Artigo 19. *Notificación e execución das resolucións.*

O secretario da Xunta Arbitral notificaralles a correspondente resolución ás distintas administracións tributarias en conflito ou, eventualmente, á Comisión Coordinadora, así como aos afectados por aquela, e as administracións deberán proceder á súa execución nos termos previstos na propia resolución.

Artigo 20. *Impugnación.*

Os acordos da Xunta Arbitral, sen prexuízo do seu carácter executivo, unicamente serán susceptibles de recurso en vía contencioso-administrativa perante a sala correspondente do Tribunal Supremo.

MINISTERIO DE FOMENTO

6246 *REAL DECRETO 354/2006, do 29 de marzo, sobre interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo convencional.* («BOE» 83, do 7-4-2006.)

O Real decreto 646/2003, do 30 de maio, sobre interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo convencional, incorporou ao ordenamento interno 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. Esta norma comunitaria tiña por finalidade a harmonización das normas técnicas aplicables aos ferrocarrís, para o cal fixou as condicións que se deben cumprir para lograr a interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo convencional no territorio da Unión Europea e regulou, 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, a declaración de verificación dos subsistemas e o procedemento de verificación dos subsistemas.

A citada directiva 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 ferroviario europeo de alta velocidade e a Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeo e do Consello relativa á interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo convencional, razón pola cal se fai necesario recoller tamén no noso ordenamento as modificacións efectuadas na norma comunitaria.

Dada a complexidade da materia regulada considerouse conveniente, para a claridade normativa, e a fin de facilitar a súa aplicación, levar a cabo a dita transposición mediante unha nova disposición que substitúa integramente a vixente, en lugar de reformar parcialmente esta última. Isto faise particularmente aconsellable tendo en conta, ademais, o réxime de apertura do mercado de transporte nacional de mercadorías por ferrocarril establecido desde a entrada en vigor da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario, que se estendeu así mesmo ao transporte internacional de mercadorías a partir do 31 de decembro de 2005 de conformidade coa alínea B da súa disposición transitoria primeira. O real decreto que agora se aproba substitúe, pois, o Real decreto 646/2003, do 30 de maio, e recolle os requisitos establecidos na Directiva 2004/50/CE en relación coas especificacións técnicas de interoperabilidade, os compoñentes de interoperabilidade, os subsistemas, os organismos notificados e os rexistros da infraestrutura e do material rodante. A norma recolle, así mesmo, algunhas modificacións de detalle na regulación da infraestrutura e o transporte ferroviario contida no Regulamento do sector ferroviario, aprobado polo Real decreto 2384/2004, do 30 de decembro, co fin de facilitar a súa interpretación e aplicación.

A competencia para incorporar ao dereito interno a citada normativa comunitaria vén dada polo 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 transcorran polo territorio de máis dunha comunidade autónoma. Ao propio tempo, a disposición derradeira primeira da Lei 39/2003, do 17 de novembro, habilita o Goberno para ditar 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,

D I S P O Ñ O :

CAPÍTULO I

Disposicións xerais

Artigo 1. *Obxecto.*

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

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

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

Artigo 2. *Definicións.*

Para os efectos deste real decreto, entenderase por:

a) Sistema ferroviario transeuropeo convencional: o conxunto composto polas infraestruturas 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 percorrer as ditas infraestruturas, como se describe no anexo I.

b) Interoperabilidade: a capacidade do sistema ferroviario transeuropeo convencional para permitir a 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 defi-

nirse 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 cales 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 satisfacer o 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 cales é obxecto cada subsistema ou parte de subsistema, con vistas a satisfacer os requisitos esenciais e garantir a interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo convencional.

h) Organismos notificados: os organismos encargados de avaliar a conformidade ou a idoneidade para o 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 de acordo co procedemento do número 2 do artigo 21.2 da Directiva 96/48/CE do Consello, do 23 de xullo de 1996, antes de proceder á elaboración dos proxectos completos de ETI.

j) Caso específico: toda parte do sistema ferroviario transeuropeo convencional que requira disposicións particulares nas ETI, temporais ou definitivas, por exixencias 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 gabarito, 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 terceiros países ou con destino a eles, sempre que este material non cruce a fronteira entre dous Estados membros da Unión Europea.

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

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

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

n) 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.

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

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 aos 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.

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 condicións seguintes:

a) Con respecto a un proxecto de nova liña, á renovación ou á rehabilitación dunha liña existente ou a calquera dos elementos recollidos no artigo 1.2 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 gabarito, 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, cando a rede ferroviaria estea situada 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 e/ou a coherencia do sistema ferroviario nacional.

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.

En todos os casos a Dirección Xeral de Ferrocarrís notificará previamente á Comisión Europea a intención de introducir unha excepción e remitirá un expediente coas ETI ou coas partes delas 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 para a circulación doutros trens que elas mesmas non prevexan.

3. A aplicación das ETI non debe crear obstáculos de rendibilidade ao 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.*

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 á 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 notificáranselles 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.*

A Dirección Xeral de Ferrocarrís adoptará todas as 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 cal estean destinados e sexan instalados e mantidos adecuadamente.

Tales 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 estes compoñentes cumpran o disposto neste real decreto. En particular, non se poderán exixir verificacións que xa se efectuasen no marco do procedemento que dea lugar á declaración «CE» de conformidade ou de idoneidade para o uso, cuxos elementos se recollen 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 de 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 nas ETI correspondentes ou nas especificacións europeas desenvolvidas con obxecto de cumprir as ditas condicións.

4. Cando a Dirección 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 total ou parcialmente 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, a Dirección Xeral de Ferrocarrís adoptará 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 e 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 destas especificacións.

c) Dunha 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 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 exixencias 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, 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 Unión 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 á Dirección Xeral de Ferrocarrís autorizar a posta en servizo dos subsistemas de carácter estrutural integrantes do sistema ferroviario transeuropeo convencional que se implanten ou exploten en territorio español.

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

2. A Dirección Xeral de Ferrocarrís comprobará, 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 a empresa ferroviaria presentaralle á Dirección Xeral de Ferrocarrís un expediente coa descrición do proxecto. A Dirección Xeral de Ferrocarrís estudará este 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 se poida ver afectado polas actuacións previstas. Se se require unha nova autorización, a Dirección Xeral de Ferrocarrís decidirá en que medida é necesario aplicar a ETI ao proxecto. Esta decisión comunicaráselles á Comisión Europea e aos demais Estados membros da Unión Europea.

4. Autorizada a posta en servizo de material rodante, garantirá que se asigne a cada vehículo un código alfanumérico de identificación ou número de matrícula. Este 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 destes vehículos, deberá ser posible encontrar os datos correspondentes, relativos á identificación do propietario do vehículo ou o arrendatario, as posibles restricións que afecten o modo de explotación do vehículo e os 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 prohibirá, restrinxirá ou dificultará en territorio español ao abeiro deste real decreto, a construción, a posta en servizo e a explotación de subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviario transeuropeo convencional 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 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 aos requisitos esenciais, poderase consultar co Comité a que fai referencia o artigo 21 da Directiva 2001/16/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 19 de marzo, relativa á interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo convencional. As consultas serán tramitadas pola Dirección Xeral de Ferrocarrís.

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

1. Para expedir a declaración «CE» de verificación, a entidade contratante, ou o seu mandatario, solicitará 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 recepción, antes da posta en servizo do subsistema. Abranguerá, 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 inventarios de infraestruturas 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 incluír 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 regraxe 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 e exporá as razóns que as xustifiquen.

CAPÍTULO IV

Organismos notificados

Artigo 16. *Recoñecemento dos organismos notificados.*

1. A Dirección Xeral de Ferrocarrís notificaralles, á Comisión Europea e aos demais Estados membros da Unión Europea, os organismos encargados de efectuar o procedemento de avaliación da conformidade ou da idoneidade para o uso previsto no artigo 10 e o procedemento de verificación definido no artigo 14, 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, de forma que estes 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 acheguen a documentación que resulte pertinente.

3. A Dirección Xeral de Ferrocarrís retirará a autorización aos organismos que deixen de axustarse aos criterios que figuran no anexo VII e informará disto inmediatamente a Comisión Europea e os demais Estados membros da Unión Europea.

4. Se a Dirección Xeral de Ferrocarrís considera que un organismo notificado por outro Estado membro non cumpre os criterios pertinentes, someterá o asunto ao Comité a que se refire o artigo 21 da Directiva 2001/16/CE, relativa á interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo convencional.

CAPÍTULO V

Inventarios da infraestrutura e do material rodante do sistema ferroviario transeuropeo convencional

Artigo 17. *Inventarios da infraestrutura e do material rodante do sistema ferroviario transeuropeo convencional.*

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 convencional 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 incluirán os parámetros fundamentais, e a súa conformidade coas características prescritas polas especificacións técnicas de interoperabilidade (ETI) aplicables. Nos ditos inventarios indicaranse en detalle os datos que nas respectivas ETI se establece que se deben incluír neles. Para tal efecto os titulares de material rodante deberán 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 enviaráselle 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 derrogatoria única. *Derrogación normativa.*

Queda derrogado o Real decreto 646/2003, do 30 de maio, sobre interoperabilidade do sistema transeuropeo convencional, a disposición adicional décimo cuarta do Real decreto 2387/2004, do 30 de decembro, polo que se aproba o Regulamento do sector ferroviario, e cantas disposicións de igual ou inferior rango se opoñan ao disposto neste real decreto.

Disposición derradeira primeira. *Modificación do Regulamento do sector ferroviario, aprobado polo Real decreto 2384/2004, do 30 de decembro.*

O Regulamento do sector ferroviario, aprobado polo Real decreto 2384/2004, do 30 de decembro, queda modificado como segue:

Un. O último parágrafo do número 2 do artigo 7 queda redactado como segue:

«No caso de liñas ou tramos delas, a aprobación do correspondente estudo informativo determinará a súa inclusión na Rede Ferroviaria de Interese Xeral.»

Dous. O artigo 9 terá a seguinte redacción:

«Artigo 9. *Contido do estudo informativo.*

1. O estudo informativo para os casos de liñas, ou tramos delas, estacións ou outros edificios ou instalacións de atención ao viaxeiro, terminais de cargas, instalacións vinculadas á transformación e ao transporte de enerxía eléctrica e os seus edificios anexos, será elaborado pola Dirección Xeral de Ferrocarrís, e constará da memoria cos seus anexos e planos, e terá o seguinte contido:

a) Obxecto do estudo e a exposición das circunstancias que xustifiquen o interese xeral das referidas infraestruturas ferroviarias e a súa concepción global.

b) Características técnicas das infraestruturas ferroviarias.

c) Análise e definición, en liñas xerais e en aspectos tanto xeográficos como funcionais, de todas as opcións de deseño estudadas e, se é o caso, a situación das estacións e das zonas de servizo ferroviario.

d) Estudo do impacto ambiental das diferentes opcións, nos supostos en que sexa preceptivo o procedemento de avaliación de impacto ambiental, constituíndo o estudo informativo, neste caso, o documento básico para efectos da correspondente avaliación ambiental prevista na lexislación do mesmo carácter. Nos restantes casos, unha análise ambiental das alternativas e as correspondentes medidas correctoras e protectoras necesarias.

e) A análise das vantaxes, os inconvenientes e os custos de cada unha das opcións e a súa repercusión na satisfacción das demandas de transporte e na ordenación territorial e urbanística.

f) A selección, se é o caso, da opción máis recomendable, debidamente xustificada.

2. Non será preceptiva a redacción dun estudo informativo cando se trate de obras de reposición, de conservación, de acondicionamento de trazado, de alargamentos de plataforma ou de desdobramentos de vía sobre ela e, en xeral, daquelas que non supoñan unha modificación substancial do trazado das infraestruturas ferroviarias existentes.»

Tres. Modifícanse o primeiro parágrafo do número 2 e o número 4 do artigo 34, que quedarán redactados de forma seguinte:

«2. A liña límite da edificación sitúase, con carácter xeral, a cincuenta metros da aresta exterior máis próxima da plataforma, medidos horizontalmente a partir da mencionada aresta. Para tal efecto considérase aresta exterior da plataforma o bordo exterior da estrutura construída sobre a explanación que sustenta a vía e os elementos destinados ao funcionamento dos trens; e liña de edificación aquela que delimita a superficie ocupada pola edificación na súa proxección vertical. Nos túneles e nas liñas férreas soterradas ou cubertas con lousas non será de aplicación a liña límite da edificación.»

«4. Con carácter xeral, nas liñas ferroviarias que formen parte da rede ferroviaria de interese xeral que discorran por zonas urbanas e sempre que o permita o planeamento urbanístico correspondente, a liña límite da edificación sitúase a 20 metros da aresta exterior máis próxima da plataforma. Non obstante o anterior, o Ministerio de Fomento poderá establecer a liña límite de edificación a unha distancia inferior á anteriormente referida, logo de solicitude do interesado e tramitación do correspondente expediente administrativo, sempre e cando isto redunde nunha mellora da ordenación urbanística e non cause prexuízo da seguranza, regularidade, conservación e o libre tránsito do ferrocarril.»

Catro. Modifícase o número 3 do artigo 93, que queda redactado do seguinte modo:

«3. A empresa ferroviaria é responsable do transporte das mercadorías de conformidade co

establecido no Código de comercio e, se é o caso, nos convenios internacionais de aplicación.»

Cinco. O primeiro parágrafo do número 3 do artigo 96 queda redactado do seguinte teor:

«3. Os usuarios terán, igualmente, dereito a efectuar reclamacións por calquera incumprimento do contrato de transporte producido durante a prestación dun servizo de transporte de viaxeiros ou de mercadorías e poderán dirixilas a calquera das oficinas comerciais da empresa ferroviaria que o prestase, no prazo dun mes desde que tivesen coñecemento do feito que as motivou se se tratase de transporte de viaxeiros, e nos termos e prazos establecidos no Código de comercio se se tratase de transporte de mercadorías.»

Seis. O primeiro inciso do número 2 do artigo 99 queda redactado na forma seguinte:

«2. As empresas ferroviarias estarán obrigadas a ter á disposición dos usuarios un libro de reclamacións, ou follas del, nos lugares que a continuación se indican:»

Sete. O primeiro parágrafo do número 1 do artigo 101 queda redactado como segue:

«1. Cada unha das reclamacións formularase por escrito nunha folla do libro de reclamacións, consignando os feitos obxecto da reclamación, o nome e os apelidos do reclamante, o número do seu documento nacional de identidade, o seu domicilio para efectos de notificacións e a súa sinatura, así como o lugar e a data da reclamación.»

Oito. O número 2 do artigo 101 queda redactado da forma seguinte:

«2. Os titulares dos servizos e actividades estarán obrigados a facilitar o libro de reclamacións ou follas del aos usuarios cando o soliciten para os efectos previstos neste artigo.»

Nove. O artigo 104 queda modificado como segue:

«Artigo 104.

En todos os lugares en que sexa obrigatorio dispoñer de libro de reclamacións, ou follas deste, existirá un rótulo, perfectamente visible, que especifique esta circunstancia.»

Dez. Modifícase o último parágrafo do número 3 do artigo 105 na forma seguinte:

«Para efectos do establecido neste artigo, a nonresolución no prazo de catro meses desde a recepción da documentación polo órgano competente respecto da solicitude de outorgamento do certificado de seguranza determinará a súa denegación.»

Once. Modifícase o primeiro parágrafo do número 1 do artigo 109 na forma seguinte:

«Mediante orde do ministro de Fomento aprobarase, no prazo de catro meses a partir da entrada en vigor da orde a que se refire o artigo 60.2 da Lei do sector ferroviario, e co informe previo do administrador de infraestruturas ferroviarias e das empresas ferroviarias, o Regulamento xeral de circulación. Este conterá as normas de circulación sobre a Rede Ferroviaria de Interese Xeral e establecerá as condicións necesarias para a circulación dos trens e incorporará, en todo caso, o seguinte contido:»

Doce. Modifícanse as epígrafes i, x e xii do número 2) do artigo 134, que quedan redactadas na seguinte forma:

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

«x. Autorización de posta en servizo e autorización de circulación.»

«xii. Código de identificación do plan de mantemento e data da súa aprobación ou, se é o caso, da súa última revisión.»

Trece. Engádese un último parágrafo ao número 3 do artigo 134, coa seguinte redacción:

«Por excepción, respecto aos vehículos ferroviarios matriculados fóra de España e que estean acollidos ás normas do Convenio internacional relativo aos transportes internacionais por ferrocarril (COTIF), feito en Berna o 17 de febreiro de 1984, unicamente será preciso inscribir os datos recollidos nos números i, ii, iii, viii e ix; o que se deberá efectuar con ocasión da súa primeira entrada na Rede Ferroviaria de Interese Xeral. Así mesmo, no prazo máximo de tres meses desde a dita data deberá achegarse ao Rexistro Especial Ferroviario a documentación acreditativa do cumprimento das citadas normas do referido convenio.»

Disposición derradeira segunda. *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 transcorran polo territorio de máis dunha comunidade autónoma.

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

Mediante este real decreto incorpórase ao dereito español, para o sistema ferroviario transeuropeo convencional, 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 cuarta. *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 quinta. *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 convencional

1. Infraestruturas.

As infraestruturas 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 poderase dividir 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 rehabilitadas 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 infraestruturas incluirán os sistemas de xestión do tráfico, de posicionamento e de navegación: instalación técnica 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 unha explotación segura e harmoniosa da rede e a xestión eficaz do tráfico.

2. Material rodante.

O material rodante englobará todos os 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 de mercadorías, incluído o material rodante deseñado para o transporte de camións.

Os equipamentos móbiles utilizados na construción e mantemento de infraestruturas ferroviarias inclúense, pero non constitúen a primeira prioridade.

Cada unha destas categorías debe subdividirse en:

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

3. Coherencia do sistema ferroviario transeuropeo convencional.

A calidade do transporte ferroviario europeo require, entre outras cosas, 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.

4. Ampliación do ámbito de aplicación.

4.1 Subcategorías de liñas e de material rodante. Para que a interoperabilidade resulte rendible, poderanse crear novas subcategorías de todas as categorías de liñas e material rodante mencionadas neste anexo. En caso necesario, as especificacións funcionais e técnicas mencionadas no número 3 do artigo 5 poderán variar segundo a subcategoría.

4.2 Salvagardas relativas aos custos. A análise custo-beneficio das medidas propostas terá en conta, entre outras cosas, o seguinte:

a) Custo da medida proposta.
b) Redución dos custos de capital e das cargas financeiras, derivada das economías de escala e dun mellor aproveitamento do material rodante.
c) Redución dos custos de investimento, de mantemento e de funcionamento debido ao aumento da competencia entre fabricantes e empresas de mantemento.
d) Beneficios en materia de ambiente, grazas ás melloras técnicas introducidas no sistema ferroviario.
e) Aumento da seguranza de funcionamento.

Ademais, a avaliación indicará o posible impacto para todos os operadores e axentes económicos participantes.

ANEXO II

Subsistemas

1. Lista de subsistemas.

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

a) Quer a ámbitos de natureza estrutural:

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

b) Quer a ámbitos de natureza funcional:

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

2. Descrición dos subsistemas.

Sen prexulgar a 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 Infraestrutura: a vía tendida, os equipamentos de vía, as obras civís (pontes, túneles, etc.), as infraestruturas asociadas nas estacións (plataformas, zonas de acceso, incluídas as necesidades das persoas con mobilidade reducida, etc.) e os equipamentos de seguranza 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: todos os equipamentos necesarios para garantir a seguranza, 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, inclusive a condución dos trens, a planificación e a xestión do tráfico.

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

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

a) as aplicacións destinadas aos servizos de viaxeiros, incluídos os sistemas de información aos viaxeiros antes da viaxe e durante ela, os sistemas de reserva, os sistemas de pagamento, a xestión de equipaxes, a xestión das correspondencias entre trens e con outros modos de transporte;

b) as aplicacións destinadas aos 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, a expedición dos documentos electrónicos de acompañamento.

2.6 Material rodante: a estrutura, o sistema de mando e de control de todos os equipamentos 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 (condutor, persoal de tren e viaxeiros, incluídas as necesidades das persoas con mobilidade reducida), os dispositivos de seguranza pasivos ou activos, os dispositivos necesarios para a saúde dos viaxeiros e do persoal de tren.

2.7 Mantemento: os procedementos, os equipamentos asociados, as instalacións loxísticas de mantemento e as reservas que permiten realizar as operacións de mantemento correctivo e preventivo de carácter preceptivo previstas para asegurar a interoperabilidade do sistema ferroviario e garantir as prestacións necesarias.

ANEXO III

Requisitos esenciais

1. Requisitos xerais.

1.1 Seguranza.

1.1.1 O deseño, a construción ou a fabricación, o mantemento e a vixilancia dos compoñentes fundamentais para a seguranza e, en especial, dos elementos que interveñen na circulación dos trens, deben garantir a seguranza no nivel que corresponde aos obxectivos fixados para a rede, incluso en situacións degradadas definidas.

1.1.2 Os parámetros do contacto roda-carril deben cumprir os criterios de estabilidade de rodadura 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 débense limitar as repercusións dos seus fallos fortuítos na seguranza.

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 limitar a xeración, propagación e efectos do lume e do fume en caso de incendio.

1.1.5 Os dispositivos destinados a seren manipulados polos usuarios débense deseñar de modo que non poñan en perigo o seu manexo seguro ou a saúde e a seguranza 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 débense organizar, levar a cabo e cuantificar de maneira que quede asegurado o seu funcionamento nas condicións previstas.

1.3 Saúde.

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

1.3.2 Na elección, instalación e utilización deste material 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 convencional débense avaliar e ter 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 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 débense concibir e fabricar de modo que sexan compatibles desde o punto de vista electromagnético coas instalacións, os equipamentos e as redes públicas ou privadas con que puidesen interferir.

1.4.4 A explotación do sistema ferroviario transeuropeo convencional debe respectar os niveis regulamentarios en materia de molestias sonoras.

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

1.5 Compatibilidade técnica. As características técnicas das infraestruturas 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, poderíanse aplicar 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 o acceso ou a irrupción indesexables nas instalacións.

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

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

Deberanse establecer 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 pór en perigo a seguranza 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 afectar o ambiente por riba dos límites especificados.

2.2.3 Compatibilidade técnica. Os sistemas de alimentación de enerxía eléctrica e/ou 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 Seguranza. As instalacións e operacións de control-mando e sinalización que se utilicen deberán permitir unha circulación dos trens que presente o nivel de seguranza que corresponda aos obxectivos fixados para a rede. Os sistemas de control-mando e sinalización deberán seguir permitindo a circulación en condicións plena-

mente seguras dos trens autorizados a circular en situacións degradadas definidas.

2.3.2 Compatibilidade técnica. Toda nova infraestrutura e todo novo material rodante construídos ou desenvolvidos despois da adopción de sistemas de control-mando e sinalización compatibles deberán estar adaptados á utilización destes sistemas.

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

2.4 Material rodante.

2.4.1 Seguranza. As estruturas do material rodante e das conexións entre vehículos deben estar deseñadas de maneira que protexan os espazos en que se encontren os viaxeiros e os postos de condución en caso de colisión ou descarrilamento.

Os equipamentos eléctricos non deben pór en perigo a seguranza 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.

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

Deben existir dispositivos que, en caso de perigo, permitan aos pasaxeiros advertir o condutor e o persoal do tren e pórse en contacto con este.

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 deben estar sinalizadas.

Deberanse tomar disposicións apropiadas para ter en conta as condicións especiais de seguranza 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 aos viaxeiros.

2.4.2 Fiabilidade e dispoñibilidade. O deseño dos equipamentos 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 equipamentos que sigan funcionando.

2.4.3 Compatibilidade técnica. Os equipamentos 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 permitir a circulación dos trens cos sistemas de alimentación de enerxía do sistema ferroviario transeuropeo convencional.

As características do material rodante deberán permitirlle 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 e seguranza. 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 seguranza.

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 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 seguranza, hixiene e comodidade en todos os materiais para os que fosen deseñadas.

2.6 Explotación e xestión do tráfico.

2.6.1 Seguranza. A coherencia das normas de explotación das redes, así como a cualificación dos condutores 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 seguranza.

2.6.2 Fiabilidade e dispoñibilidade. As operacións e periodicidade do mantemento, a formación e cualificación do persoal que realiza este traballo e o 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 condutores, 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 ao 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 aos viaxeiros e aos 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 ao 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, 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 destes sistemas cos usuarios deberán respectar as normas mínimas en canto a ergonomía e protección da saúde.

2.7.4 Seguranza. Deberanse garantir niveis de integridade e fiabilidade suficientes para o almacenamento ou a transmisión de información relacionada coa seguranza.

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 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» de conformidade refírese:

a) Quer á avaliación, por un ou varios organismos notificados, da conformidade intrínseca dun compoñente de interoperabilidade, considerado illadamente, coas especificacións técnicas a que se debe axustar;

b) Quer 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, de acordo coas modalidades indicadas nas ETI.

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

Esta declaración deberase redactar 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 (indicarase a razón social e o enderezo completo; se se trata dun mandatario, consignarase tamén a razón social do fabricante ou construtor).

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) Todas as descricións pertinentes ás cales 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 Unión 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) 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 (indicarase 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) Todas as disposicións pertinentes, provisionais ou definitivas, que debe cumprir o subsistema, e especialmente, se é o caso, as restricións 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. Introdución. A verificación «CE» é o procedemento polo que un organismo notificado comproba e certifica, por petición da entidade contratante, que un subsistema é:

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

b) Conforme as demais disposicións normativas aplicables en cumprimento do Tratado, 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 enxeñaría civil, a montaxe dos compoñentes e a regraxe do conxunto.

c) Ensaios do subsistema acabado.

3. Certificación. O organismo notificado responsable da verificación «CE» expedirá o certificado de conformidade destinado á entidade contratante ou ao seu mandatario establecido na Unión Europea que, pola súa vez, expedirá a declaración «CE» de verificación destinada á Dirección Xeral de Ferrocarrís.

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

a) Para as infraestruturas: 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 acordes coa execución, esquemas eléctricos e hidráulicos, esquemas dos circuítos de mando, descrición dos sistemas informáticos e dos automatismos, actas de funcionamento e mantemento, etc.

c) Lista dos compoñentes de interoperabilidade mencionados no artigo 3, incorporados ao 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) deste real decreto, 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 o 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 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 remitirlle 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 presentarase, 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 xuntarase 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

Criterios 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 determinou 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 derrogue 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