

# MINISTERIO DE FOMENTO

## 12745 REAL DECRETO 1191/2000, do 23 de xuño, sobre interoperabilidade do sistema ferroviario de alta velocidade. («BOE» 160, do 5-7-2000.)

Coa finalidade de harmoniza-lo conxunto de normas técnicas que se aplican ós ferrocarrís, a Directiva 96/48/CE do Consello, do 23 de xullo, relativa á interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade, estableceu uns requisitos esenciais aplicables ó sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade, ó mesmo tempo que determinou as condicións que deben reuni-los organismos encargados de avalia-la conformidade ou idoneidade para o uso dos compoñentes da interoperabilidade e dos subsistemas de carácter estrutural.

Co obxecto de incorporar ó ordenamento interno esa directiva comunitaria, cómpre recolle-los requisitos alí establecidos, distinguindo os que se refiren ós denominados compoñentes de interoperabilidade e os que teñen que ver cos chamados subsistemas de carácter estrutural. Trátase tamén de determina-lo seu ámbito de aplicación e regula-los procedementos de declaración e avaliación da conformidade, así como as autoridades competentes nestas materias.

A competencia para incorporar ó dereito interno a Directiva 96/48/CE, do Consello, do 23 de xullo, vén dada, ademais de polo título competencial recollido na disposición derradeira primeira deste real decreto, pola disposición adicional sétima da Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, que autoriza o Goberno para dictar, por proposta do Ministerio de Fomento, as disposicións necesarias para a aplicación e desenvolvemento da dita lei.

Na súa virtude, por proposta do ministro de Fomento, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 23 de xuño de 2000,

### DISP O Ñ O :

#### CAPÍTULO I

#### Normas xerais

##### Artigo 1. *Obxecto.*

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

2. As citadas condicións refírense ó proxecto, construción, adaptación e explotación das infraestructuras e do material rodante que concorren no funcionamento do sistema que se poñan en servizo despois da data de entrada en vigor deste real decreto.

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

##### Artigo 2. *Definicións.*

Para os efectos deste real decreto, entenderase por:

a) Sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade: o conxunto composto polas infraestructuras ferro-

viarias, incluídas as liñas e instalacións fixas, da rede transeuropea de transporte, construídas ou acondicionadas para seren percorridas a alta velocidade, e polo material rodante concibido para percorrer esas infraestructuras, como se describe no anexo I.

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

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

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

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

f) Especificación europea: unha definición técnica común, certificación técnica europea ou 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»): aquelas das que é obxecto cada subsistema, con vistas a satisfacer os requisitos esenciais, mediante as que se establecen as relacións funcionais recíprocas necesarias entre os subsistemas do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade e se garante a súa coherencia.

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

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

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

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

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

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

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

Non obstante o anterior, o secretario de Estado de Infraestructuras poderá acordar que non se apliquen

determinadas ETI, incluso as relativas ó material rodante, nos casos e condicións seguintes:

a) Para un proxecto de nova liña ou de acondicionamento de liña xa existente para adaptala á alta velocidade, que estea en fase avanzada de desenvolvemento no momento da publicación das ditas ETI.

Notificaráselle previamente á Comisión Europea a intención de introducir unha excepción, informándose do grao de desenvolvemento do proxecto, e enviarase un expediente coas ETI ou partes de ETI que se desexa que non se apliquen, as disposicións que se pense poñer en práctica na realización do proxecto para favorecer a súa interoperabilidade no futuro, e os motivos técnicos, administrativos ou económicos que xustifiquen esa excepción.

b) Para un proxecto de acondicionamento de liña xa existente para adaptala á alta velocidade, cando o gálibo, o largo ou a distancia entre eixes das vías desta liña, teñan valores diferentes ós existentes na maior parte da rede ferroviaria europea e cando esta liña non constitúa unha conexión directa coa rede de alta velocidade doutro Estado membro que forme parte da rede transeuropea de alta velocidade.

Notificaráselle previamente á Comisión Europea a intención de introducir unha excepción remitíndose un expediente coas ETI ou as partes de ETI relativas ó parámetro ou parámetros físicos indicados no parágrafo anterior que se desexa que non se apliquen, as disposicións que se pense poñer en práctica na realización do proxecto para favorecer a súa interoperabilidade no futuro, as medidas transitorias que permitan garanti-la compatibilidade de explotación e os motivos técnicos, administrativos ou económicos que xustifiquen esta excepción.

c) Para un proxecto de acondicionamento dunha liña xa existente para adaptala á alta velocidade, cando a aplicación destas ETI poña en perigo a viabilidade económica do proxecto.

Notificaráselle previamente á Comisión Europea, para efectos de que esta adopte a correspondente decisión, a intención de introducir unha excepción e remitiráselle un expediente coas ETI ou as partes de ETI que se desexa que non se apliquen.

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

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

#### Artigo 5. *Motivación.*

Toda decisión adoptada en aplicación deste real decreto que concirne á avaliación da conformidade ou a idoneidade para o seu uso de compoñentes de interoperabilidade, a verificación de subsistemas integrantes do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade, así como as decisións que se tomen en aplicación dos artigos 8.3, 9 e 14, motivarase con toda precisión. Notificaráselle ó interesado coa maior brevidade posible, con indicación das vías de recurso que permita a normativa vixente e dos prazos en que eses recursos deban presentarse.

## CAPÍTULO II

### Compoñentes de interoperabilidade

#### Artigo 6. *Competencia.*

O secretario de Estado de Infraestructuras adoptará tódalas medidas oportunas para que os compoñentes de interoperabilidade:

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

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

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

#### Artigo 7. *Comercialización.*

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

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

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

2. O cumprimento por un compoñente de interoperabilidade dos requisitos esenciais que lle son aplicables determinarase en relación coas especificacións europeas pertinentes, en caso de existiren.

3. Cando se considere que unhas especificacións europeas non se axustan ós requisitos esenciais, o secretario de Estado de Infraestructuras poderá retirar estas especificacións das publicacións onde estean inscritas ou propo-la súa emenda.

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

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

a) O incumprimento dos requisitos esenciais.  
b) Unha aplicación incorrecta das especificacións europeas en caso de que se invoque a aplicación das especificacións.  
c) Unha insuficiencia das especificacións europeas.

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

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

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

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

4. Se tanto o fabricante como o seu mandatario establecido na Comunidade Europea incumpren as obrigas sinaladas nos números 1, 2 e 3, 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 dos compoñentes de interoperabilidade de orixe distinta ou os fabrique para o seu propio uso, para efectos do disposto neste real decreto.

5. Sen prexuízo do disposto no artigo anterior:

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

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

**CAPÍTULO III****Subsistemas de carácter estrutural****Artigo 11. Posta en servizo.**

Correspóndelle á Secretaría de Estado de Infraestructuras autorizar a posta en servizo dos subsistemas de carácter estrutural integrantes do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade que se implanten en territorio español ou que exploten as empresas ferroviarias establecidas en España.

Para tal fin, a Secretaría de Estado de Infraestructuras adoptará as medidas necesarias para que estes subsistemas só poidan entrar en servizo se son concedidos, fabricados e instalados e/ou explotados de modo que non perigue o cumprimento dos requisitos esenciais que lles afecten, cando se integren no sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade.

**Artigo 12. Declaración «CE» de verificación.**

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

2. A verificación da interoperabilidade, con cumprimento dos requisitos esenciais, dun subsistema de carácter estrutural constitutivo do sistema ferroviario tran-

seuropeo de alta velocidade determinarase con referencia ás ETI, se existen.

3. Se se detecta que as ETI non se axustan por completo ós requisitos esenciais, poderá consultarse o Comité previsto no artigo 31 da Directiva 96/48. As consultas serán tramitadas pola Secretaría de Estado de Infraestructuras.

**Artigo 13. Procedemento de declaración «CE» de verificación.**

1. Para expedir a declaración «CE» de verificación, a entidade contratante ou o seu mandatario fará tramitar o procedemento de verificación «CE» ó organismo notificado que elixise para o efecto.

2. A función do organismo notificado encargado da verificación «CE» dun subsistema comezará na fase de proxecto e abranguerá todo o período de construción ata a fase de homologación, antes da posta en servizo do subsistema.

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

**Artigo 14. Verificación complementaria.**

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

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

3. Sen prexuízo do disposto nos números anteriores, non se poderá prohibir, restrinxir ou dificultar por motivos que afecten o disposto neste real decreto, a construción, posta en servizo e a explotación de subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade cando estes cumpren os requisitos esenciais.

**CAPÍTULO IV****Organismos notificados****Artigo 15. Recoñecemento dos organismos notificados.**

1. A Secretaría de Estado de Infraestructuras notificaralle, de se-lo caso, á Comisión e ós demais Estados membros da Unión Europea os organismos encargados de efectuar o procedemento de avaliación da conformidade ou a idoneidade para o uso previsto no artigo 10 e o procedemento de verificación definido no artigo 13, indicando o ámbito de competencia de cada un.

2. Aplicaranse os criterios expostos no anexo VII para a avaliación dos organismos que se vaian notificar. Suporase que cumpren eses criterios os organismos que satisfagan os criterios de avaliación fixados nas normas europeas pertinentes. A Secretaría de Estado de Infraestructuras, co fin de comprobar que estes organismos

reúnen os requisitos esixibles, poderá requirilos para que presenten a documentación que considere necesaria.

3. A Secretaría de Estado de Infraestructuras retirá a autorización outorgada ós organismos que deixen de axustarse ós criterios recollidos no anexo VII. Informará diso inmediatamente a Comisión e os demais Estados membros.

4. Se a Secretaría de Estado de Infraestructuras considera que un organismo notificado por outro Estado membro non cumpre os criterios pertinentes, o asunto someterase ó Comité previsto no artigo 21 da Directiva 96/48, relativa á interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade.

Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.*

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

Disposición derradeira primeira. *Competencia do Estado.*

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

Disposición derradeira segunda. *Desenvolvemento normativo.*

Autorízase o ministro de Fomento para dicta-las normas necesarias para o desenvolvemento e aplicación deste real decreto, así como para modifica-los seus anexos canto sexa necesario como consecuencia do que dispoña a normativa comunitaria.

Disposición derradeira terceira. *Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid o 23 de xuño de 2000.

JUAN CARLOS R.

O ministro de Fomento,  
FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

## ANEXO I

### Sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade

#### 1. Infraestructuras

a) As infraestructuras do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade serán as das liñas da rede de transporte transeuropea especificadas no marco das orientacións mencionadas no artigo 155 do Tratado Constitutivo da Comunidade Europea:

1.º Que estean especialmente construídas para seren percorridas a alta velocidade.

2.º Que estean especialmente acondicionadas para seren percorridas a alta velocidade.

Poderán incluír liñas de mallado e de enlace, en particular as conexións de liñas novas ou acondicionadas para alta velocidade coas estacións do centro das cidades, e nas cales as velocidades deberán ter en conta as condicións locais.

b) As liñas de alta velocidade incluirán:

1.º As liñas especialmente construídas para a alta velocidade equipadas para velocidades polo xeral iguais ou superiores a 250 km/h.

2.º As liñas especialmente acondicionadas para a alta velocidade equipadas para velocidades de aproximadamente 200 km/h.

3.º As liñas especialmente acondicionadas para a alta velocidade, de carácter específico debido a dificultades topográficas, de relevo ou de contorno urbano, a velocidade das cales deberá axustarse caso por caso.

#### 2. Material rodante

Os trens de alta velocidade de tecnoloxía avanzada deberán estar concibidos para garantir unha circulación segura e ininterrompida:

a) A unha velocidade de 250 km/h como mínimo nas liñas construídas especialmente para a alta velocidade, podéndose ó mesmo tempo, nas circunstancias adecuadas, alcanzar velocidades superiores ós 300 km/h.

b) A unha velocidade de aproximadamente 200 km/h nas liñas existentes acondicionadas especialmente.

c) Á velocidade máis alta posible nas demais liñas.

#### 3. Coherencia das infraestructuras e do material rodante

Os servicios de trens de alta velocidade supoñen a existencia dun excelente grao de coherencia entre as características da infraestructura e as do material rodante. Desta coherencia dependen o nivel das prestacións, a seguridade, a calidade dos servicios e o seu custo.

## ANEXO II

### Subsistemas

1. Para efectos deste real decreto, o sistema constitutivo do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade poderá dividirse en subsistemas correspondentes:

1.º Ben a ámbitos de natureza estrutural:

- Infraestructura.
- Enerxía.
- Control e mando e sinalización.
- Material rodante.

2.º Ben a ámbitos de natureza funcional:

- Mantemento.
- Ambiente.
- Explotación.
- Usuarios.

2. Para cada un dos subsistemas fixarase a lista dos aspectos vinculados coa interoperabilidade nos mandatos confiados ó organismo común representativo para a elaboración dos proxectos de ETI.

3. Consideraranse en particular parámetros fundamentais para realiza-la interoperabilidade os elementos seguintes:

- Gálbo mínimo das infraestructuras.
- Raios de curva mínimos.
- Largo de vía.
- Esforzos máximos sobre a vía.
- Lonxitude mínima das plataformas.
- Altura das plataformas.
- Tensión de alimentación.
- Xeometría das catenarias.

- i) Características do ERTMS .
- j) Carga por eixe.
- k) Lonxitude máxima dos trens.
- l) Gálibo do material rodante.
- m) Características mínimas de freado.
- n) Características eléctricas límite do material rodante.
- ñ) Características mecánicas límite do material rodante.
- o) Características da explotación vinculadas coa seguridade dos trens.
- p) Características límite relacionadas cos ruídos exteriores.
- q) Características límite relacionadas coas vibracións exteriores.
- r) Características límite relacionadas coas perturbacións electromagnéticas externas.
- s) Características límite relacionadas cos ruídos interiores.
- t) Características límite relacionadas co aire acondicionado.
- u) Características relacionadas co transporte de persoas minusválidas.

Os parámetros fundamentais que son necesarios para o cumprimento dos requisitos esenciais serán determinados por cada ETI.

### ANEXO III

#### Requisitos esenciais

##### 1. *Requisitos xerais*

###### 1.º Seguridade.

a) A concepción, a construción ou a fabricación, o mantemento e a vixilancia dos compoñentes críticos para a seguridade e, en especial, dos elementos que interveñen na circulación dos trens, deben garanti-la seguridade ó nivel correspondente ós obxectivos fixados para a rede, incluso en situacións degradadas definidas.

b) Os parámetros do contacto roda-carril deben cumprirlos criterios necesarios para garantir unha circulación totalmente segura á velocidade máxima autorizada.

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

d) Na concepción das instalacións fixas e do material rodante, así como na elección de materiais, débese ter en conta o obxectivo de limita-la produción, propagación e efectos do lume e o fume en caso de incendio.

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

###### 2.º Fiabilidade e dispoñibilidade.

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

###### 3.º Saúde.

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

b) Na elección, posta en servizo e utilización destes materiais débese ter en conta o obxectivo de limita-la emisión de fumes ou gases nocivos e perigosos, especialmente en caso de incendio.

###### 4.º Protección do ambiente.

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

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

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

###### 5.º Compatibilidade técnica.

As características técnicas das infraestructuras e das instalacións fixas deben ser compatibles entre si e coas dos trens que circularán polo sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade.

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

##### 2. *Requisitos específicos de cada subsistema*

###### 1.º Infraestructuras.

###### Seguridade.

Tomaranse medidas adecuadas para evitar un acceso ou intrusión indesexable nas instalacións das liñas polas que se circule a alta velocidade.

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

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

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

###### 2.º Enerxía.

###### a) Seguridade.

O funcionamento das instalacións de alimentación de enerxía non debe poñer en perigo a seguridade dos trens de alta velocidade nin das persoas (usuarios, persoal ferroviario, habitantes do contorno e outros).

###### b) Protección do ambiente.

O funcionamento das instalacións de alimentación de enerxía non debe afecta-lo ambiente por encima dos límites especificados.

###### c) Compatibilidade técnica.

Os sistemas de alimentación de enerxía eléctrica utilizados no sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade deben permitir que os trens realicen as prestacións acordadas coas súas especificacións e ser compatibles cos dispositivos de captación instalados nos trens.

### 3.º Control e mando e sinalización.

#### a) Seguridade.

As instalacións e operacións de control e mando e de sinalización que se utilicen para o sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade deberán permitir unha circulación dos trens que presente o nivel de seguridade correspondente ós obxectivos fixados para a rede.

#### b) Compatibilidade técnica.

Toda nova infraestrutura de alta velocidade e todo novo material rodante de alta velocidade construídos ou desenvolvidos despois da adopción de sistemas de control e mando e de sinalización compatibles deberán estar adaptados á utilización dos ditos sistemas.

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

### 4.º Material rodante.

#### a) Seguridade.

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

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

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

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

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

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

Deben existir saídas de emerxencia e estas deberán estar sinalizadas.

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

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

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

#### b) Fiabilidade e dispoñibilidade.

O deseño dos equipos fundamentais, de rodamiento, tracción e freado, así como de control e mando, debe permitir, nunha situación degradada definida, a continuación do traxecto sen consecuencias nefastas para os equipos que sigan funcionando.

#### c) Compatibilidade técnica.

Os equipos eléctricos deben ser compatibles co funcionamento das instalacións de control e mando e de sinalización.

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

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

### 5.º Mantemento.

#### a) Saúde.

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

#### b) Protección do ambiente.

As instalacións técnicas e os procedementos utilizados nos centros de mantemento non deben supera-los niveis de nocividade admisibles para o ambiente.

#### c) Compatibilidade técnica.

As instalacións de mantemento en que se traten os trens de alta velocidade deberán permitir que se leven a cabo as operacións de seguridade, hixiene e comodidade en tódolos trens para os que se concibiron.

### 6.º Ambiente.

#### a) Saúde.

A explotación do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade debe axustarse ós niveis regulamentarios en materia de contaminación acústica.

#### b) Protección do ambiente.

A explotación do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade non debe xerar vibracións no solo inadmisibles para as actividades e o contorno próximos á infraestrutura e en estado normal de mantemento.

### 7.º Explotación.

#### a) Seguridade.

A coherencia das normas de explotación das redes xunto coa cualificación dos conductores e do persoal de tren, deben garantir unha explotación internacional en condicións de seguridade.

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

#### b) Fiabilidade e dispoñibilidade.

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

#### c) Compatibilidade técnica.

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

## ANEXO IV

### Compoñentes de interoperabilidade

DECLARACIÓN «CE» DE CONFORMIDADE E DE IDONEIDADE PARA O USO

#### 1. Compoñentes de interoperabilidade

A declaración «CE» aplicaráselles ós compoñentes de interoperabilidade relacionados coa interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade

que se mencionan no artigo 1.3. Estes compoñentes de interoperabilidade poden ser:

- a) Compoñentes comúns.

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

- b) Compoñentes comúns con características específicas.

Os compoñentes que, en canto tales, non son específicos do sistema ferroviario, pero que deben ofrecer determinadas prestacións específicas cando van ser utilizados nel.

- c) Compoñentes específicos.

Os compoñentes propios das aplicacións ferroviarias.

## 2. *Ámbito de aplicación*

A declaración «CE» refírese a:

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

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

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

## 3. *Contido da declaración «CE»*

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

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

a) *Referencia á Directiva 96/48, relativa á interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade.*

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

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

d) *Indicación do procedemento seguido para declarar-la conformidade ou a idoneidade para o uso (artigo 10).*

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

f) *Nome e enderezo do organismo ou organismos notificados que interviñesen no procedemento seguido para a conformidade ou a idoneidade para o uso, e data do certificado de inspección, na que, de se-lo caso, figurarán o período e as condicións de validez dese certificado, se é o caso, a referencia das especificacións europeas.*

g) *Identificación do signatario apoderado do fabricante ou do seu mandatario establecido na Comunidade Europea.*

## ANEXO V

### Subsistemas

#### *Declaración «CE» de verificación*

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 có expediente técnico, e conterá os seguintes elementos:

a) *Referencia á Directiva 96/48, relativa á interoperabilidade do sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidade.*

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

c) *Breve descrición do subsistema.*

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

e) *Referencias dos documentos contidos no expediente técnico.*

f) *Tódalas disposicións pertinentes, provisionais ou definitivas, que debe cumprilo subsistema, e especialmente, se é o caso, as restriccións ou condicións de explotación, se é provisional: o período de validez da declaración «CE».*

g) *Identificación do signatario.*

## ANEXO VI

### Subsistemas

#### *Verificación «CE»*

1. *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 co disposto neste real decreto e a normativa comunitaria.*

b) *Conforme coas demais disposicións regulamentarias de aplicación en cumprimento do Tratado, e pode ser posto en servicio.*

2. *A verificación do subsistema abrangue as seguintes etapas:*

a) *Deseño global.*

b) *Fabricación do subsistema, incluídas a execución das obras de enxeñaría civil, a montaxe dos compoñentes e a regulación do conxunto.*

c) *Ensaio do subsistema acabado.*

3. *O organismo notificado responsable da verificación «CE» expedirá o certificado de conformidade destinado á entidade contratante que, á súa vez, expedirá a declaración «CE» de verificación destinada á Secretaría de Estado de Infraestructuras.*

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

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

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

c) *Lista dos compoñentes de interoperabilidade incorporados ó subsistema.*

d) *Copias das declaracións «CE» de conformidade ou de idoneidade para o uso dos que os citados com-*

poñentes deben estar provistos, conforme o disposto no artigo 10 deste real decreto, acompañadas, se é o caso, dos cadernos de cálculos correspondentes e dunha copia dos informes das probas e inspeccións efectuadas por organismos notificados sobre a base das especificacións técnicas comúns.

e) Certificado do organismo notificado encargado da verificación «CE» de que o proxecto é conforme co disposto neste real decreto, acompañado dos cadernos de cálculos correspondentes visados polo citado organismo e onde se fagan constar, se é o caso, as reservas formuladas durante a execución das obras e que non se retirasen, e acompañado dos informes de visitas e auditorías que elaborase en cumprimento da súa misión, segundo se indica nos números 5.c) e 5.d).

#### 5. Vixilancia.

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

b) O organismo notificado encargado de verificar a construción ou fabricación debe poder, en todo momento, entrar nas obras, talleres de fabricación, zonas de almacenamento e, se é o caso, de prefabricación, nas instalacións de ensaio e, en xeral, en todo lugar que considere necesario para o cumprimento da súa función. A entidade contratante debe remitirle ou facer que se lle remitan tódolos documentos pertinentes e, en particular, os planos de execución e a documentación técnica do subsistema.

c) O organismo notificado que verifique a realización levará a cabo auditorías periódicas para asegurarse de que se cumpre o disposto neste real decreto, e presentarlle nese momento un informe de auditoría ós profesionais encargados da realización. Poderá esixir ser convocado en determinadas fases da obra.

d) 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, de se-lo caso, un informe da auditoría ós profesionais encargados da realización.

6. O expediente completo a que se refire o número 4 depositarase, en apoio do certificado de conformidade expedido polo organismo notificado encargado da verificación do subsistema en condicións de funcionamento, ante a entidade contratante ou o seu representante. O expediente xuntarase á declaración «CE» de verificación que a entidade contratante lle remitirá ó secretario de Estado de Infraestructuras.

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

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

## ANEXO VII

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

1. O organismo, o seu director e o persoal encargado das verificacións non poderá 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 constructor e o organismo.

2. O organismo deberá dispor do persoal e posuí-lo medios necesarios para cumprir adecuadamente os labores técnicos e administrativos relacionados coa realización das verificacións; deberá tamén ter acceso ó material necesario para as verificacións excepcionais.

3. O persoal encargado da inspección deberá posuí-lo:

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

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

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

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