos organismos reúnen os requisitos exixibles, poderá requirilos para que achen a documentación que resulte pertinente.

3. A Dirección Xeral de Ferrocarrís retirará a autorización outorgada aos organismos que se deixen de axustar aos criterios recollidos no anexo VII e informará disto inmediatamente a Comisión Europea e os demais Estados membros.

4. Se a Dirección Xeral de Ferrocarrís considera que un organismo notificado por outro Estado membro non cumpre os criterios pertinentes, o asunto someterase ao comité previsto no 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.

CAPÍTULO V

Inventarios da infraestrutura e do material rodante do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade

Artigo 17. Inventarios da infraestrutura e do material rodante do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade.

1. A entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias publicará e actualizará anualmente un inventario das infraestruturas ferroviarias da rede que administre, correspondente ao sistema ferroviario de alta velocidade e, así mesmo, un inventario do material rodante que circule por ela.

2. Os inventarios conterán, para cada subsistema ou parte do subsistema de que se trate, as características principais, entre as cales se incluírán os parámetros fundamentais e a súa conformidade coas características prescritas polas especificacións técnicas de interoperabilidade (ETI) aplicables. Os datos que nas respectivas ETI se recollan deben indicarse con detalle nos ditos inventarios. Para tal efecto os titulares de material rodante deberánlle comunicar á entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, no formato que este estableza, os correspondentes datos para a súa inclusión no inventario de material rodante.

3. Unha copia dos ditos inventarios enviarase á Dirección Xeral de Ferrocarrís, quen a remitirá aos Estados membros da UE interesados e á Axencia Ferroviaria Europea, e porase á disposición das partes interesadas, entre elas os axentes do sector, para a súa consulta.

Disposición transitoria única. Proxectos, actuacións de construción e de adaptación e explotación das infraestruturas e material rodante existente.

Non obstante o establecido na disposición derogatoria única, aqueles proxectos, actuacións de construción e de adaptación, e a explotación das infraestruturas e do material rodante que concorren no funcionamento do sistema ferroviario de alta velocidade que, no momento da data de entrada en vigor deste real decreto, estaban suxeitos ao Real decreto 1191/2000, do 23 de xuño, seguirán rexéndose por este.

Disposición derogatoria única. Derrogación normativa.

Queda derogado o Real decreto 1191/2000, do 23 de xuño, sobre interoperabilidade do sistema ferroviario de alta velocidade, e cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ao disposto neste real decreto.

Disposición derradeira primeira. Título competencial.

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

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

Mediante este real decreto incorpórase ao dereito español, para o sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade, a Directiva 2004/50/CE, do Parlamento Europeo e do Consello, do 29 de abril de 2004, pola que se modifican a Directiva 96/48/CE, do Consello, relativa á interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade, e a Directiva 2001/16/CE, do Parlamento europeo e do Consello, relativa á interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo convencional.

Disposición derradeira terceira. *Desenvolvemento normativo.*

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

Disposición derradeira cuarta. *Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid o 29 de marzo de 2006.

JUAN CARLOS R.

A ministra de Fomento,
MAGDALENA ÁLVAREZ ARZA

ANEXO I

O sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade

1. Infraestruturas

As infraestruturas do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade serán as das liñas da rede transeuropea de transporte sinaladas na Decisión número 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.

As liñas de alta velocidade incluirán:

- a) As liñas especialmente construídas para a alta velocidade, equipadas para velocidades polo xeral iguais ou superiores a 250 km/h.
- b) As liñas especialmente acondicionadas para a alta velocidade equipadas para velocidades da orde de 200 km/h, e
- c) As liñas especialmente acondicionadas para a alta velocidade, de carácter específico debido a dificultades topográficas, de relevo ou de zona urbana, cuxa velocidade deberá axustarse caso por caso.

Estas infraestruturas incluirán 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 nas ditas liñas co fin de garantir unha explotación segura e harmónica da rede e a xestión eficaz do tráfico.

2. Material rodante

O material rodante cuberto englobará os trens concibidos para circular:

- a) A unha velocidade de 250 km/h como mínimo nas liñas especialmente construídas para a alta velocidade,

podéndose asemade nas circunstancias adecuadas, acadar velocidades superiores aos 300 km/h, ou ben

- b) A unha velocidade da orde de 200 km/h nas liñas da sección 1, en caso de ser compatibles coas posibilidades desas liñas.

3. Coherencia do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade

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 todos os subsistemas afectados) e as do material rodante (incluídas as partes embarcadas de todos os subsistemas afectados). Desta coherencia dependen os niveis de prestacións, seguranza 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 de alta velocidade poderá dividirse segundo os subsistemas seguintes, correspondentes:

- a) Ben a ámbitos de natureza estrutural:

- 1.º Infraestrutura.
- 2.º Enerxía.
- 3.º Control-mando e sinalización.
- 4.º Explotación e xestión do tráfico, ou
- 5.º Material rodante.

- b) Ben a ámbitos de natureza funcional:

- 1.º Mantemento, ou
- 2.º Aplicacións telemáticas ao servizo dos pasaxeiros e do transporte de mercadorías.

2. Ámbitos que se deben cubrir

Para cada un dos subsistemas fixarase a lista dos aspectos vinculados coa interoperabilidade nos mandados confiados á Axencia Ferroviaria Europea para a elaboración dos proxectos de ETI.

ANEXO III

Requisitos esenciais

1. Requisitos xerais

1.1 Seguranza.

1.1.1 A concepción, a construción ou a fabricación, o mantemento e a vixilancia dos compoñentes críticos para a seguranza e, en especial, dos elementos que interveñen na circulación dos trens, deben garantir a seguranza ao nivel correspondente aos obxectivos fixados para a rede, mesmo en situacións degradadas definidas.

1.1.2 Os parámetros do contacto roda-carril deben cumprir os criterios necesarios para garantir unha circulación totalmente segura á velocidade máxima autorizada.

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

1.1.4 Na concepción das instalacións fixas e do material rodante, así como na escolla de materiais, débese ter en conta o obxectivo de limitar a produción, propagación e efectos do lume e o fume en caso de incendio.

1.1.5 Os dispositivos destinados a que os manipulen os usuarios deben deseñarse de modo que non poñan en perigo a seguranza destes en caso dunha utilización que, aínda que sexa previsible, non se axuste ás indicacións dos carteis informativos.

1.2 **Fiabilidade e dispoñibilidade.**—A vixilancia e mantemento dos elementos fixos e móbiles que interveñen na circulación dos trens deben organizarse, levarse a cabo e cuantificarse para que a súa función se siga desempeñando nas condicións previstas.

1.3 Saúde.

1.3.1 Os materiais que polo seu modo de utilización poidan poñer en perigo a saúde das persoas que teñan acceso a eles, non deben utilizarse nos trens nin nas infraestruturas ferroviarias.

1.3.2 Na escolla, posta en servizo e utilización destes materiais débese ter en conta o obxectivo de limitar a emisión de fumes ou gases nocivos e perigosos, especialmente en caso de incendio.

1.4 Protección do ambiente.

1.4.1 Na concepción do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade débense avaliar e ter en conta as repercusións da súa implantación e explotación sobre o ambiente, de conformidade coas disposicións comunitarias vixentes.

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

1.4.3 O material rodante e os sistemas de alimentación de enerxía deben concibirse e fabricarse para seren compatibles desde o punto de vista electromagnético coas instalacións, os equipamentos e as redes públicas ou privadas con que puideren interferir.

1.5 **Compatibilidade técnica.**—As características técnicas das infraestruturas e das instalacións fixas deben ser compatibles entre si e coas dos trens que circularán polo sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade.

En caso de que algunhas 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 Infraestruturas.

2.1.1 **Seguranza.**—Tomaranse medidas adecuadas para evitar un acceso ou intrusión indesexable nas instalacións das liñas polas cales se circule a alta velocidade.

Así mesmo, deben adoptarse medidas que limiten o perigo para as persoas, en especial no momento da pasaxe polas estacións dos trens que circulen a alta velocidade.

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

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

2.2 Enerxía.

2.2.1 **Seguranza.**—O funcionamento das instalacións de alimentación de enerxía non debe poñer en perigo a seguranza dos trens de alta velocidade nin das persoas (usuarios, persoal ferroviario, habitantes da contorna e outros).

2.2.2 **Protección do ambiente.**—O funcionamento das instalacións de alimentación de enerxía non debe afectar o ambiente por enriba dos límites especificados.

2.2.3 **Compatibilidade técnica.**—Os sistemas de alimentación de enerxía eléctrica utilizados no sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade deben:

a) Permitir que os trens realicen as prestacións acordadas coas súas especificacións.

b) Ser compatibles cos dispositivos de captación instalados nos trens.

2.3 Control e mando e sinalización.

2.3.1 **Seguranza.**—As instalacións e operacións de control e mando e de sinalización que se utilicen para o sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade, deberán permitir unha circulación dos trens que presente o nivel de seguranza correspondente aos obxectivos fixados para a rede.

2.3.2 **Compatibilidade técnica.**—Toda nova infraestrutura de alta velocidade e todo novo material rodante de alta velocidade, construídos ou desenvolto apés a adopción de sistemas de control e mando e de sinalización compatibles, deberán estar adaptados á utilización dos ditos sistemas.

Os equipamentos de control e mando e de sinalización instalados nos postos de conducción dos trens deberán permitir unha explotación normal, nas condicións especificadas, en todo o sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade.

2.4 Material rodante.

2.4.1 **Seguranza.**—As estruturas do material rodante e das conexións entre vehículos deben estar concibidas para protexer as zonas de viaxeiros e de conducción en caso de colisión ou desencarrilamento.

Os equipamentos eléctricos non deben poñer en perigo a seguranza de funcionamento das instalacións de control e mando e de sinalización.

As técnicas de freada e os esforzos exercidos deben ser compatibles co deseño das vías, estruturas de obra e sistemas de sinalización.

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

Deben existir dispositivos que, en caso de perigo, lles permitan os pasaxeiros indicarllo ao condutor e ao persoal de tren poñerse en contacto con el.

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

Deben existir saídas de emerxencia e estas deberán estar sinalizadas.

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

Será obrigatorio a bordo dos trens un sistema de iluminación de auxilio con intensidade e autonomía suficientes.

Os trens deben levar un sistema de sonorización que permita que o persoal de a bordo do tren e o persoal de control en terra poidan dirixir mensaxes aos pasaxeiros.

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

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

As características dos dispositivos de captación de corrente deberán permitir a circulación dos trens cos sistemas de alimentación de enerxía do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade.

As características do material rodante deberán permitir circular en todas as liñas en que estea prevista a súa explotación.

2.4.4 **Control.**—Os trens deberán ir equipados dun aparello rexistrador. Os datos recollidos polo dito aparello

e o tratamento da información serán obxecto de harmonización.

2.5 Mantemento.

2.5.1 Saúde.—As instalacións técnicas e os procedementos utilizados nos centros de mantemento non deben supor unha ameaza para a saúde das persoas.

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

2.5.3 Compatibilidade técnica.—As instalacións de mantemento en que se traten os trens de alta velocidade deberán permitir que se leven a cabo as operacións de seguranza, hixiene e comodidade en todos os trens para que se concibiron.

2.6 Ambiente.

2.6.1 Saúde.—A explotación do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade debe axustarse aos niveis regulamentarios en materia de contaminación acústica.

2.6.2 Protección do ambiente.—A explotación do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade non debe xerar vibracións no chan inadmisibles para as actividades e a contorna próximas á infraestrutura e en estado normal de mantemento.

2.7 Explotación.

2.7.1 Seguranza.—A coherencia das normas de explotación das redes xunto coa cualificación dos condutores e do persoal de tren deben garantir unha explotación internacional en condicións de seguranza.

As operacións e periodicidade do mantemento, a formación e cualificación do persoal que realiza este traballo e o sistema de aseguramento de calidade establecido nos centros de mantemento a que pertencen os operadores correspondentes, deben garantir un alto nivel de seguranza.

2.7.2 Fiabilidade e dispoñibilidade.—As operacións e periodicidade do mantemento, a formación e cualificación do persoal que realiza este traballo e o sistema de aseguramento de calidade creado polos responsables da explotación nos centros de mantemento, deben garantir un alto nivel de fiabilidade e dispoñibilidade do sistema.

2.7.3 Compatibilidade técnica.—A coherencia das normas de explotación das redes, xunto coa cualificación dos condutores, do persoal de tren e dos encargados da xestión da circulación, deben garantir a eficacia da explotación en todo o sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade.

ANEXO IV

Conformidade e idoneidade para o uso dos compoñentes de interoperabilidade

1. Compoñentes de interoperabilidade.—A declaración «CE» de conformidade aplicarase aos compoñentes de interoperabilidade relacionados coa interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade que se mencionan no artigo 1.3. Estes compoñentes de interoperabilidade poden ser:

1.1 Compoñentes comúns.—Os compoñentes non propios do sistema ferroviario que poden ser utilizados para outras aplicacións sen necesidade de modificación.

1.2 Compoñentes comúns con características específicas.—Os compoñentes que, en canto tales, non son específicos do sistema ferroviario, mais deben ofrecer determinadas prestacións específicas cando van ser utilizados no dito sistema.

1.3 Compoñentes específicos.—Os compoñentes propios das aplicacións ferroviarias.

2. Ámbito de aplicación.—A declaración «CE» de conformidade refírese a:

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

b) A 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 entran en xogo interfaces, con relación ás especificacións técnicas, en particular de índole funcional, que deben ser verificadas.

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

3. Contido da declaración «CE» de conformidade.—A declaración «CE» de conformidade ou idoneidade para o uso e os documentos que a acompañan irán debidamente datados e asinados.

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

a) Referencia á Directiva 96/48/CE do Consello, do 23 de xullo de 1996, relativa á interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade.

b) Nome, apelidos e enderezo do fabricante ou do seu mandatario establecido na Comunidade Europea.

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 sinalado no artigo 10.

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

f) Nome e enderezo do organismo ou organismos notificados que interviñesen no procedemento seguido para a conformidade ou a idoneidade para o uso, e data do certificado de inspección, en 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 Comunidade Europea.

ANEXO V

Declaración «CE» de verificación dos subsistemas

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

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

a) Referencia á Directiva 96/48/CE do Consello, do 23 de xullo de 1996, relativa á interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade.

b) Nome e enderezo da entidade contratante ou do seu mandatario establecido na Comunidade Europea (indicarase a razón social e enderezo completo).

c) Breve descrición do subsistema.

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

e) Referencias dos documentos contidos no expediente técnico.

f) Todas as disposicións pertinentes, provisionais ou definitivas, que debe cumprir o subsistema, e especial-

mente, se é o caso, as restricións ou condicións de explotación; se é provisional deberá indicar o período de validez da declaración «CE».

- g) Identificación do signatario.

ANEXO VI

Procedemento de verificación dos subsistemas

1. A verificación «CE» é o procedemento polo cal un organismo notificado comproba e certifica, por petición da entidade contratante, que un subsistema é:

- a) Conforme co disposto neste real decreto e a normativa comunitaria.
b) Conforme coas demais disposicións regulamentarias de aplicación en cumprimento do Tratado, e pode ser posto en servizo.

2. A verificación do subsistema abrangue as seguintes etapas:

- a) Deseño global.
b) Fabricación do subsistema, incluídas a execución das obras de enxeñaría civil, a montaxe dos compoñentes e a regulación do conxunto.
c) Ensaio do subsistema rematado.

3. O organismo notificado responsable da verificación «CE» expedirá o certificado de conformidade destinado á entidade contratante que, pola súa vez, expedirá a declaración «CE» de verificación destinada á Dirección Xeral de Ferrocarrís.

4. O expediente técnico adxunto á declaración de verificación deberá estruturarse do seguinte xeito:

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

b) Para os demais subsistemas: plans xerais e de detalle acordes coa execución, esquemas eléctricos e hidráulicos, esquemas dos circuítos de mando, descrición dos sistemas informáticos e dos automatismos, notas de funcionamento e mantemento, etc.

c) Lista dos compoñentes de interoperabilidade incorporados ao subsistema.

d) Copias das declaracións «CE» de conformidade ou de idoneidade para o uso dos cales os citados compoñentes deben estar provistos, conforme o disposto no artigo 10, acompañadas, se é o caso, dos cadernos de cálculos correspondentes e dunha copia dos informes das probas e inspeccións efectuadas 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 visados polo citado organismo e onde se fagan constar, se é o caso, as reservas formuladas durante a execución das obras e que non fosen retiradas, e acompañado dos informes de visitas e auditorías que 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 verificar a construción ou fabricación debe poder, en todo momento, entrar nas obras, talleres de fabricación, zonas de almacenamento e, se é o caso, de prefabricación, nas instalacións de ensaio e, en xeral, en todo lugar que considere necesario para o cumprimento da súa función. A entidade contratante débelle remitir ou facer que se lle remitan todos os documentos pertinentes e, en particular, os

plans 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 nese momento un informe da dita auditoría aos profesionais encargados da realización. Poderá exixir ser convocado en determinadas fases da obra.

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

6. Presentación.—O expediente completo a que se refire o punto 4 depositarase, 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 representante. O expediente achegarase á declaración «CE» de verificación que a entidade contratante lle remitirá ao director xeral de Ferrocarrís.

A entidade contratante conservará unha copia do expediente durante toda a vida útil do subsistema. O expediente será remitido aos demais Estados membros da Unión Europea cando estes o soliciten.

7. Publicación.—Todos os organismos notificados publicarán con carácter periódico a información pertinente relacionada con:

- a) As solicitudes de verificación «CE» recibidas.
b) Os certificados de conformidade expedidos.
c) Os certificados de conformidade denegados.

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

ANEXO VII

Cráterios mínimos que terá en conta a Dirección Xeral de Ferrocarrís para a notificación de organismos

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

2. O organismo deberá dispoñer do persoal e posuír os medios necesarios para cumprir adecuadamente os labores técnicos e administrativos relacionados coa realización das verificacións; deberá tamén ter acceso ao material necesario para as verificacións excepcionais.

En particular, o organismo e o persoal encargado das verificacións deberán gozar de independencia funcional tanto das autoridades designadas para expedir as autorizacións de posta en servizo no marco da normativa vixente, as licenzas de empresas ferroviarias e os certificados de seguranza, como, así mesmo, das entidades a cargo das investigacións en caso de accidente.

3. O persoal encargado da inspección deberá posuír:

- a) Unha adecuada formación técnica e profesional.
b) Coñecementos satisfactorios sobre as obrigas relativas aos controis que realiza, e unha práctica suficiente nos ditos controis.
c) A aptitude necesaria para redactar os certificados, as actas e os informes en que se plasmarán os controis efectuados.

4. Deberá quedar garantida a independencia do persoal encargado da inspección. A remuneración dun axente non estará en función do número de inspeccións que efectúe nin dos resultados destas.

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

6. O persoal do organismo estará obrigado ao segredo profesional en todo o que chegue a coñecer no exercicio das súas funcións (salvo ante as autoridades administrativas competentes do Estado en que desenvolve a súa actividade) no marco deste real decreto ou de calquera norma de dereito interno pola cal se aplique a Directiva 96/48/CE, do Consello, do 23 de xullo de 1996, relativa á interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade.

MINISTERIO DE TRABAJO E ASUNTOS SOCIAIS

6248 *REAL DECRETO 357/2006, do 24 de marzo, polo que se regula a concesión directa de determinadas subvencións nos ámbitos do emprego e da formación profesional ocupacional. («BOE» 83, do 7-4-2006.)*

A Lei 38/2003, do 17 de novembro, xeral de subvencións, dispón que o procedemento ordinario de concesión de subvencións se tramitará en réxime de concorrencia competitiva, que se inicia sempre de oficio, mediante convocatoria aprobada polo órgano competente. Non obstante, a citada lei, no seu artigo 22.2.c), establece que, con carácter excepcional, poderán concederse de forma directa aquelas subvencións en que se acrediten razóns de interese público, social, económico ou humanitario, ou outras debidamente xustificadas que dificulten a súa convocatoria pública. As normas especiais reguladoras das ditas subvencións deberanse aprobar por real decreto, por proposta do ministro competente e logo de informe do Ministerio de Economía e Facenda, de conformidade co previsto no artigo 28.2 e 3 da devandita lei.

O Servizo Público de Emprego Estatal e, se é o caso, os servizos públicos de emprego das comunidades autónomas, veñen desenvolvendo distintos programas e medidas integrados nas políticas activas de emprego que teñen como principal obxectivo facilitar as posibilidades de acceso dos desempregados ao mercado de traballo, ben por conta propia ou por conta allea. Nas subvencións dos programas a que se refire este real decreto concorren singulares circunstancias e razóns de interese público, económico e social que dificultan a súa convocatoria pública e xustifican o seu outorgamento en réxime de concesión directa.

O colectivo das persoas con discapacidade, debido ás súas circunstancias persoais e sociais, atópase con máis dificultades para acceder a un emprego. A aplicación do réxime de concorrencia competitiva para a tramitación das axudas que potencian a súa integración laboral nas empresas do mercado normalizado de traballo, nos centros especiais de emprego e nos enclaves laborais, así como das que facilitan o autoemprego, pode supoñer un serio obstáculo para a consecución do dito obxectivo.

Por outra banda, as convocatorias públicas poden obstaculizar a xestión de determinados programas dirixidos á promoción do emprego autónomo. As posibilidades de negocio e a oportunidade de crear unha empresa dependen de moitas variables que dificilmente poden coincidir co ámbito temporal dunha convocatoria que ten uns prazos limitados. Moitos proxectos de autoemprego,

ante a imposibilidade de poder concorrer ás convocatorias, deixarían de contar co financiamento que o programa de promoción do emprego autónomo prevé.

As subvencións consistentes no aboamento de cotas á Seguridade Social dos traballadores que percibiron a prestación por desemprego na súa modalidade de pagamento único, e que se atopan reguladas na Orde do Ministerio de Traballo e Seguridade Social, do 13 de abril de 1994, deben excepcionarse do procedemento en réxime de concorrencia competitiva, posto que se trata dun dereito cuxo recoñecemento está vinculado á obtención da capitalización da prestación por desemprego, de acordo co previsto no Real decreto 1044/1985, do 19 de xuño, polo que se establece o aboamento da prestación por desemprego na súa modalidade de pagamento único.

No caso das subvencións concedidas a través da colaboración do Servizo Público de Emprego Estatal co Ministerio de Defensa, no marco dos convenios de colaboración subscritos para a formación ocupacional e inserción profesional dos militares profesionais de tropa e mariñeira cunha relación de servizos de carácter temporal, que se xestionan con cargo á reserva de crédito regulada no artigo 13.e) da Lei 56/2003, do 16 de decembro, de emprego, dado que a colaboración se establece entre órganos da mesma Administración pública cuxas actuacións van encamiñadas á consecución dos intereses xerais e por ser o Ministerio de Defensa o único beneficiario destas subvencións, non procede o réxime de concorrencia competitiva.

O Real decreto 939/1997, do 20 de xuño, polo que se regula a afectación, ao programa de fomento do emprego agrario, de créditos para investimentos das administracións públicas nas comunidades autónomas de Andalucía e Extremadura e nas zonas rurais deprimidas regula a concesión de subvencións ás corporacións locais situadas nos ditos territorios para a execución de proxectos de interese xeral e social cuxa finalidade é garantir un complemento de renda ou xerar emprego estable para os traballadores eventuais agrarios que teñen dificultades de acceso ao mercado de traballo, de aí a conveniencia da súa concesión directa.

A concesión das bolsas e axudas para os alumnos de cursos do Plan Nacional de Formación e Inserción Profesional e as bolsas para os alumnos de proxectos de escolas taller e casas de oficios está vinculada á súa participación neles. Polo tanto, sempre que os alumnos cumpran os requisitos establecidos na normativa reguladora destes programas, a concesión das bolsas e axudas debe producirse de forma inmediata, sen que sexa precisa a súa concorrencia con outros beneficiarios, ao teren todos os alumnos en principio, polo mero feito de o seren, dereito á súa percepción.

Nas subvencións ás empresas pola realización de prácticas nas súas instalacións por parte dos alumnos do Plan Nacional de Formación e Inserción Profesional, non é precisa a concorrencia con outros beneficiarios, pois as ditas prácticas van sempre anexas a cursos previamente aprobados, concedéndose a subvención sempre que as empresas cumpran cos requisitos establecidos na norma reguladora.

No caso das subvencións concedidas dentro do Plan Nacional de Formación e Inserción Profesional no marco de convenios con compromiso de contratación, a planificación das necesidades de aumento do equipo por parte das entidades subscritoras dos convenios co Servizo Público de Emprego Estatal, depende da evolución do mercado, dificultando por iso a convocatoria pública para subscribilos.

Finalmente, a concesión de prórrogas da subvención por contratación de Axentes de Emprego e Desenvolvemento Local está vinculada á aprobación da subvención pola contratación inicial destes axentes. As corporacións