

Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general.

La Directiva 96/48/CE, del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad fue transpuesta al Ordenamiento interno por el Real Decreto 1191/2000, de 23 de julio, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de alta velocidad. Asimismo, la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional fue transpuesta por el Real Decreto 646/2003, de 30 de mayo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional. Ambas directivas fueron modificadas por la Directiva 2004/50/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril, que fue transpuesta por el Real Decreto 354/2006, de 29 de marzo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, y por el Real Decreto 355/2006, de 29 de marzo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, respectivamente.

Finalmente, la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad, ha refundido el contenido de las citadas directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, a las que deroga. Asimismo, el anexo VII de dicha Directiva 2008/57/CE ha sido modificado por la Directiva 2009/131/CE de la Comisión, de 16 de octubre de 2009.

La Directiva 2008/57/CE establece las condiciones que deben cumplirse para lograr en el territorio comunitario la interoperabilidad del sistema ferroviario. Dichas condiciones se refieren al proyecto, construcción, entrada en servicio, rehabilitación, renovación, explotación y mantenimiento de los elementos de dicho sistema. Todo ello, en armonía con las disposiciones de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y el Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios.

La competencia para incorporar al Derecho interno la citada normativa comunitaria viene dada, además de por el título competencial recogido en la disposición final segunda de este Real Decreto, por la disposición final primera de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, que habilita al Gobierno para dictar, a propuesta del Ministerio de Fomento, las disposiciones necesarias para el desarrollo y cumplimiento de dicha Ley.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 5 de noviembre de 2010, dispongo:

CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES.

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.

1. Este Real Decreto tiene como objeto, dentro del ámbito de aplicación reseñado en el anexo I, establecer las condiciones que deben cumplirse para lograr, en la Red Ferroviaria de Interés General, la interoperabilidad del sistema ferroviario de modo compatible con las disposiciones de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y el Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, modificada por la Directiva 2009/149/CE de la Comisión, de 27 de noviembre. Dichas condiciones se refieren al proyecto, construcción, entrada en servicio, rehabilitación, renovación, explotación y mantenimiento de los elementos de dicho sistema, así como a las cualificaciones profesionales y a las condiciones de salud y seguridad del personal que contribuye a su explotación y mantenimiento.

2. Para el logro del objeto de este Real Decreto, indicado en el apartado anterior, se propiciará la definición de un óptimo nivel de armonización técnica que permita:

- a. Facilitar, mejorar y desarrollar los servicios de transporte ferroviario internacional, tanto entre España y el resto de los Estados miembros de la Unión Europea (en adelante UE) como con terceros países;
- b. Contribuir a la realización progresiva del mercado interior en el ámbito de los equipos y los servicios de construcción, renovación, rehabilitación y funcionamiento del sistema ferroviario en la U.E.;
- c. Contribuir a la interoperabilidad del sistema ferroviario en la U.E.

3. Este Real Decreto contempla, para cada subsistema, las disposiciones relativas a los componentes de interoperabilidad, a las interfaces y a los procedimientos, así como a las condiciones de coherencia global del sistema ferroviario requeridas para conseguir su interoperabilidad.

4. Las disposiciones de este Real Decreto se aplicarán sin perjuicio de cualquier otra disposición nacional y comunitaria que sea pertinente. Sin embargo, en el caso de los componentes de interoperabilidad, incluidas las interfaces, el cumplimiento de los requisitos esenciales puede requerir que se recurra a especificaciones europeas especiales establecidas a tal efecto.

Artículo 2. Definiciones.

A efectos de este Real Decreto se entenderá por:

- a. *Sistema ferroviario transeuropeo*: los sistemas ferroviarios transeuropeos convencionales y de alta velocidad descritos en el anexo I, puntos 1 y 2, respectivamente;
- b. *Interoperabilidad*: la capacidad del sistema ferroviario para permitir la circulación segura e ininterrumpida de trenes que cumplen las

- prestaciones requeridas para estas líneas. Dicha capacidad dependerá del conjunto de condiciones reglamentarias, técnicas y operativas que deberán cumplirse para satisfacer los requisitos esenciales;
- c. *Vehículo*: un vehículo ferroviario que circula con sus propias ruedas por líneas ferroviarias, con o sin tracción. Un vehículo está compuesto por uno o más subsistemas estructurales y funcionales o por partes de dichos subsistemas;
 - d. *Red ferroviaria*: las líneas, estaciones, terminales y todo tipo de equipamiento fijo necesario para garantizar la seguridad y la continuidad en las operaciones del sistema ferroviario;
 - e. *Subsistemas*: el resultado de la división del sistema ferroviario, tal como se indica en el anexo II. Estos subsistemas para los cuales deberán definirse requisitos esenciales pueden ser de carácter estructural o funcional;
 - f. *Componentes de interoperabilidad*: todo componente elemental, grupo de componentes, subconjunto o conjunto completo de materiales incorporados o destinados a ser incorporados en un subsistema, de los que dependa directa o indirectamente la interoperabilidad del sistema ferroviario. El concepto de *componente* engloba no solo objetos materiales, sino también inmateriales, como los programas informáticos;
 - g. *Requisitos esenciales*: el conjunto de condiciones descritas en el anexo III que deben satisfacer el sistema ferroviario transeuropeo, los subsistemas y los componentes de interoperabilidad, incluidas las interfaces;
 - h. *Especificación europea*: una especificación técnica común, una homologación técnica europea o una norma nacional que incorpore una norma europea, tal como se definen en el anexo XXI de la Directiva 2004/17/CE;
 - i. *Especificación técnica de interoperabilidad (ETI)*: una especificación adoptada con arreglo a la normativa comunitaria de la que es objeto cada subsistema o parte de subsistema, con vistas a satisfacer los requisitos esenciales y garantizar la interoperabilidad del sistema ferroviario;
 - j. *Organismos notificados* los organismos encargados de evaluar la conformidad o la idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad o de tramitar el procedimiento de verificación *CE* de los subsistemas;
 - k. *Parámetros fundamentales*: toda condición reglamentaria, técnica u operativa importante desde el punto de vista de la interoperabilidad y especificada en las ETI pertinentes;
 - l. *Caso específico*: toda parte del sistema ferroviario que requiera disposiciones particulares en las ETI, temporales o definitivas, por exigencias geográficas, topográficas, de entorno urbano o de coherencia con el sistema existente. Puede incluir en especial los casos de las líneas y redes ferroviarias aisladas del resto de la red comunitaria, el gálibo, el ancho de vía o el espacio entre las vías, así como de los vehículos destinados a un uso estrictamente local, regional o histórico y de los vehículos procedentes de terceros países o con destino a los mismos;

- m. *Rehabilitación*: los trabajos importantes de modificación de un subsistema o de una parte de subsistema que mejoren el rendimiento global de éste;
- n. *Renovación*: los trabajos importantes de sustitución de un subsistema o de una parte de un subsistema que no afecten al rendimiento global del subsistema;
- o. *Sistema ferroviario existente*: el conjunto constituido por las infraestructuras ferroviarias que comprende las líneas e instalaciones fijas de la red ferroviaria existente y los vehículos de todas las categorías y orígenes que recorran dichas infraestructuras;
- p. *Sustitución en el marco de una operación de mantenimiento*: la sustitución de componentes por piezas de función y prestaciones idénticas, en el marco de una operación de mantenimiento preventivo o correctivo;
- q. *Entrada en servicio*: el conjunto de operaciones por las que un subsistema o un vehículo pasa a estar en estado de funcionamiento nominal;
- r. *Entidad contratante*: toda entidad, pública o privada, que encargue el proyecto y/o la construcción o la renovación o rehabilitación de un subsistema. Dicha entidad puede ser una empresa ferroviaria, un administrador de infraestructuras o un poseedor, o bien el concesionario encargado de la puesta en servicio de un proyecto;
- s. *Poseedor*: la persona o entidad que explote un vehículo, como medio de transporte, bien sea su propietario o tenga derecho a utilizar el mismo y esté registrada en el Registro Especial Ferroviario;
- t. *Proyecto en avanzado estado de desarrollo*: todo proyecto cuya fase de planificación / construcción esté tan adelantada que haga inaceptable una modificación del pliego de condiciones técnicas para el Estado miembro de que se trate. Esta dificultad puede ser de carácter jurídico, contractual, económico, financiero, social o medioambiental, y deberá estar debidamente justificada;
- u. *Norma armonizada*: toda norma europea aprobada por un organismo de normalización europeo que figure en el anexo I de la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 1998, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas y de las normas relativas a los servicios de la sociedad de la información, en el marco de un mandato de la Comisión establecido conforme al procedimiento del artículo 6, apartado 3, de dicha Directiva y que, sola o en combinación con otras normas, constituya una solución para el cumplimiento de una disposición legal;
- v. *Autoridad nacional responsable de la seguridad*: la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias u otro órgano o entidad que así se defina en el futuro en la normativa de seguridad ferroviaria;
- w. *Tipo*: un tipo de vehículo por el que se definen las características básicas de diseño del vehículo abarcado por un certificado de examen de tipo único descrito en el módulo B de la Decisión comunitaria n.º 93/465/CEE;

- x. *Serie*: un número de vehículos idénticos de un tipo de diseño;
- y. *Agencia Ferroviaria Europea*: la Agencia Ferroviaria Europea creada por el Reglamento (CE) n.º 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea (Reglamento de la Agencia);
- z. *Entidad encargada del mantenimiento*: una entidad encargada del mantenimiento de un vehículo y registrada como tal en el Registro Especial Ferroviario.

Artículo 3. Requisitos esenciales.

1. El sistema ferroviario, los subsistemas y los componentes de interoperabilidad, incluidas las interfaces, deberán cumplir los requisitos esenciales reflejados en el anexo III de este Real Decreto que les correspondan.
2. Las prescripciones técnicas de los pliegos de los contratos que sean necesarias para cumplir las especificaciones europeas o las demás normas vigentes, no deberán ser contrarias con los requisitos esenciales establecidos en este Real Decreto.

CAPÍTULO II. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE INTEROPERABILIDAD (ETI).

Artículo 4. Aplicación de las ETI en los subsistemas.

Los subsistemas serán conformes con las ETI vigentes en el momento de su entrada en servicio, su renovación o su rehabilitación, de conformidad con este Real Decreto y la normativa comunitaria; esta conformidad deberá mantenerse de forma permanente durante el uso de cada subsistema.

Artículo 5. Excepciones a la aplicación de las ETI.

1. El Director General de Infraestructuras Ferroviarias podrá acordar que no se apliquen una o varias ETI, incluso las relativas a vehículos, en los casos y circunstancias siguientes:
 - a. Con respecto a proyectos de un nuevo subsistema, a la renovación o rehabilitación de un subsistema existente o con respecto a cualquier elemento contemplado en el artículo 1, apartado 1, que se encuentre en fase avanzada de desarrollo o que sea objeto de un contrato en curso de ejecución en el momento de la publicación de dichas ETI;
 - b. Con respecto a proyectos de renovación o rehabilitación de un subsistema existente, cuando el gálibo, el ancho de vía o la distancia entre ejes de vías o la tensión eléctrica de dichas ETI sean incompatibles con los del subsistema existente;
 - c. Con respecto a un proyecto de nuevo subsistema o a un proyecto de renovación o rehabilitación de un subsistema existente, cuando su propia

- red ferroviaria se halle en un enclave o esté aislada por el mar o separada a raíz de condiciones geográficas especiales de la red ferroviaria del resto de la UE;
- d. Con respecto a todo proyecto relativo a la renovación, ampliación o rehabilitación de un subsistema existente, cuando la aplicación de dichas ETI comprometa la viabilidad económica del proyecto y/o la coherencia del sistema ferroviario español;
 - e. Cuando, como consecuencia de un accidente o de una catástrofe natural, las condiciones para el restablecimiento inmediato de la red no permitan, desde el punto de vista económico o técnico, la aplicación parcial o total de las ETI pertinentes;
 - f. Con respecto a vehículos procedentes de terceros países o con destino a terceros países con un ancho de vía diferente al de la red ferroviaria principal de la UE.
2. En todos los casos a que se hace referencia en el apartado 1, la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias notificará previamente a la Comisión Europea su intención de introducir una excepción.
3. En el caso mencionado en el apartado 1, letra a), en el plazo de un año después de la entrada en vigor de la ETI correspondiente, el Director General de Infraestructuras Ferroviarias remitirá a la Comisión Europea una lista de los proyectos que se encuentren en una fase avanzada de desarrollo.
4. Las ETI no serán obstáculo para que el Ministerio de Fomento pueda adoptar decisiones respecto al uso de las infraestructuras para la circulación de vehículos que aquéllas no prevean.

CAPÍTULO III. COMPONENTES DE INTEROPERABILIDAD.

Artículo 6. Puesta en el mercado de los componentes de interoperabilidad.

1. El Director General de Infraestructuras Ferroviarias adoptará todas las medidas oportunas para que los componentes de interoperabilidad solo se pongan en el mercado si permiten la interoperabilidad del sistema ferroviario, de conformidad con los requisitos esenciales; y para que se utilicen en el ámbito para el que estén destinados y sean instalados y mantenidos adecuadamente.

Estas disposiciones no obstaculizarán la puesta en el mercado de dichos componentes para otras aplicaciones.

2. Los fabricantes deberán comunicar a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias los componentes que vayan a poner en el mercado, una vez que los mismos dispongan la declaración *CE* de conformidad o idoneidad para el uso, con el fin de disponer de una relación actualizada de componentes en posesión de dicha declaración.

3. No se podrá prohibir, restringir o dificultar la puesta en el mercado de componentes de interoperabilidad para su utilización en el sistema ferroviario cuando cumplan lo dispuesto en el presente Real Decreto y en la normativa comunitaria. En particular, no se podrán exigir verificaciones que ya se hayan efectuado en el marco del procedimiento que dé lugar a la declaración *CE* de conformidad o de idoneidad para el uso, cuyos elementos se recogen en el anexo IV.

Artículo 7. Conformidad o idoneidad para el uso.

1. Los componentes de interoperabilidad que estén provistos de la declaración *CE* de conformidad o de idoneidad para el uso, se considerarán conformes con los requisitos esenciales pertinentes previstos en este Real Decreto y en la normativa comunitaria.

2. Todo componente de interoperabilidad deberá ser objeto del procedimiento de evaluación de la conformidad y de la idoneidad para el uso indicado en la ETI de que se trate, e ir acompañado del certificado correspondiente.

3. Se considerará que un componente de interoperabilidad reúne los requisitos esenciales si cumple las condiciones establecidas en las ETI correspondientes o en las especificaciones europeas correspondientes desarrolladas con objeto de cumplir dichas condiciones.

4. Las piezas de recambio de los subsistemas que estén en servicio cuando la ETI correspondiente entre en vigor, podrán ser instaladas en dichos subsistemas sin someterse al nuevo procedimiento de evaluación a que se refiere el apartado 2.

Artículo 8. Procedimiento para la utilización de la declaración *CE* de conformidad e idoneidad para el uso.

1. Para expedir la declaración *CE* de conformidad o de idoneidad para el uso de un componente de interoperabilidad, el fabricante, o su mandatario establecido en la UE, deberá aplicar las disposiciones previstas en las ETI respectivas.

2. La evaluación de la conformidad o de la idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad será tramitada por el organismo notificado ante el cual el fabricante, o su mandatario establecido en la UE, haya presentado la solicitud de dicha evaluación.

3. Si los componentes de interoperabilidad son objeto de otras directivas comunitarias relativas a otros aspectos, la declaración *CE* de conformidad o de idoneidad para el uso indicará, en ese caso, que dichos componentes de interoperabilidad cumplen también los requisitos de tales directivas.

4. Si tanto el fabricante como su mandatario establecido en la UE incumplen las obligaciones señaladas en los apartados 1 y 3, éstas incumbirán a toda persona

que ponga en el mercado los componentes de interoperabilidad. Las mismas obligaciones afectarán a quien monte los componentes de interoperabilidad o parte de los mismos de origen distinto o los fabrique para su propio uso, a efectos de este Real Decreto.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo siguiente:

- a. Toda constatación por parte de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias de que haya sido expedida indebidamente la declaración *CE* de conformidad, supondrá para el fabricante, o su mandatario establecido en la UE, la obligación de modificar el componente de interoperabilidad, en caso necesario, para que sea conforme y se subsane la infracción, en las condiciones que establezca dicha Dirección General;
- b. En caso de que persista la no conformidad, dicha Dirección General adoptará las medidas oportunas para restringir o prohibir la puesta en el mercado del componente de interoperabilidad de que se trate, o retirarlo del mercado según los procedimientos previstos en el artículo siguiente.

Artículo 9. Incumplimiento de requisitos esenciales por parte de los componentes de interoperabilidad.

1. Si se comprueba que un componente de interoperabilidad provisto de la declaración *CE* de conformidad o de idoneidad para el uso, que haya sido puesto en el mercado y se utilice para el fin a que está destinado, corre el peligro de no cumplir con los requisitos esenciales, se adoptarán todas las medidas necesarias para restringir su ámbito de aplicación, para prohibir su uso o para retirarlo del mercado.

El Director General de Infraestructuras Ferroviarias, de conformidad con la normativa comunitaria, informará inmediatamente a la Comisión Europea de las medidas adoptadas e indicará las razones de su decisión, precisando, en particular, si la no conformidad se debe a alguno de los siguientes motivos:

- a. El incumplimiento de los requisitos esenciales;
- b. Una aplicación incorrecta de las especificaciones europeas en caso de que se invoque la aplicación de dichas especificaciones;
- c. Una insuficiencia de las especificaciones europeas.

2. Cuando un componente de interoperabilidad provisto de la declaración *CE* de conformidad resulte no ser conforme, la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias adoptará las medidas pertinentes frente a quien haya expedido la declaración e informará de ello a la Comisión Europea y a los demás Estados de la UE.

CAPÍTULO IV. SUBSISTEMAS.

Artículo 10. Procedimiento de entrada en servicio.

1. El Director General de Infraestructuras Ferroviarias autorizará la entrada en servicio de los subsistemas de carácter estructural integrantes del sistema ferroviario que se implanten o exploten en la Red Ferroviaria de Interés General.

A tal fin, la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias adoptará todas las medidas apropiadas para que dichos subsistemas sólo puedan entrar en servicio si son concebidos, construidos e instalados de modo que se cumplan los requisitos esenciales pertinentes cuando se integren en el sistema ferroviario. En concreto, se comprobará la compatibilidad y la coherencia técnica de estos subsistemas con el sistema en que se integren y la integración segura de dichos subsistemas de conformidad con lo establecido en el artículo 3 del Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, y la normativa comunitaria de aplicación.

2. Corresponde a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias comprobar, antes de la entrada en servicio de dichos subsistemas, que cumplen, en su caso, las disposiciones de la ETI y la normativa española correspondiente sobre su explotación y mantenimiento.

3. Además, tras la puesta en servicio de estos subsistemas, la citada Dirección General efectuará tales comprobaciones:

- a. En el caso de las infraestructuras, con ocasión de la expedición y supervisión de las autorizaciones de seguridad, conforme al artículo 9 y siguientes del citado Reglamento sobre seguridad en la circulación;
- b. En el caso de los vehículos, con ocasión de la expedición y supervisión de los certificados de seguridad, conforme al artículo 15 y siguientes del citado Reglamento sobre seguridad en la circulación.

A tal efecto, se utilizarán los regímenes de evaluación y comprobación previstos en las ETI estructurales y funcionales de que se trate.

4. Por Orden del Ministro de Fomento se establecerán los regímenes, para la entrada en servicio de los subsistemas. La autorización de entrada en servicio podrá estipular condiciones de uso y otras restricciones.

Artículo 11. Libre circulación de subsistemas de carácter estructural.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, no se podrá, al amparo de este Real Decreto, prohibir, restringir o dificultar la construcción, la puesta en servicio y la explotación de subsistemas de carácter estructural constitutivos del

sistema si estos cumplen los requisitos esenciales. En particular, no se exigirán verificaciones que ya se hayan efectuado:

- a. Ya sea en el marco del procedimiento de expedición de la declaración *CE* de verificación, cuyos elementos se recogen en el anexo V,
- b. O en otros Estados de la UE, con el fin de comprobar el cumplimiento de requisitos idénticos en condiciones idénticas de funcionamiento.

Artículo 12. Conformidad de los subsistemas de carácter estructural con las ETI y con las normas nacionales.

1. Se considerarán interoperables y conformes con los requisitos esenciales pertinentes, los subsistemas de carácter estructural constitutivos del sistema ferroviario que estén provistos de la declaración *CE* de verificación.

2. La verificación de la interoperabilidad, en cumplimiento de los requisitos esenciales, de un subsistema de carácter estructural constitutivo del sistema ferroviario, se determinará tomando como referencia a las ETI, si existen.

3. La Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias elaborará, respecto de cada subsistema, una lista de las normas técnicas vigentes para la aplicación de los requisitos esenciales, y notificará dicha lista a la Comisión cuando no exista una ETI pertinente o se haya notificado una excepción con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, o el caso específico precise la aplicación de normas técnicas no recogidas en la ETI pertinente.

Dicha lista se notificará según el caso: cada vez que se modifique la lista de normas técnicas en uso para la aplicación de los requisitos esenciales, o cuando se notifique una excepción, o tras la publicación de la ETI de que se trate. Cuando así lo haga, también designará los organismos encargados de efectuar, en el caso de dichas normas técnicas, el procedimiento de verificación contemplado en el artículo siguiente.

La Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias publicará y pondrá a disposición del administrador de infraestructuras ferroviarias, empresas ferroviarias y solicitantes de autorizaciones de entrada en servicio y, en general, otros organismos y entidades del sector afectados, las normas técnicas vinculantes sobre la referida materia.

Artículo 13. Procedimiento para establecer la declaración *CE* de verificación.

1. El procedimiento de verificación *CE* de los subsistemas se efectuará conforme a lo indicado en el anexo VI. A tal efecto, para expedir la declaración *CE* de verificación de un subsistema, se solicitará al organismo notificado elegido, que tramite el correspondiente procedimiento de verificación *CE* indicado en el citado anexo. El solicitante podrá ser la entidad contratante o el fabricante, o su mandatario establecido en la UE.

2. La función del organismo notificado encargado de la verificación *CE* de un subsistema comenzará en la fase de proyecto y abarcará todo el período de construcción hasta la fase de recepción, antes de la entrada en servicio de dicho subsistema. Abarcará, asimismo, la verificación de las interfaces del subsistema en cuestión con respecto al sistema en que se integre, basándose en los datos disponibles en la ETI de que se trate y en los inventarios previstos en los artículos 19 y 20 de este Real Decreto.

3. El organismo notificado será responsable de la elaboración del expediente técnico que deberá acompañar la declaración *CE* de verificación. Dicho expediente técnico deberá contener toda la documentación necesaria relativa a las características del subsistema y, en su caso, todos los elementos que prueben la conformidad de los componentes de interoperabilidad. Asimismo, deberá contener todos los elementos relativos a las condiciones y límites de utilización y a las instrucciones de conservación, de observación continua o periódica, de reglaje y de mantenimiento.

4. El organismo notificado podrá expedir declaraciones de verificación intermedia (DVI) para cubrir determinadas fases del procedimiento de verificación o partes del subsistema. En ese caso, será de aplicación el procedimiento indicado en el anexo VI.

5. Si lo permite la ETI pertinente, el organismo notificado podrá expedir certificados de conformidad de una serie de subsistemas o de determinadas partes de dichos subsistemas.

Artículo 14. Incumplimiento de requisitos esenciales por parte de los subsistemas.

1. Cuando la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias compruebe que un subsistema de carácter estructural, provisto de la declaración *CE* de verificación acompañada del expediente técnico correspondiente, no cumple plenamente lo dispuesto en la normativa de aplicación y, en particular, los requisitos esenciales, dicho centro directivo podrá solicitar que se lleven a cabo verificaciones complementarias.

2. En tal caso dicha Dirección General informará inmediatamente a la Comisión Europea sobre las verificaciones complementarias solicitadas, exponiendo las razones que justifiquen llevarlas a cabo. El citado centro directivo determinará si dicho incumplimiento deriva: a) del incumplimiento de requisitos esenciales, o de una ETI, o de una mala aplicación de una ETI; o b) de una insuficiencia de lo establecido en una ETI.

Artículo 15. Entrada en servicio de subsistemas existentes después de una renovación o rehabilitación.

1. En caso de renovación o rehabilitación de un subsistema, la entidad contratante o el fabricante presentarán en la Dirección General de

Infraestructuras Ferroviaria un expediente con la descripción del proyecto. Dicho centro directivo estudiará el expediente y, teniendo en cuenta la estrategia de puesta en práctica indicada en la ETI que le sea aplicable, decidirá si la envergadura de las obras o actuaciones a realizar hace necesaria una nueva autorización de entrada en servicio.

La nueva autorización de entrada en servicio será necesaria cada vez que el nivel global de seguridad del subsistema de que se trate pueda verse afectado por las obras o actuaciones previstas. Si se requiriese una nueva autorización, la Dirección General decidirá en qué medida es necesario aplicar la ETI al proyecto.

La Dirección General adoptará su decisión en un plazo máximo de cuatro meses desde la fecha de presentación del expediente completo por parte del solicitante.

2. Cuando se solicite una nueva autorización de entrada en servicio y en el caso de que la ETI no se aplicara plenamente, la citada Dirección General comunicará a la Comisión Europea la siguiente información:

- a. El motivo por el cual no se ha aplicado íntegramente la ETI,
- b. Las características técnicas aplicables en lugar de la ETI,
- c. Los organismos encargados de efectuar, en el caso de dichas características técnicas, el procedimiento de verificación.

CAPÍTULO V. VEHÍCULOS.

Artículo 16. Autorizaciones para la entrada en servicio de vehículos y autorizaciones de tipos.

1. Antes de ser utilizado en la Red Ferroviaria de Interés General todo vehículo deberá ser autorizado para su entrada en servicio por la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, de conformidad con lo que se establezca por Orden del Ministro de Fomento al amparo de lo establecido en el artículo 58 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, en la cual se establecerán también los procedimientos, condiciones y requisitos para el otorgamiento de las citadas autorizaciones, así como los cometidos, funciones y responsabilidades de las entidades ferroviarias y los restantes aspectos que este Real Decreto remite a esta Orden.

La autorización de entrada en servicio podrá estipular condiciones de uso y otras restricciones.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en este artículo respecto a las autorizaciones adicionales, una autorización concedida por otro Estado miembro de la Unión Europea será válida en España.

3. Los vehículos cuyas características sean conformes a las ETI que les sean de aplicación, serán autorizados mediante el otorgamiento de una primera autorización de entrada en servicio de vehículos conformes con dichas ETI, siempre que una parte significativa de los requisitos esenciales haya quedado establecida en dichas ETI y que la ETI pertinente sobre el material rodante haya entrado en vigor y sea aplicable, o, para los vehículos autorizados en otro Estado de la Unión Europea, mediante la correspondiente autorización adicional de entrada en servicio, en su caso.

4. Los vehículos cuyas características no sean conformes a todas las ETI que les sean de aplicación, serán autorizados mediante el otorgamiento de una primera autorización de entrada en servicio de vehículos no conformes con dichas ETI o, para los vehículos autorizados en otro Estado de la Unión Europea, mediante la correspondiente autorización adicional de entrada en servicio, en su caso.

5. Asimismo, la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias podrá conceder autorizaciones de tipos de vehículos.

6. Igualmente, dicho centro directivo, podrá conceder una autorización de entrada en servicio relativa a una serie o continuación de serie de vehículos, basándose en la autorización de tipo de vehículo a que se refiere el apartado anterior, mediante el procedimiento que se establecerá en la Orden ministerial a que se refiere el apartado uno.

7. Las referidas autorizaciones de entrada en servicio se entenderán sin perjuicio de otras condiciones impuestas a las entidades ferroviarias para el funcionamiento de dichos vehículos en la Red Ferroviaria de Interés General en los correspondientes certificados o autorizaciones de seguridad, otorgados de conformidad con lo establecido en el Reglamento sobre seguridad en la circulación en la Red Ferroviaria de Interés General.

CAPÍTULO VI. ORGANISMOS NOTIFICADOS.

Artículo 17. Organismos notificados.

1. Los organismos que consideren que cumplen las condiciones legales para ello podrán solicitar a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias la autorización para poder actuar en calidad de organismos notificados en el ámbito de este Real Decreto. Dichas solicitudes serán evaluadas por el citado Centro Directivo de acuerdo con los criterios contemplados en el anexo VIII de este Real Decreto. Se presumirá que los organismos que cumplen los criterios de evaluación contemplados en las normas europeas pertinentes, cumplen los citados requisitos. Con el fin de comprobar que dichos organismos reúnen los requisitos y condiciones exigibles, la citada Dirección General podrá requerirles que aporten la documentación que estime oportuna.

2. La Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias notificará a la Comisión Europea y a los demás Estados miembros de la U.E., los organismos notificados

encargados de efectuar en España los procedimientos contemplados en los artículos 8 y 13 de este Real Decreto, indicando, para cada uno de ellos, el ámbito de competencia y el número de identificación asignado previamente por dicha Comisión.

3. El citado Centro Directivo retirará la autorización otorgada a los organismos notificados que dejen de ajustarse a los criterios que figuran en el anexo VIII, e informará de ello inmediatamente a la Comisión Europea y a los demás Estados miembros.

4. Si la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias considera que un organismo notificado por otro Estado no cumple los criterios mencionados en el anexo VIII lo notificará a la Comisión Europea.

CAPÍTULO VII. INVENTARIOS DE RED Y DE VEHÍCULOS.

Artículo 18. Sistema de numeración de los vehículos.

1. Todo vehículo puesto en servicio en la Red Ferroviaria de Interés General llevará el número de vehículo europeo (NVE) asignado cuando se conceda la primera autorización de entrada en servicio.

2. Por Orden del Ministro de Fomento se establecerá el régimen de asignación del citado NVE, las obligaciones de los solicitantes y titulares de los vehículos, así como, en su caso, los procedimientos transitorios que fueren de aplicación.

Artículo 19. Inventario de vehículos.

1. La sección 5. del Registro Especial Ferroviario, creado por el Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, tiene la naturaleza de registro nacional de vehículos a efectos de lo dispuesto en la Directiva 2008/57/CE.

2. Sin perjuicio de lo anterior, el administrador de infraestructuras ferroviarias publicará, y mantendrá debidamente actualizado, un inventario de los vehículos que estén autorizados para circular por la Red Ferroviaria de Interés General administrada por el mismo.

3. Los datos de dicho inventario deberán remitirse en tiempo real a la sección 5. del Registro Especial Ferroviario de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, para su inclusión en el mismo.

4. Dicho inventario podrá ser consultado por las empresas ferroviarias que operen con el material y, para su propio material, por los titulares del mismo.

5. Dicho inventario deberá respetar las especificaciones comunes contempladas en el apartado siguiente, será accesible a las autoridades responsables de la seguridad y a los organismos de investigación de accidentes ferroviarios de los

Estados miembros; asimismo, deberán tener acceso, en respuesta a una solicitud fundada, el Comité de Regulación Ferroviaria y la Agencia Ferroviaria Europea, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras ferroviarias, los organismos notificados que hubieren sido designados para efectuar el procedimiento de verificación contemplado en el artículo 13, así como las personas u organizaciones que registren vehículos que deban estar identificados en el inventario.

6. Para cada vehículo, el inventario contendrá, como mínimo, los siguientes datos:

- a. El NVE;
- b. Referencias de la declaración *CE* de verificación y de la entidad que la haya expedido;
- c. Referencias, en su caso, del Registro europeo de tipos de vehículos autorizados, de la Agencia Ferroviaria Europea;
- d. Identificación del titular, propietario o del poseedor del vehículo;
- e. Restricciones que afecten al modo de explotación del vehículo;
- f. Entidad encargada del mantenimiento.

El inventario contendrá, además, todos aquellos otros datos que se establezcan por Orden del Ministro de Fomento y que estén justificados por razones técnicas, de seguridad, o de identificación del vehículo y de las personas o entidades responsables de él.

7. El administrador de infraestructuras ferroviarias anotará en el inventario y comunicará de forma inmediata a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias cualquier modificación de los datos contemplados en el apartado anterior, así como la destrucción de un vehículo o su decisión de dejar de registrar un vehículo, al objeto de que dicho centro directivo pueda, en su caso, declarar dicha circunstancia a la autoridad del Estado miembro en el que se autorizó el vehículo.

8. En el inventario de vehículos se actualizarán los datos relativos a los vehículos pertenecientes a otros Estados de la UE, con las modificaciones realizadas en los registros nacionales de vehículos de dichos Estados conforme le sean notificadas y le afecten, en tanto el Registro Especial Ferroviario no esté conectado con dichos registros.

9. Cuando se trate de vehículos que circulen por primera vez en Estados que no pertenezcan a la U.E y que hayan sido autorizados de conformidad por la normativa española para circular por la Red Ferroviaria de Interés General, los datos enumerados en el apartado 6, letras d) a f), podrán recuperarse por medio del citado inventario. Los datos contemplados en el apartado 6, letra f), podrán sustituirse por datos críticos de seguridad relativos al programa de mantenimiento.

10. Por resolución del Director General de Infraestructuras Ferroviarias se establecerá el contenido y se impartirán las instrucciones y directrices para la elaboración y mantenimiento del citado inventario, así como, en su caso, los protocolos y frecuencias de comunicación de los datos a dicho centro directivo.

Artículo 20. Inventario de la infraestructura.

El administrador de infraestructuras ferroviarias publicará y actualizará, conforme se produzcan modificaciones, un inventario de la infraestructura de la red que administre. Este inventario contendrá, para cada subsistema o parte del subsistema de que se trate, las características principales (por ejemplo, los parámetros fundamentales) y su conformidad con las características prescritas por las ETI aplicables.

Por resolución del Director General de Infraestructuras Ferroviarias se establecerá el contenido y las directrices para la elaboración y mantenimiento del citado inventario, así como los protocolos y frecuencias de comunicación de los datos a dicho centro directivo.

DISPOSICIÓN ADICIONAL ÚNICA. Exclusiones.

1. Este Real Decreto no será de aplicación a la red ferroviaria de ancho métrico de titularidad estatal explotada por Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE), de conformidad con lo establecido en la disposición transitoria quinta de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

2. En cumplimiento de lo establecido en el apartado 3 de artículo 1 de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad, y al amparo del título competencial establecido en el artículo 149.1.21. de la Constitución Española, se excluyen del ámbito de aplicación de este Real Decreto:

- a. Los metros, tranvías y otros sistemas de ferrocarril urbano y ligero.
- b. Las redes separadas funcionalmente de la Red Ferroviaria de Interés General administrada por el administrador de infraestructuras ferroviarias y que se destinen con carácter exclusivo a la explotación de servicios de viajeros locales, urbanos, suburbanos o autonómicos, así como las empresas ferroviarias que exploten exclusivamente dichas redes;
- c. La infraestructura ferroviaria de propiedad privada y los vehículos utilizados exclusivamente en dicha infraestructura que su propietario utilice exclusivamente para sus propias operaciones de transporte de mercancías;
- d. La infraestructura y los vehículos reservados a un uso estrictamente local, histórico o turístico.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA. No aplicación obligatoria de las ETI nuevas o revisadas.

No serán de aplicación obligatoria las ETI nuevas o revisadas, en el caso de proyectos en fase avanzada de desarrollo o que sean objeto de un contrato en curso de ejecución en el momento de la publicación del grupo pertinente de ETI.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA. Validez de las autorizaciones de entrada en servicio de vehículos concedidas antes de la entrada en vigor de la Orden prevista en el artículo 16 de este Real Decreto.

Las autorizaciones de entrada en servicio de vehículos concedidas hasta la fecha de entrada en vigor de la Orden prevista en el artículo 16 de este Real Decreto, incluidas las autorizaciones concedidas con arreglo a acuerdos internacionales, en particular el RIC y el RIV, seguirán siendo válidas de conformidad con las condiciones en las que se hubieren concedido las mismas.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA. Régimen transitorio de otorgamiento de las autorizaciones de entrada en servicio de los subsistemas.

Hasta que surta efecto la ampliación del ámbito de aplicación de las ETI para cubrir la totalidad de la red ferroviaria a que se refiere el artículo 8 de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad:

- a. Las autorizaciones de entrada en servicio se concederán de conformidad con las normas nacionales españolas, para:
 - Los subsistemas de vehículos y control-mando y señalización a bordo cuya utilización está prevista al menos parcialmente sobre la parte de la red todavía no incluida en el ámbito de las ETI, por lo que se refiere a esa parte de la red,
 - Los subsistemas de infraestructura, energía, y control-mando y señalización en las vías, en las partes de la red todavía no incluida en el ámbito de las ETI;
- b. Las autorizaciones de entrada en servicio para los vehículos cuya utilización está prevista ocasionalmente en la parte de la red que no esté todavía incluida en el ámbito de las ETI, por lo que se refiere a esa parte de la red, se concederán de conformidad con el artículo 16 de este Real Decreto y con las normas nacionales españolas.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA CUARTA. Vigencia de la Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante ferroviario y de los centros de mantenimiento y se fijan las cuantías de la tasa por certificación de dicho material.

La Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante ferroviario y de los centros de mantenimiento y se fijan las cuantías de la tasa por certificación de dicho material, seguirá vigente hasta que entre en vigor la Orden a la que se refiere el artículo 16 de este Real Decreto.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA QUINTA. Reglamento General de Circulación.

Mediante Orden del Ministro de Fomento se aprobará, en el plazo de dos años a partir de la entrada en vigor de este Real Decreto y previo informe del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y de las empresas ferroviarias, el Reglamento General de Circulación.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEXTA. Pervivencia de la reforma del Reglamento del Sector Ferroviario.

Sin perjuicio de lo establecido en la Disposición derogatoria única del presente Real Decreto respecto a la derogación del contenido material del Real Decreto 354/2006, de 29 de marzo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, mantendrán su vigencia y plena validez los artículos del Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, que fueron modificados por la disposición final primera del precitado Real Decreto 354/2006, en la redacción dada a los mismos por dicho precepto y que se enumeran a continuación: el último párrafo del apartado 2 del artículo 7; el artículo 9; el primer párrafo del apartado 2 y el apartado 4 del artículo 34; el apartado 3 del artículo 93; el primer párrafo del apartado 3 del artículo 96; el primer inciso del apartado 2 del artículo 99; el primer párrafo del apartado 1, y el apartado 2 del artículo 101; el artículo 104; el último párrafo del apartado 3 del artículo 105; el primer párrafo del apartado 1 del artículo 109; los epígrafes i, x y xii del apartado 2) del artículo 134; y el último párrafo al apartado 3 del artículo 134.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA ÚNICA. Derogación normativa.

Quedan derogados el Real Decreto 354/2006, de 29 de marzo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional y el Real Decreto 355/2006, de 29 de marzo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, así como cualquier otra disposición de igual o inferior rango que se oponga al presente Real Decreto.

DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA. Modificación del Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre.

Se modifica el Reglamento del Sector Ferroviario aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, queda redactado de la siguiente manera:

Uno. Se añade un nuevo apartado quinto al artículo 129, del siguiente tenor:

5. Se autoriza al Ministro de Fomento, para que por Orden, y de acuerdo con la evolución normativa y tecnológica del sector, modifique los datos que deban inscribirse y las informaciones que deban figurar, en cualquiera de las diferentes secciones y subsecciones que componen el Registro Especial Ferroviario, reguladas en los artículos siguientes.

Dos. Se añade un nuevo apartado 4 al artículo 134, con la siguiente redacción:

4. Esta sección será accesible a las autoridades responsables de la seguridad y a los organismos de investigación de accidentes ferroviarios de los Estados miembros; así mismo en respuesta a una solicitud fundada será accesible a la Agencia Ferroviaria Europea, a las empresas ferroviarias, a los administradores de infraestructuras ferroviarias, así como a las personas u organizaciones que registren vehículos que estén identificados en la sección.

DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA. Título competencial.

Este Real Decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21. de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.

DISPOSICIÓN FINAL TERCERA. Incorporación de derecho de la Unión Europea.

Mediante este Real Decreto se incorpora al derecho español, para el sistema ferroviario transeuropeo convencional, la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad, y también la Directiva 2009/131/CE de la Comisión, 16 de octubre de 2009, que modifica el anexo VII de la Directiva 2008/57/CE, anteriormente citada.

DISPOSICIÓN FINAL CUARTA. Desarrollo normativo.

Se autoriza al Ministro de Fomento para dictar las normas necesarias para el desarrollo y aplicación de este Real Decreto, así como para modificar sus anexos cuando sea necesario como consecuencia de lo que disponga la normativa comunitaria.

DISPOSICIÓN FINAL QUINTA. Entrada en vigor.

Este Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Boletín Oficial del Estado*.

Dado en Madrid, el 5 de noviembre de 2010.

- Juan Carlos R. -

El Ministro de Fomento, José Blanco López

ANEXO I. Ámbito de aplicación.

1. Sistema ferroviario español que forma parte del sistema ferroviario transeuropeo convencional

1.1 Redes. El sistema ferroviario español que forma parte del sistema ferroviario transeuropeo convencional podrá, a efectos de este Real Decreto, dividirse en las categorías siguientes:

- Líneas previstas para el transporte de viajeros,
- Líneas previstas para el tráfico mixto (viajeros y mercancías),
- Líneas especialmente construidas o rehabilitadas para el tráfico de mercancías, nudos de viajeros, nudos de transporte de mercancías, incluidas las terminales intermodales, las vías de enlace entre los elementos anteriormente citados.

Estas redes incluirán los sistemas de gestión del tráfico, de posicionamiento y de navegación: instalaciones técnicas de tratamiento de datos y de telecomunicaciones previstas para el transporte de viajeros de largo recorrido y el transporte de mercancías en esta red con el fin de garantizar una explotación segura y armoniosa de la red y la gestión eficaz del tráfico.

1.2 Vehículos. El sistema ferroviario español que forma parte del sistema ferroviario convencional transeuropeo englobará a todos los vehículos aptos para circular por la totalidad o parte de la red ferroviaria transeuropea convencional, incluidos:

- Los trenes automotores térmicos o eléctricos,
- Las unidades motrices térmicas o eléctricas,
- Los coches de viajeros, los vagones de mercancías, incluidos los vehículos diseñados para el transporte de camiones.

Podrá incluirse el material de construcción y mantenimiento de infraestructuras ferroviarias móviles.

Cada una de estas categorías podrá subdividirse en:

- Vehículos para uso internacional,
- Vehículos para uso interior.

2. El sistema ferroviario español que forma parte del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad

2.1 Redes. El sistema ferroviario español que forma parte del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad incluye:

- Las líneas especialmente construidas para la alta velocidad, equipadas para velocidades por lo general iguales o superiores a 250 km/h,
- Las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad equipadas para velocidades del Orden de 200 km/h,
- Las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad, de carácter específico debido a dificultades topográficas, de relieve o de entorno urbano, cuya velocidad deberá ajustarse caso por caso. Esta categoría incluye también las líneas de interconexión entre las redes de alta velocidad y convencionales, los tramos de estación, el acceso a las terminales, almacenes, etc., que son recorridos a velocidad convencional por material rodante de *alta velocidad*.

Estas redes incluirán los sistemas de gestión del tráfico, de posicionamiento y de circulación, instalaciones técnicas de tratamiento de datos y de telecomunicaciones previstas para el transporte en dichas líneas con el fin de garantizar una explotación segura y armoniosa de la red y la gestión eficaz del tráfico.

2.2 Vehículos. El sistema ferroviario español que forma parte del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad engloba los vehículos concebidos para circular:

- A una velocidad de 250 km/h como mínimo en las líneas especialmente construidas para la alta velocidad, pudiéndose al mismo tiempo, en las circunstancias adecuadas, alcanzar velocidades superiores a los 300 km/h, o bien
- A una velocidad del Orden de 200 km/h en las líneas de la sección 2.1, en caso de ser compatibles con las posibilidades de esas líneas.

Además, los vehículos concebidos para funcionar a una velocidad máxima inferior a 200 km/h que posiblemente vayan a circular por toda la red transeuropea de alta velocidad, o por una parte de ésta, cuando sean compatibles con los niveles de rendimiento de dicha red, deberán reunir los requisitos que garanticen un funcionamiento seguro en esa red.

3. Coherencia del sistema ferroviario

La calidad del transporte ferroviario español requiere, entre otras cosas, una absoluta coherencia entre las características de la red (en el sentido amplio del término, es decir, incluidas las partes fijas de todos los subsistemas afectados) y las de los vehículos (incluidas las partes embarcadas de todos los subsistemas afectados). De esta coherencia dependen los niveles de las prestaciones, de seguridad y calidad de servicio, y su coste.

4. Ampliación del ámbito de aplicación

4.1 Subcategorías de redes y vehículos. Para que la interoperabilidad resulte rentable, podrán crearse nuevas subcategorías de todas las categorías de redes y vehículos mencionadas en el presente anexo. En caso necesario, las especificaciones funcionales y técnicas podrán variar según la subcategoría.

4.2 Salvaguardias relativas a los costes. El análisis coste-beneficio de las medidas propuestas tendrá en cuenta, entre otras cosas, lo siguiente:

- Coste de la medida propuesta,
- Beneficios para la interoperabilidad de la ampliación del ámbito de aplicación a subcategorías particulares de redes y vehículos,
- Reducción de los costes de capital y de las cargas financieras, derivada de las economías de escala y de un mejor aprovechamiento de los vehículos,
- Reducción de los costes de inversión, de mantenimiento y de funcionamiento debido al aumento de la competencia entre fabricantes y empresas de mantenimiento,
- Beneficios en materia de medio ambiente, gracias a las mejoras técnicas introducidas en el sistema ferroviario,
- Aumento de la seguridad de funcionamiento. Además, la evaluación indicará el posible impacto para todos los operadores y agentes económicos participantes.

ANEXO II. Subsistemas.

1. Lista de subsistemas

A efectos de este Real Decreto, el sistema constitutivo del sistema ferroviario se dividirá según los subsistemas siguientes, correspondientes:

- a. Bien a ámbitos de naturaleza estructural:
 - Infraestructuras.
 - Energía.
 - Control-mando y señalización.
 - Material rodante.
- b. Bien a ámbitos de naturaleza funcional:
 - Explotación y gestión del tráfico,
 - Mantenimiento,
 - Aplicaciones telemáticas al servicio de los pasajeros y del transporte de mercancías.

2. Descripción de los subsistemas

Sin perjuicio de la determinación de los elementos y aspectos relacionados con la interoperabilidad que pueda efectuar cada ETI en relación a los distintos subsistemas, éstos comprenderán, en particular:

2.1 Infraestructura: La vía tendida, los equipos de vía, las obras civiles (puentes, túneles, etc.), las infraestructuras asociadas en las estaciones (andenes, zonas de acceso, incluidas las necesidades de las personas con movilidad reducida, etc.), y los equipos de seguridad y protección.

2.2 Energía: El sistema de electrificación, incluido el material aéreo y los componentes de los equipos de medición de los consumos eléctricos que se encuentren a bordo.

2.3 Control-mando y señalización: Todos los equipos necesarios para garantizar la seguridad, el mando y el control de la circulación de los trenes autorizados a transitar por la red.

2.4 Explotación y gestión del tráfico: Los procedimientos y equipamientos asociados que permitan asegurar una explotación coherente de los diferentes subsistemas estructurales, tanto en condiciones de funcionamiento normal como de funcionamiento degradado, inclusive la formación y conducción de los trenes, la planificación y la gestión del tráfico.

El conjunto de cualificaciones profesionales exigibles para la prestación de los servicios transfronterizos.

2.5 Aplicaciones telemáticas. De conformidad con el anexo I, este subsistema comprende dos partes:

- a. Las aplicaciones destinadas a los servicios de viajeros, incluidos los sistemas de información a los viajeros antes del viaje y durante el mismo, los sistemas de reserva, los sistemas de pago, la gestión de equipajes, la gestión de las correspondencias entre trenes y con otros modos de transporte;
- b. Las aplicaciones destinadas a los servicios de transporte de mercancías, incluidos los sistemas de información (seguimiento en tiempo real de la mercancía y de los trenes), los sistemas de selección y asignación, los sistemas de reserva, de pago y de facturación, la gestión de las correspondencias con otros modos de transporte, la expedición de los documentos electrónicos de acompañamiento.

2.6 Material rodante: La estructura, el sistema de mando y de control de todos los equipos del tren, dispositivos de captación de corriente, equipos de tracción y transformación de la energía, de frenado y de acoplamiento, los órganos de rodadura (bogies, ejes) y la suspensión, las puertas, las interfaces hombre/máquina (conductor, personal de tren y viajeros, incluidas las necesidades de las personas con movilidad reducida), los dispositivos de seguridad pasivos o activos, los dispositivos necesarios para la salud de los viajeros y del personal de tren.

2.7 Mantenimiento: Los procedimientos, los equipos asociados, las instalaciones logísticas de mantenimiento y las reservas que permiten realizar las

operaciones de mantenimiento correctivo y preventivo de carácter preceptivo previstas para asegurar la interoperabilidad del sistema ferroviario y garantizar las prestaciones necesarias.

ANEXO III. Requisitos esenciales.

1. Requisitos generales

1.1 Seguridad:

1.1.1 El diseño, la construcción o la fabricación, el mantenimiento y la vigilancia de los componentes fundamentales para la seguridad y, en especial, de los elementos que intervienen en la circulación de los trenes, deben garantizar la seguridad en el nivel que corresponde a los objetivos fijados para la red, incluso en situaciones degradadas definidas.

1.1.2 Los parámetros del contacto rueda-carril deben cumplir los criterios de estabilidad de rodadura necesarios para garantizar una circulación totalmente segura a la velocidad máxima autorizada. Los parámetros de los equipos de frenado deben garantizar que es posible parar, en la distancia de frenado establecida, a la velocidad máxima autorizada.

1.1.3 Los componentes utilizados deben resistir los esfuerzos normales o excepcionales especificados durante su período de servicio. Aplicando los medios adecuados deben limitarse las repercusiones de sus fallos fortuitos en la seguridad.

1.1.4 En el diseño de las instalaciones fijas y del material rodante, así como en la elección de los materiales utilizados, hay que tener en cuenta el objetivo de limitar la generación, propagación y efectos del fuego y el humo en caso de incendio.

1.1.5 Los dispositivos destinados a ser manipulados por los usuarios deben diseñarse de modo que no pongan en peligro su manejo seguro o la salud y la seguridad de los usuarios en caso de una posible utilización no conforme con los letreros de instrucciones.

1.2 Fiabilidad, disponibilidad: La vigilancia y el mantenimiento de los elementos fijos y móviles que intervienen en la circulación de los trenes deben organizarse, llevarse a cabo y cuantificarse de manera que quede asegurado su funcionamiento en las condiciones previstas.

1.3 Salud:

1.3.1 Ni en los trenes ni en las infraestructuras ferroviarias deben utilizarse materiales que por su modo de utilización puedan constituir un riesgo para la salud.

1.3.2 En la elección, instalación y utilización de este material debe tenerse en cuenta el objetivo de limitar la emisión de humos o gases nocivos y peligrosos, especialmente en caso de incendio.

1.4 Protección del medio ambiente:

1.4.1 En la concepción del sistema ferroviario deben evaluarse y tenerse en cuenta las repercusiones de su implantación y explotación sobre el medio ambiente, de conformidad con la normativa comunitaria vigente.

1.4.2 Los materiales utilizados en trenes e infraestructuras deben evitar la emisión de humos o gases nocivos y peligrosos para el medio ambiente, especialmente en caso de incendio.

1.4.3 El material rodante y los sistemas de alimentación de energía deben concebirse y fabricarse de modo que sean compatibles desde el punto de vista electromagnético con las instalaciones, los equipos y las redes públicas o privadas con las que pudieran interferir.

1.4.4 La explotación del sistema ferroviario debe respetar los niveles reglamentarios en materia de molestias sonoras.

1.4.5 La explotación del sistema ferroviario no debe provocar en el suelo un nivel de vibraciones inadmisibles para las actividades y el medio por el que discurre, en las proximidades de la infraestructura y en estado normal de mantenimiento.

1.5 Compatibilidad técnica: Las características técnicas de las infraestructuras y de las instalaciones fijas deben ser compatibles entre sí y con las de los trenes que vayan a circular por el sistema ferroviario.

En caso de que, en algunas partes de la red, resulte difícil ajustarse a dichas características, podrían aplicarse soluciones temporales que garanticen la compatibilidad futura.

2. Requisitos específicos de cada subsistema

2.1 Infraestructuras:

2.1.1 Seguridad. Se tomarán medidas adecuadas para evitar el acceso o la irrupción indeseables en las instalaciones. Asimismo deben adoptarse medidas que limiten el peligro para las personas, en especial en el momento del paso de los trenes por las estaciones.

Las infraestructuras a que tiene acceso el público deben concebirse y construirse de modo que se limiten los riesgos para la seguridad de las personas (estabilidad, incendio, accesos, evacuación, andén, etc.).

Deberán tomarse disposiciones apropiadas para tener en cuenta las condiciones especiales de seguridad en los túneles y viaductos de gran longitud.

2.2 Energía:

2.2.1 Seguridad. El funcionamiento de las instalaciones de alimentación de energía no debe poner en peligro la seguridad de los trenes ni de las personas (usuarios, personal de explotación, habitantes del entorno y terceros).

2.2.2 Protección del medio ambiente El funcionamiento de las instalaciones de alimentación de energía eléctrica o térmica no debe afectar al medio ambiente por encima de los límites especificados.

2.2.3 Compatibilidad técnica. Los sistemas de alimentación de energía eléctrica/térmica utilizados deben permitir que los trenes desarrollen las prestaciones especificadas, en el caso de la electricidad, ser compatibles con los dispositivos de captación instalados en los trenes.

2.3 Control-mando y señalización:

2.3.1 Seguridad. Las instalaciones y operaciones de control-mando y señalización que se utilicen deberán permitir una circulación de los trenes que presente el nivel de seguridad que corresponda a los objetivos fijados para la red. Los sistemas de control-mando y señalización deberán seguir permitiendo la circulación en condiciones plenamente seguras de los trenes autorizados a circular en situaciones degradadas definidas.

2.3.2 Compatibilidad técnica. Toda nueva infraestructura y todo nuevo material rodante construido o desarrollado después de la adopción de sistemas de control-mando y señalización compatibles deberán estar adaptados a la utilización de dichos sistemas.

Los equipos de control-mando y de señalización instalados en los puestos de conducción de los trenes deberán permitir una explotación normal, en las condiciones especificadas, en el sistema ferroviario.

2.4 Material rodante:

2.4.1 Seguridad. Las estructuras del material rodante y de las conexiones entre vehículos deben estar diseñadas de manera que protejan los espacios en que se hallen los viajeros y los puestos de conducción en caso de colisión o descarrilamiento.

Los equipos eléctricos no deben poner en peligro la seguridad del funcionamiento de las instalaciones de control-mando y señalización.

Las técnicas de frenado y los esfuerzos ejercidos deben ser compatibles con el diseño de las vías, las obras de ingeniería y los sistemas de señalización.

Deben tomarse medidas en materia de acceso a los componentes bajo tensión eléctrica para que no peligre la seguridad de las personas.

Deben existir dispositivos que, en caso de peligro, permitan a los pasajeros advertir al conductor y al personal del tren y ponerse en contacto con el mismo.

Las puertas de acceso deben estar dotadas de un sistema de cierre y apertura que garantice la seguridad de los viajeros.

Deben existir salidas de emergencia y éstas deben estar señalizadas.

Deberán tomarse disposiciones apropiadas para tener en cuenta las condiciones especiales de seguridad en los túneles de gran longitud.

A bordo de los trenes deberá existir un sistema de iluminación de emergencia con intensidad y autonomía suficientes.

Los trenes deben llevar un sistema de sonorización que permita que el personal del tren pueda dirigir mensajes a los viajeros.

2.4.2 Fiabilidad, disponibilidad. El diseño de los equipos vitales, de rodadura, tracción y frenado, así como de control-mando, debe permitir, en una situación degradada definida, la continuación del trayecto sin consecuencias nefastas para los equipos que sigan funcionando.

2.4.3 Compatibilidad técnica. Los equipos eléctricos deben ser compatibles con el funcionamiento de las instalaciones de control-mando y señalización.

En caso de tracción eléctrica, las características de los dispositivos de captación de corriente deberán permitir la circulación de los trenes con los sistemas de alimentación de energía del sistema ferroviario.

Las características del material rodante deberán permitirle circular en todas las líneas en que esté prevista su explotación, teniendo en cuenta las correspondientes condiciones climáticas.

2.4.4 Control. Los trenes deberán ir equipados de un aparato registrador. Los datos recogidos por dicho aparato y el tratamiento de la información serán objeto de armonización conforme a la normativa comunitaria.

2.5 Mantenimiento:

2.5.1 Salud y seguridad. Las instalaciones técnicas y los procedimientos utilizados en los centros deben garantizar una explotación segura del subsistema de que se trate y no constituir una amenaza para la salud y la seguridad.

2.5.2 Protección del medio ambiente. Las instalaciones técnicas y los procedimientos utilizados en los centros de mantenimiento no deben rebasar los niveles de nocividad admisibles para el medio circundante.

2.5.3 Compatibilidad técnica. Las instalaciones de mantenimiento en que se trate el material rodante deberán permitir que se lleven a cabo las operaciones de seguridad, higiene y comodidad en todos los materiales para los que hayan sido diseñadas.

2.6 Explotación y gestión del tráfico:

2.6.1 Seguridad. La coherencia de las normas de explotación de las redes, así como la cualificación de los conductores y del personal de tren y de los centros de control, deben garantizar una explotación segura, teniendo en cuenta los diferentes requisitos de los servicios transfronterizos y nacionales.

Las operaciones y periodicidad del mantenimiento, la formación y cualificación del personal que realiza este trabajo y del personal de los centros de control, así como el sistema de aseguramiento de la calidad establecido por los operadores correspondientes en los centros de control y mantenimiento deben garantizar un alto nivel de seguridad.

2.6.2 Fiabilidad, disponibilidad. Las operaciones y periodicidad del mantenimiento, la formación y cualificación del personal que realiza este trabajo y el personal de los centros de control, así como el sistema de aseguramiento de la calidad establecido por los operadores correspondientes en los centros de control y mantenimiento deben garantizar un alto nivel de fiabilidad y disponibilidad del sistema.

2.6.3 Compatibilidad técnica. La coherencia de las normas de explotación de las redes, así como la cualificación de los conductores, del personal de tren y de los encargados de la gestión de la circulación, deben garantizar la eficacia de la explotación en el sistema ferroviario convencional, teniendo en cuenta los diferentes requisitos de los servicios nacionales y transfronterizos.

2.7 Aplicaciones telemáticas al servicio de los pasajeros y del transporte de mercancías:

2.7.1 Compatibilidad técnica. Los requisitos esenciales en los ámbitos de las aplicaciones telemáticas que garantizan un mínimo de calidad de servicio a los viajeros y a los clientes del sector de transporte de mercancías se refieren, en especial, a la compatibilidad técnica.

Para estas aplicaciones telemáticas se garantizará: que las bases de datos, los programas informáticos y los protocolos de comunicación de datos se desarrollen de forma que aseguren al máximo posible los intercambios de datos tanto entre aplicaciones diferentes como entre operadores distintos, con

exclusión de los datos comerciales confidenciales, un acceso fácil a la información por parte de los usuarios.

2.7.2 Fiabilidad, disponibilidad. Los modos de utilización, gestión, actualización y mantenimiento de dichas bases de datos, programas informáticos y protocolos de comunicaciones de datos garantizarán la eficacia de dichos sistemas y la calidad del servicio.

2.7.3 Salud. Las interfaces de dichos sistemas con los usuarios deberán respetar las normas mínimas en cuanto a ergonomía y protección de la salud.

2.7.4 Seguridad. Deberán garantizarse niveles de integridad y fiabilidad suficientes para el almacenamiento o la transmisión de información relacionada con la seguridad.

ANEXO IV. Declaración CE de conformidad e idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad.

1. Componentes e interoperabilidad

La declaración CE se aplicará a los componentes de interoperabilidad relacionados con la interoperabilidad del sistema ferroviario que se mencionan en el artículo 8. Estos componentes de interoperabilidad pueden ser:

1.1 Componentes comunes. Son los componentes no específicos del sistema ferroviario que pueden ser utilizados en otros campos sin necesidad de modificación.

1.2 Componentes comunes con características específicas. Son los componentes que, como tales, no son específicos del sistema ferroviario, pero que deben ofrecer determinadas prestaciones específicas cuando van a ser utilizados en él.

1.3 Componentes específicos. Son los componentes propios de las aplicaciones ferroviarias.

2. Ámbito de aplicación

La declaración CE se refiere:

- Bien a la evaluación, por uno o varios organismos notificados, de la conformidad intrínseca de un componente de interoperabilidad, considerado aisladamente, con las especificaciones técnicas a las que debe ajustarse,
- Bien a la evaluación/valoración, por uno o varios organismos notificados, de la idoneidad para el uso de un componente de interoperabilidad, considerado en su entorno ferroviario, en especial cuando intervienen

interfaces, con respecto a las especificaciones técnicas, en particular de índole funcional, que deban ser comprobadas.

Para los procedimientos de evaluación que llevan a cabo los organismos notificados tanto en la fase de diseño como en la de producción se utilizarán los módulos definidos en la Decisión 93/465/CEE, con arreglo a las modalidades indicadas en las ETI.

3. Contenido de la declaración CE

La declaración *CE* de conformidad o de idoneidad para el uso y los documentos que la acompañen irán debidamente fechados y firmados.

Esta declaración deberá redactarse en idioma castellano, y contendrá los siguientes elementos:

- Referencias de la Directiva 2008/57/CE,
- Nombre, apellidos y dirección del fabricante o de su mandatario establecido en la Unión Europea (se indicará la razón social y dirección completa; si se trata de un mandatario, se consignará también la razón social del fabricante),
- Descripción del componente de interoperabilidad (marca, tipo, etc.),
- Indicación del procedimiento seguido para declarar la conformidad o la idoneidad para el uso (artículo 8),
- Todas las descripciones pertinentes a las que se ajuste el componente de interoperabilidad y, en particular, las condiciones de utilización,
- Nombre y dirección del organismo u organismos notificados que hayan intervenido en el procedimiento seguido para la conformidad o la idoneidad para el uso, y fecha del certificado de inspección, en el que, en su caso, figurarán el período y las condiciones de validez de dicho certificado,
- En su caso, la referencia de las especificaciones europeas,
- En su caso, la referencia de las especificaciones europeas, identificación del signatario apoderado del fabricante o de su mandatario establecido en la Unión Europea.

ANEXO V. Declaración *CE* de verificación de los subsistemas.

La declaración *CE* de verificación y los documentos que la acompañen deberán ir debidamente fechados y firmados. Esta declaración deberá estar redactada en idioma castellano, y contendrá los siguientes elementos:

- Referencias de la Directiva 2008/57/CE,
- Nombre y dirección de la entidad contratante, el fabricante o sus mandatarios establecidos en la Unión Europea (se indicará la razón social y dirección completa; en caso de que se trate de un mandatario, se consignará también la razón social de la entidad contratante o el fabricante),

- Breve descripción del subsistema,
- Nombre y dirección del organismo notificado que ha efectuado la verificación *CE* prevista en el artículo 13,
- Referencias de los documentos contenidos en el expediente técnico,
- Todas las disposiciones pertinentes, provisionales o definitivas, que debe cumplir el subsistema, y especialmente, en su caso, las restricciones o condiciones de explotación,
- Si es provisional, el período de validez de la declaración *CE*,
- Identificación del signatario.

ANEXO VI. Procedimiento de verificación *CE* de los subsistemas.

1. Introducción

La verificación *CE* es el procedimiento por el que un organismo notificado comprueba y certifica que el subsistema es:

- Conforme a lo dispuesto en la Directiva 2008/57/CE,
- Conforme a las demás disposiciones reglamentarias de aplicación en cumplimiento del Tratado, y puede ser puesto en servicio.

2. Etapas

La verificación del subsistema abarca las siguientes etapas:

- Diseño global,
- Producción: fabricación del subsistema, incluidas la ejecución de las obras de ingeniería civil, la fabricación, el montaje de los componentes y el reglaje del conjunto,
- Ensayos del subsistema acabado.

Para la fase de diseño (incluidas las pruebas de tipo), así como para la fase de fabricación, el solicitante, como primer paso, podrá pedir que se lleve a cabo una evaluación.

En ese caso, la evaluación o evaluaciones conducirán a una o más declaraciones de verificación intermedia (*DVI*) que emitirá el organismo notificado que haya elegido el solicitante. A su vez, el organismo notificado redactará una *declaración CE de conformidad intermedia de subsistema* destinada a las fases correspondientes.

3. Certificación

El organismo notificado responsable de la verificación *CE* evaluará el diseño y la fabricación del subsistema y expedirá el certificado de verificación destinado al solicitante, que, a su vez, expedirá la declaración *CE* de verificación destinada, cuando el subsistema vaya a ser implantado o explotado en el Estado español, a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

Cuando disponga de ellas, el organismo notificado tendrá en cuenta las DVI y, con el fin de emitir el certificado *CE* de verificación:

Verificará que el subsistema:

- Está cubierto por las DVI de diseño y fabricación pertinentes, cuando el solicitante haya pedido estas dos fases al organismo notificado, o
- Corresponde, una vez fabricado, a todos los aspectos cubiertos por la DVI de diseño expedida al solicitante, cuando éste haya pedido al organismo notificado solo para la fase de diseño,
- Comprobará que cubre correctamente el requisito de la ETI y evaluará el diseño y los elementos de producción no cubiertos por las DVI de diseño o producción.

4. Expediente técnico

El expediente técnico adjunto a la declaración de verificación deberá estructurarse del siguiente modo:

- Para las infraestructuras: planos de las obras, actas de aprobación de excavaciones y armadura, informes de pruebas y de control de los hormigones, etc.,
- Para los demás subsistemas: planos generales y de detalle acordes con la ejecución, esquemas eléctricos e hidráulicos, esquemas de los circuitos de mando, descripción de los sistemas informáticos y de los automatismos, actas, manuales o planes de funcionamiento y mantenimiento, etc.,
- Lista de los componentes de interoperabilidad mencionados en el artículo 6 y siguientes, incorporados al subsistema,
- Copias de las declaraciones *CE* de conformidad o de idoneidad para el uso de las que deben estar provistos los citados componentes, conforme a lo dispuesto en el artículo 7 de este Real Decreto, acompañadas, en su caso, de los cuadernos de cálculos correspondientes y de una copia de los informes de los ensayos e inspecciones efectuados por organismos notificados sobre la base de las especificaciones técnicas comunes,
- Cuando se disponga de ella, la o las DVI y, en este caso, la declaración o declaraciones *CE* intermedias de conformidad del subsistema que acompañan al certificado *CE* de verificación, incluido el resultado de la comprobación de su validez por parte del organismo notificado,
- Certificado del organismo notificado encargado de la verificación *CE* de que el proyecto es conforme a lo dispuesto en este Real Decreto, acompañado de los cuadernos de cálculos correspondientes, visado por el citado organismo y donde se hagan constar, en su caso, las reservas formuladas durante la ejecución de las obras y que no se hayan retirado; el certificado irá acompañado, asimismo, de los informes de visitas y auditorías que el organismo haya elaborado en cumplimiento de su misión, según se indica en los puntos 5.3 y 5.4 del apartado siguiente.

5. Vigilancia

5.1 La vigilancia *CE* tiene por finalidad asegurarse de que se han cumplido las obligaciones derivadas del expediente técnico durante la realización del subsistema.

5.2 El organismo notificado encargado de verificar la realización deberá tener acceso permanente a las obras, talleres de fabricación, zonas de almacenamiento y, en su caso, de prefabricación, a las instalaciones de ensayo y, en general, a todo lugar que considere necesario para el cumplimiento de su función. El solicitante deberá remitirle o hacer que se le remitan todos los documentos pertinentes y, en particular, los planos de ejecución y la documentación técnica del subsistema.

5.3 El organismo notificado que verifique la realización llevará a cabo auditorías periódicas para asegurarse de que se cumple lo dispuesto en este Real Decreto, y presentará con ocasión de las mismas un informe de auditoría a los profesionales encargados de la realización. Podrá ser convocado en determinadas fases de la obra.

5.4 Por otra parte, el organismo notificado podrá visitar sin previo aviso las obras o los talleres de fabricación. Con ocasión de estas visitas, podrá efectuar auditorías completas o parciales. Facilitará un informe de la visita y, en su caso, un informe de la auditoría a los profesionales encargados de la realización.

5.5 Con vistas a emitir la declaración *CE* de conformidad para el uso a que hace referencia el anexo IV (sección 2), el organismo notificado deberá estar en condiciones de supervisar un subsistema en el que se hubiera montado un componente de interoperabilidad a fin de comprobar, cuando así lo requiera la ETI correspondiente, su idoneidad para el uso dentro del entorno ferroviario en que se quisiera utilizar.

6. Presentación

El expediente completo a que se refiere el punto 4 se presentará, en apoyo de la DVI, si está disponible, expedida por el organismo notificado encargado de la misma o en apoyo del certificado de conformidad expedido por el organismo notificado encargado de la verificación del subsistema en condiciones de funcionamiento, ante el solicitante. El expediente se adjuntará a la DVI y/o a la declaración *CE* de verificación que el solicitante remitirá a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias.

El solicitante conservará una copia del expediente durante toda la vida útil del subsistema. El expediente será remitido a los otros Estados miembros de la UE que lo soliciten.

7. Publicación

Todos los organismos notificados publicarán con carácter periódico la información pertinente relacionada con: las solicitudes de verificación *CE* recibidas, las DVI concedidas o denegadas, los certificados de verificación expedidos o denegados, los certificados de conformidad denegados.

8. Lengua

Los expedientes y la correspondencia relacionados con los procedimientos de verificación *CE* se redactarán en idioma castellano.

ANEXO VII. Parámetros que deben controlarse para la entrada en servicio de vehículos no conformes con las ETI y la clasificación de las normas nacionales.

1. Lista de parámetros

1.1 Documentación general: Documentación general (descripción del vehículo nuevo, renovado o acondicionado y su uso previsto, información sobre diseño, reparaciones, explotación y mantenimiento, expediente técnico, etc.).

1.2 Estructura y partes mecánicas: Integridad mecánica e interfaces entre vehículos (incluidos topes y órganos de tracción, pasarelas), solidez de la estructura y los accesorios del vehículo (por ejemplo, asientos), capacidad de carga, seguridad pasiva (incluida la resistencia interior y exterior a colisiones).

1.3 Interacción vehículo/vía y gálibo: Interfaces mecánicas con la infraestructura (comportamiento dinámico y estático, distancias y ajustes, gálibo, órganos de rodadura, etc.).

1.4 Equipos de frenado: Elementos de frenado (incluidos la protección antideslizamiento, el control de frenado y el rendimiento de frenado en modo de servicio, de emergencia y de aparcamiento).

1.5 Elementos relativos a los pasajeros: Instalaciones para los pasajeros y su entorno (incluidas ventanas y puertas, necesidades de las personas con movilidad reducida, etc.).

1.6 Condiciones ambientales y efectos aerodinámicos: Impacto del medio ambiente sobre el vehículo e impacto del vehículo sobre el medio ambiente (incluidas las condiciones aerodinámicas y las interfaces entre el vehículo y la parte de tierra del sistema ferroviario y con el entorno exterior).

1.7 Aviso exterior, marcado, funciones y requisitos en materia de integridad del software: Avisos exteriores, marcas, funciones e integridad del software, por ejemplo, funciones relacionadas con la seguridad que inciden en el comportamiento del tren, incluido el bus del tren.

1.8 Sistemas de alimentación eléctrica y de control a bordo: Sistemas de propulsión, de alimentación eléctrica y de control a bordo, más la interfaz del vehículo con la infraestructura de alimentación eléctrica y todos los aspectos de la compatibilidad electromagnética.

1.9 Instalaciones, interfaces y entorno del personal: Instalaciones, interfaces, condiciones de trabajo y entorno a bordo para el personal (incluidos los puestos de conducción y la interfaz hombre-máquina).

1.10 Seguridad contra incendios y evacuación.

1.11 Mantenimiento: Instalaciones e interfaces a bordo para el mantenimiento.

1.12 Control, mando y señalización a bordo: Todos los equipos de a bordo necesarios para garantizar la seguridad, el mando y el control de la circulación de los trenes autorizados a transitar por la red, y sus efectos en la parte de tierra del sistema ferroviario.

1.13 Requisitos operativos específicos: Requisitos operativos específicos de los vehículos (incluidos el funcionamiento degradado, la recuperación del vehículo, etc.).

1.14 Elementos relativos a las mercancías: Requisitos específicos de las mercancías y su entorno (incluidas las instalaciones específicas para el transporte de mercancías peligrosas).

Las explicaciones y ejemplos que figuran en cada uno de los catorce epígrafes anteriores de la lista de parámetros, se facilitan con fines informativos; no son definiciones de los parámetros.

2. Clasificación de normas

Las normas nacionales relativas a los parámetros indicados en el apartado anterior se incorporarán a uno de los tres grupos que se especifican seguidamente. Se exceptúan de esta prescripción las normas y restricciones de carácter estrictamente local; su verificación forma parte de los controles que habrán de aplicar, de común acuerdo, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras ferroviarias.

Grupo A. El grupo A comprende:

- Las normas internacionales,
- Las normas nacionales consideradas equivalentes en el plano de la seguridad ferroviaria a las normas nacionales de otros Estados de la Unión Europea.

Grupo B. El grupo B comprende toda norma no incluida en los grupos A o C o que no se haya clasificado todavía en uno de ellos.

Grupo C. El grupo C comprende las normas estrictamente necesarias y vinculadas a las características técnicas de la infraestructura que tengan por objeto garantizar una explotación segura e interoperable en la red (por ejemplo: el gálibo).

ANEXO VIII. Organismos notificados. Criterios que tendrá en cuenta la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias para la notificación de organismos.

1. El organismo, su director y el personal encargado de las verificaciones no podrán intervenir, ni directamente ni en calidad de mandatarios, en el diseño, fabricación, construcción, comercialización o mantenimiento de los componentes de interoperabilidad o subsistemas ni en su explotación. Esta circunstancia no excluye la posibilidad de un intercambio de información técnica entre el fabricante y el organismo.

2. El organismo y el personal encargado del control deberán llevar a cabo las operaciones de verificación con la mayor integridad profesional y la mayor competencia técnica, y estar libres de toda presión e incentivo, en particular de tipo económico, que pueda influir en su juicio o en los resultados de su control, especialmente si tales presiones e incentivos emanan de personas o grupos de personas interesados en el resultado de las verificaciones.

En particular, el organismo y el personal encargado de las verificaciones deberán gozar de independencia funcional tanto de las autoridades designadas para expedir las autorizaciones de entrada en servicio, en el marco de este Real Decreto, las licencias, en el marco de la Ley del Sector Ferroviario y del Reglamento del Sector Ferroviario, y los certificados y autorizaciones de seguridad, en el marco del Reglamento de seguridad en la circulación en la Red Ferroviaria de Interés General, así como de las entidades a cargo de las investigaciones en caso de accidente.

3. El organismo deberá disponer del personal y poseer los medios necesarios para cumplir debidamente las labores técnicas y administrativas relacionadas con la realización de las verificaciones; deberá tener acceso asimismo al material necesario para las verificaciones excepcionales.

4. El personal encargado de los controles deberá poseer:

- La formación técnica y profesional adecuada para el desempeño de las tareas concretas que lleve a cabo,
- Conocimientos satisfactorios de las disposiciones relativas a los controles que realiza y una práctica suficiente en dichos controles,
- La aptitud necesaria para redactar los certificados, las actas y los informes en que se plasmarán los controles efectuados.

5. El organismo asegurará la independencia del personal encargado del control. La remuneración de cada agente no dependerá del número de controles que efectúe ni de los resultados de estos.

6. El organismo deberá suscribir un seguro de responsabilidad civil o, en su caso, tener cubierta la responsabilidad civil que pueda derivarse de su actuación mediante otra garantía financiera equivalente.

7. El personal del organismo estará obligado al secreto profesional en todo lo que llegue a conocer en el ejercicio de sus funciones (salvo ante las autoridades administrativas competentes y los organismos de investigación de accidentes del Estado en el que desempeña su actividad, así como ante los organismos de investigación de accidentes encargados de investigar los accidentes causados por un fallo de los componentes de interoperabilidad o de los subsistemas comprobados) en el marco de este Real Decreto.