

## I. DISPOSICIÓN XERAIS

### MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOBILIDADE E AXENDA URBANA

**13115** *Real decreto 929/2020, do 27 de outubro, sobre seguridade operacional e interoperabilidade ferroviarias.*

Título preliminar. Disposicións xerais.

Artigo 1. Obxecto.

Artigo 2. Ámbito de aplicación.

Título I. Réxime de seguridade operacional sobre a Rede ferroviaria de interese xeral.

Capítulo I. A seguridade operacional ferroviaria.

Artigo 3. A seguridade operacional ferroviaria.

Artigo 4. Funcións dos axentes do sistema ferroviario.

Artigo 5. Réxime de circulación sobre a Rede ferroviaria de interese xeral.

Artigo 6. Medidas especiais no caso de perturbacións do tráfico ferroviario.

Artigo 7. Obriga de rexistrar datos sobre sucesos relacionados coa seguridade ferroviaria e informar sobre eles.

Artigo 8. Informe anual da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

Artigo 9. Plans anuais de seguridade.

Capítulo II. Desenvolvemento e xestión da seguridade ferroviaria.

Artigo 10. Indicadores comúns de seguridade, métodos comúns de seguridade e obxectivos comúns de seguridade.

Artigo 11. Normas nacionais no ámbito da seguridade.

Artigo 12. Establecemento e notificación de novas normas nacionais no ámbito da seguridade.

Artigo 13. Sistemas de xestión da seguridade.

Artigo 14. Informes anuais de seguridade.

Capítulo III. Autorización de seguridade.

Artigo 15. Autorización de seguridade dos administradores de infraestruturas.

Artigo 16. Solicitud de autorización de seguridade.

Artigo 17. Resolución sobre a solicitud de outorgamento da autorización de seguridade.

Artigo 18. Vixencia da autorización de seguridade.

Artigo 19. Supervisión da autorización de seguridade.

Artigo 20. Revogación da autorización de seguridade.

Capítulo IV. Certificado de seguridade único.

Artigo 21. Certificado de seguridade único.

Artigo 22. Solicitud do certificado de seguridade único na Rede ferroviaria de interese xeral.

Artigo 23. Resolución sobre a solicitud de outorgamento do certificado de seguridade único.

Artigo 24. Vixencia do certificado de seguridade único.

Artigo 25. Supervisión do certificado de seguridade único.

Artigo 26. Procedemento de revogación do certificado de seguridade único.

Artigo 27. Cooperación coa Axencia Ferroviaria da Unión Europea na expedición de certificados de seguridade únicos.

#### Capítulo V. Entidades encargadas do mantemento.

- Artigo 28. Entidades encargadas do mantemento de vehículos ferroviarios.
- Artigo 29. Funcións do sistema de mantemento de vehículos ferroviarios.
- Artigo 30. Certificación da entidade encargada do mantemento e dos centros de mantemento.
- Artigo 31. Excepcións ao sistema de certificación das entidades encargadas do mantemento.

#### Capítulo VI. Réxime aplicable ao persoal ferroviario.

- Artigo 32. Acceso aos servizos de formación.
- Artigo 33. Programas formativos.
- Artigo 34. Cualificación do persoal ferroviario.
- Artigo 35. Planificación dos tempos de traballo e descanso.
- Artigo 36. Tempos máximos de condución.
- Artigo 37. Tempos máximos de condución por equipos.
- Artigo 38. Tempos máximos de actividade de control do tráfico.
- Artigo 39. Control dos tempos máximos.
- Artigo 40. Controis para a detección do consumo de alcol e de indicios analíticos de consumo de drogas de abuso e substancias psicoactivas no persoal ferroviario.
- Artigo 41. Garantía no tratamento das mostras e resultados dos controis.
- Artigo 42. Probas empregadas en controis aleatorios ou como consecuencia de accidentes ou incidentes.
- Artigo 43. Realización das probas de consumo de alcol.
- Artigo 44. Realización das probas analíticas para a detección de consumo de drogas de abuso e substancias psicoactivas.
- Artigo 45. Actuación no suposto de probas con resultado positivo.
- Artigo 46. Medicamentos que poden perturbar ou diminuír as facultades psicofísicas do persoal ferroviario habilitado.

#### Capítulo VII. Pasos a nivel e outras interseccións.

- Artigo 47. Consideracións xerais.
- Artigo 48. Pasos a nivel provisionais.
- Artigo 49. Pasos a nivel particulares.
- Artigo 50. Inventario de pasos a nivel e outras interseccións.
- Artigo 51. Equipamento e clases de protección.
- Artigo 52. Adecuación dos pasos a nivel ás clases de protección.
- Artigo 53. Custos dos sistemas de protección de pasos a nivel.
- Artigo 54. Criterios de actuación.
- Artigo 55. Custos de supresión e reordenación.
- Artigo 56. Consideracións xerais dos cruzamentos entre plataformas.
- Artigo 57. Novos cruzamentos entre plataformas.
- Artigo 58. Supresión de cruzamentos entre plataformas.
- Artigo 59. Equipamento e clases de protección dos cruzamentos entre plataformas.
- Artigo 60. Cruzamentos para uso exclusivo da actividade ferroviaria ou dos servizos de emerxencia.
- Artigo 61. Inventario de cruzamentos entre plataformas e para uso exclusivo da actividade ferroviaria ou dos servizos de emerxencia.

#### Capítulo VIII. Cruzamentos a distinto nivel e estruturas sobre liñas férreas.

- Artigo 62. Réxime de titularidade e mantemento dos elementos dos cruzamentos.

Artigo 63. Deseño e protección dos pasos superiores e estruturas sobre liñas ferroviarias.

Capítulo IX. Protección das infraestruturas ferroviarias.

Artigo 64. Cerramentos.

Artigo 65. Obras ruinosas.

Artigo 66. Pasos a nivel.

Artigo 67. Obras e actividades ilegais.

Capítulo X. Réximes específicos de seguridade operacional na circulación ferroviaria aplicables a seccións da Rede ferroviaria de interese xeral ou a circulacións que se efectúan por ela.

Artigo 68. Réxime específico de seguridade operacional na circulación ferroviaria nas infraestruturas dos portos de interese xeral.

Artigo 69. Seccións fronteirizas.

Artigo 70. Conexións da Rede ferroviaria de interese xeral con outras redes de competencia non estatal.

Artigo 71. Réxime aplicable a vehículos históricos que circulen pola Rede ferroviaria de interese xeral.

Artigo 72. Réxime de seguridade aplicable á prestación de servizos en instalacións de servizos.

Título II. Interoperabilidade do sistema ferroviario.

Capítulo I. Requisitos esenciais.

Artigo 73. Requisitos esenciais.

Capítulo II. Especificacións técnicas de interoperabilidade e normas nacionais

Artigo 74. Aplicación das especificacións técnicas de interoperabilidade e normas nacionais.

Artigo 75. Normas nacionais no ámbito de interoperabilidade.

Artigo 76. Instrucións ferroviarias.

Capítulo III. Compoñentes de interoperabilidade.

Artigo 77. Condicións para a posta no mercado dos compoñentes de interoperabilidade.

Artigo 78. Conformidade ou idoneidade para o uso.

Artigo 79. Procedemento para a declaración «CE» de conformidade ou idoneidade para o uso.

Artigo 80. Incumprimento de requisitos esenciais dos compoñentes de interoperabilidade.

Capítulo IV. Subsistemas.

Artigo 81. Libre circulación de subsistemas.

Artigo 82. Conformidade coas especificacións técnicas de interoperabilidade e coas normas nacionais.

Artigo 83. Casos de non aplicación das especificacións técnicas de interoperabilidade.

Artigo 84. Proxectos en fase avanzada de desenvolvemento ou que sexan obxecto dun contrato en curso de execución na data de aplicación dunha especificación técnica de interoperabilidade.

Artigo 85. Procedemento para a solicitude de non aplicación das especificacións técnicas de interoperabilidade.

Artigo 86. Procedemento para a solicitude de desconformidade coas normas nacionais.

Artigo 87. Procedemento para expedir a declaración «CE» de verificación.

Artigo 88. Incumprimento de requisitos esenciais dos subsistemas.

Artigo 89. Presunción de conformidade.

Capítulo V. Organismos de avaliación da conformidade.

Artigo 90. Autoridade notificadora.

Artigo 91. Organismos de avaliación da conformidade.

Artigo 92. Imparcialidade dos organismos de avaliación da conformidade.

Artigo 93. Persoal dos organismos de avaliación da conformidade.

Artigo 94. Presunción de conformidade dos organismos de avaliación da conformidade.

Artigo 95. Subcontratacións e filiais dos organismos notificados.

Artigo 96. Organismos internos acreditados.

Artigo 97. Solicitude de notificación.

Artigo 98. Procedemento de notificación.

Artigo 99. Cambios nas notificacións.

Artigo 100. Impugnación da competencia de organismos notificados.

Artigo 101. Obrigas operativas dos organismos notificados.

Artigo 102. Obriga dos organismos notificados de proporcionar información.

Artigo 103. Coordinación dos organismos notificados.

Artigo 104. Organismos designados.

Título III. Autorizacións dos subsistemas, liñas e vehículos.

Capítulo I. Subsistemas fixos e liñas.

Artigo 105. Réxime xeral.

Artigo 106. Autorización de entrada en servizo dos subsistemas estruturais fixos.

Artigo 107. Mellora ou renovación dos subsistemas estruturais fixos.

Artigo 108. Fases do procedemento de autorización de entrada en servizo dos subsistemas estruturais fixos.

Artigo 109. Comunicación previa á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

Artigo 110. Posta en coñecemento da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria de proxectos antes da súa aprobación.

Artigo 111. Avaliación do subsistema tras a súa construción e previamente á súa entrada en servizo.

Artigo 112. Solicitude de autorización de entrada en servizo de subsistemas estruturais fixos.

Artigo 113. Aplicación harmonizada do ERTMS.

Artigo 114. Funcionamento dos subsistemas estruturais fixos durante as fases intermedias do seu proceso de fabricación, construción, implantación e verificación.

Artigo 115. Reparación dos subsistemas estruturais fixos en situacións de emerxencia ou tras unha catástrofe natural ou un accidente.

Artigo 116. Autorización de elementos ou compoñentes que non sexan de interoperabilidade.

Artigo 117. Procedemento de autorización de posta en servizo de novas liñas, tramos, estacións e terminais.

Artigo 118. Procedemento de autorización de posta en servizo de modificación de liñas, tramos, estacións e terminais existentes.

Artigo 119. Rexistro da infraestruturas.

Artigo 120. Supervisión dos subsistemas estruturais fixos.

Artigo 121. Suspensión e revogación da autorización de entrada en servizo dos subsistemas estruturais fixos.

- Capítulo II. Subsistemas móbiles e vehículos.
- Artigo 122. Réxime xeral.
  - Artigo 123. Posta no mercado dos subsistemas móbiles.
  - Artigo 124. Autorización de posta no mercado de vehículos.
  - Artigo 125. Comunicación previa.
  - Artigo 126. Excepcións ou desconformidades.
  - Artigo 127. Solicitude e emisión da autorización de posta no mercado de vehículos.
  - Artigo 128. Ampliación da área de uso.
  - Artigo 129. Autorización de tipos de vehículos.
  - Artigo 130. Conformidade dos vehículos cun tipo de vehículo autorizado.
  - Artigo 131. Vehículos modificados.
  - Artigo 132. Colaboración coa Axencia Ferroviaria da Unión Europea na expedición de autorizacións de vehículos.
  - Artigo 133. Circulación para probas, ensaios ou traslados.
  - Artigo 134. Numeración e rexistro de vehículos.
  - Artigo 135. Comprobacións antes da utilización de vehículos autorizados.
  - Artigo 136. Inspeccións de vehículos.
  - Artigo 137. Incumprimento de requisitos esenciais por parte dos vehículos ou tipos de vehículos.
  - Artigo 138. Suspensión e revogación da autorización de posta no mercado de vehículos.
- Título IV. Supervisión e inspección do sector ferroviario.
- Capítulo I. Servizos de supervisión e inspección da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.
- Artigo 139. Actividade de supervisión e inspección da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.
  - Artigo 140. Estratexia e plans de supervisión.
  - Artigo 141. Accións de supervisión.
  - Artigo 142. Atribución das funcións de supervisión. Equipos de supervisión.
  - Artigo 143. Facultades do persoal supervisor.
  - Artigo 144. Acreditación do persoal supervisor.
  - Artigo 145. Obrigas do persoal supervisor.
  - Artigo 146. Deber de colaboración.
  - Artigo 147. Documentación das accións de supervisión.
  - Artigo 148. Procedemento de supervisión.
  - Artigo 149. Actuacións correctoras derivadas das accións de supervisión.
  - Artigo 150. Denuncias de infraccións.
  - Artigo 151. Límites das accións de supervisión e colaboración con outros órganos.
  - Artigo 152. Acceso a rexistros da actividade ferroviaria.
- Capítulo II. Actividades de policía dos administradores de infraestruturas.
- Artigo 153. Actividades de policía dos administradores de infraestruturas.
  - Artigo 154. Coordinación coas actividades de policía dos administradores de infraestruturas.
  - Artigo 155. Acreditación e facultades do persoal que desenvolva funcións de inspección.
  - Artigo 156. Procedementos de inspección dos administradores de infraestruturas.
  - Artigo 157. Límites das actuacións de inspección e colaboración con outros órganos.
  - Artigo 158. Administradores de infraestruturas que non sexan organismos públicos.
- Disposición adicional primeira. Catálogo oficial de sinais de circulación ferroviaria.
- Disposición adicional segunda. Trens tranvía.

Disposición adicional terceira. Réxime aplicable a tramos da Rede ferroviaria de interese xeral con características tranviarias.

Disposición adicional cuarta. Catalogación de vehículos ferroviarios históricos.

Disposición adicional quinta. Réxime aplicable a acordos de aceptación cruzada de material rodante.

Disposición adicional sexta. Matriculación do material rodante.

Disposición adicional sétima. Requisitos para a operación de determinada maquinaria de obra pola Rede ferroviaria de interese xeral.

Disposición adicional oitava. Disposición de detectores de caída de obxectos en liñas existentes.

Disposición adicional novena. Inventario de pasos a nivel e elaboración do plan de actuacións.

Disposición adicional décima. Inventario de cruzamentos entre plataformas e elaboración do plan de actuacións.

Disposición adicional décimo primeira. Inventario de cerramentos e plan de actuación.

Disposición transitoria primeira. Autorización de entrada en servizo de subsistemas fixos e posta en servizo de novas liñas, tramos, estacións e terminais que se encontren en execución.

Disposición transitoria segunda. Vehículos ferroviarios.

Disposición transitoria terceira. Inspección de vehículos.

Disposición transitoria cuarta. Normativa aplicable para a posta no mercado de vehículos ata a aprobación das instrucións ferroviarias.

Disposición transitoria quinta. Taxas por autorización de vehículos ferroviarios.

Disposición transitoria sexta. Servizos ferroviarios operados con vehículos históricos.

Disposición transitoria sétima. Entrada en funcionamento do Rexistro Europeo de Vehículos.

Disposición transitoria oitava. Inventario de vehículos do administrador de infraestruturas ferroviarias.

Disposición transitoria novena. Organismos designados.

Disposición transitoria décima. Rexistro da infraestrutura.

Disposición derogatoria única. Derrogación normativa.

Disposición derradeira primeira. Modificación do Real decreto 664/2015, do 17 de xullo, polo que se aproba o Regulamento de circulación ferroviaria.

Disposición derradeira segunda. Modificación do Real decreto 623/2014, do 18 de xullo, polo que se regula a investigación dos accidentes e incidentes ferroviarios e a Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

Disposición derradeira terceira. Modificación do Real decreto 627/2014, do 18 de xullo, de asistencia ás vítimas de accidentes ferroviarios e aos seus familiares.

Disposición derradeira cuarta. Modificación do Real decreto 2387/2004, do 30 de decembro, polo que se aproba o Regulamento do sector ferroviario.

Disposición derradeira quinta. Título competencial.

Disposición derradeira sexta. Incorporación da normativa da Unión Europea.

Disposición derradeira sétima. Facultades de desenvolvemento.

Disposición derradeira oitava. Entrada en vigor.

Anexo I. Definicións.

Anexo II. Elementos do sistema ferroviario.

Anexo III. Clasificación de sucesos e causas directas.

Anexo IV. Indicadores comúns de seguridade.

Anexo V. Notificación das normas nacionais de seguridade.

Anexo VI. Requisitos e criterios de avaliación aplicables ás organizacións que soliciten un certificado de entidade encargada do mantemento ou un certificado con respecto a funcións de mantemento externalizadas por unha destas entidades.

Anexo VII. Protección de pasos a nivel.

- Anexo VIII. Protección de cruzamentos entre plataformas.
- Anexo IX. Listaxe de seccións fronteirizas.
- Anexo X. Subsistemas.
- Anexo XI. Requisitos esenciais.
- Anexo XII. Procedemento de verificación «CE» dos subsistemas.
- Anexo XIII. Características técnicas preliminares do subsistema.

A Directiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeo e do Consello, do 11 de maio de 2016, sobre a seguridade ferroviaria, refunde e derroga a fundamental Directiva 2004/49/CE, do 29 de abril de 2004, sobre a seguridade dos ferrocarrís da Unión Europea e pola que se modifican a Directiva 95/18/CE do Consello, sobre concesión de licenzas ás empresas ferroviarias, e a Directiva 2001/14/CE, relativa á adxudicación de capacidade da infraestrutura ferroviaria, aplicación de canons pola súa utilización e certificación de seguridade (Directiva de seguridade ferroviaria), que foi obxecto de sucesivas reformas de carácter substancial, as cales foron incorporadas ao dereito interno a través do Real decreto 810/2007, do 22 de xuño, polo que se aproba o Regulamento sobre seguridade na circulación da Rede ferroviaria de interese xeral.

Doutra banda, a Directiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeo e do Consello, do 11 de maio de 2016, sobre a interoperabilidade do sistema ferroviario dentro da Unión Europea, refunde e derroga a Directiva 2008/57/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 17 de xuño de 2008, sobre a interoperabilidade do sistema ferroviario dentro da Comunidade, modificada en varias ocasións de forma substancial, e foi incorporada ao dereito interno español polo Real decreto 1434/2010, do 5 de novembro, sobre a interoperabilidade do sistema ferroviario da Rede ferroviaria de interese xeral. Mediante esta Directiva (UE) 2016/797 establécense as condicións que deben cumprirse para lograr a interoperabilidade do sistema ferroviario europeo, co obxecto de acadar un nivel óptimo de harmonización técnica, facilitar, mellorar e desenvolver os servizos de transporte por ferrocarril, así como a conexión co resto de Estados membros da Unión Europea e con terceiros países, e contribuír á consecución do espazo ferroviario europeo único e á realización progresiva do mercado interior na Unión Europea.

Ambas as directivas, correspondentes ao alicerce técnico do denominado cuarto paquete ferroviario da Unión Europea, establecían a obriga dos distintos Estados membros de incorporaren o seu contido ao respectivo dereito interno como moi tarde o día 16 de xuño de 2019. Os Estados membros poderán prorrogar o período de transposición previsto por un ano sempre que llelo comuniquen á Axencia Europea de Seguridade Ferroviaria e á Comisión antes do 16 de decembro de 2018. Dada a incidencia que ambas as directivas ían ter no sector ferroviario e a complexidade da regulación, considerouse conveniente comunicarlles a ambas as institucións a prórroga no período de transposición, por unha banda, e por outra, realizar a súa transposición ao dereito interno español a través dun único texto normativo en que quedarán reguladas en diante as ditas materias conforme o establecido polas novas exixencias da Unión Europea, á vez que se procede á derogación das normas regulamentarias ata o de agora vixentes sobre elas. Posteriormente, a Comisión Europea, a través da Directiva (UE) 2020/700 do Parlamento Europeo e do Consello, do 25 de maio de 2020, que modifica as directivas (UE) 2016/797 e (UE) 2016/798 no relativo á prórroga dos seus períodos de transposición, atendendo á situación ocasionada pola COVID-19, prorrogou o prazo de transposición ata o 31 de outubro de 2020.

Por outra banda, existen diversos aspectos da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, pendentes de desenvolvemento, polo que se considerou adecuado incluír nun só texto non só a transposición das directivas citadas anteriormente, senón tamén estoutros aspectos, como son os relacionados co persoal ferroviario: cualificacións, controis de detección do consumo de alcol ou substancias psicoactivas, programas formativos ou tempos máximos de condución.

Outros aspectos que se desenvolven son a regulación dos pasos a nivel, os cruzamentos a distinto nivel, a protección das infraestruturas ferroviarias, algúns réximes específicos de seguridade, como é a circulación ferroviaria nos portos de interese xeral ou

as seccións fronteirizas, así como o réxime aplicable aos vehículos históricos que circulan pola Rede ferroviaria de interese xeral.

Todos estes temas están directamente relacionados coa seguridade e coa interoperabilidade, o que xustifica a súa inclusión nun só texto.

Así mesmo, régulase a actividade de policía e inspección cuxa competencia lles corresponde aos administradores de infraestruturas ferroviarias. Non hai que esquecer que os administradores son os titulares da Rede ferroviaria de interese xeral e, en consecuencia, deben ser dotados de facultades para evitar actividades que poidan ser prexudiciais para a circulación ferroviaria, o que, en definitiva, facilitará unha circulación ferroviaria segura.

Por último, inclúese na norma a regulación da actividade de supervisión e inspección do sector ferroviario á cal as novas directivas outorgan unha maior importancia e que corresponde en exclusiva ás autoridades nacionais de seguridade ferroviaria, competencias que na Lei 38/2015, do 29 de setembro, están atribuídas á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

O presente real decreto está integrado por un título preliminar, catro títulos integrados por 158 artigos, once disposicións adicionais, dez disposicións transitorias, unha disposición derogatoria e oito disposicións derradeiras. Ademais, contén trece anexos.

O título preliminar recolle as disposicións xerais relativas ao obxecto e ámbito de aplicación do real decreto.

Así mesmo, establécense as condicións que se deben cumprir para lograr a interoperabilidade do referido sistema ferroviario e dos servizos que por ela circulan, de modo compatible coa normativa da Unión Europea. As ditas condicións refírense ao proxecto, construción, entrada en servizo, mellora, rehabilitación, renovación, explotación e mantemento dos elementos do dito sistema, así como ás cualificacións profesionais e ás condicións de saúde e seguridade aplicables ao persoal que intervéen na súa explotación e mantemento. Con iso, preténdese:

- a) Determinar un nivel óptimo de harmonización técnica.
- b) Facilitar, mellorar e desenvolver os servizos de transporte por ferrocarril, así como a conexión co resto de Estados membros da Unión Europea e con terceiros países.
- c) Contribuír á consecución do espazo ferroviario europeo único e á realización progresiva do mercado interior na Unión Europea.

O título I refírese ao réxime de seguridade operacional na circulación sobre a Rede ferroviaria de interese xeral e está dividido en dez capítulos, relativos á seguridade operacional na circulación ferroviaria, ao desenvolvemento e xestión da seguridade ferroviaria, á autorización de seguridade dos administradores de infraestruturas, ao certificado de seguridade único das empresas ferroviarias, ás entidades encargadas de mantemento, ao réxime aplicable ao persoal ferroviario, ao réxime dos pasos a nivel e outras interseccións, aos cruzamentos a distinto nivel e estruturas sobre as liñas férreas, á protección das infraestruturas ferroviarias e aos réximes específicos de seguridade na circulación ferroviaria aplicables a seccións da Rede ferroviaria de interese xeral ou a circulacións que por ela transitan.

Neste título defínese a seguridade operacional na circulación ferroviaria, concepto sobre o cal pilota o contido do real decreto e que debe entenderse como a calidade en que os riscos asociados ás actividades ferroviarias relativas á operación dos trens, ou que apoian directamente a dita operación, se reducen e controlan a un nivel aceptable, polo que non inclúe a protección contra actos de interferencia voluntaria no sistema ferroviario nin a seguridade cidadá, quedando fóra deste concepto os aspectos relacionados coa seguridade laboral ou a protección civil, que se rexen pola súa propia normativa. Régulanse, así mesmo, as funcións dos axentes do sistema ferroviario e as medidas especiais en casos de perturbacións do tráfico ferroviario. Recóllense os indicadores comúns de seguridade e os informes anuais de seguridade e xeneralízase a aplicación dos métodos comúns de seguridade. Dentro da súa planificación ferroviaria, o Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana elaborará e publicará plans anuais de seguridade.



Establécese o procedemento para a autorización de seguridade dos administradores das infraestruturas ferroviarias, a súa vixencia e a supervisión e revogación da autorización de seguridade. Así mesmo, o procedemento para a autorización, vixencia, supervisión e revogación dos certificados de seguridade das empresas ferroviarias e a colaboración coa Axencia Ferroviaria da Unión Europea na expedición dos certificados de seguridade únicos.

Respecto ao persoal ferroviario, regúlanse os controis para a detección do consumo de alcol e de substancias psicoactivas, probas empregadas en controis aleatorios ou como consecuencia de accidentes ou incidentes, probas adicionais, programas formativos, tempos máximos de condución e control deles. En todo caso, nos diferentes controis téñense en conta as garantías no tratamento das mostras e resultados dos controis e as garantías dos dereitos das persoas afectadas.

En canto aos pasos a nivel, realízase unha regulación comprensiva dos pasos a nivel, das proteccións dos pasos, dos criterios de supresión dos pasos, da valoración e imputación dos custos derivados deles, así como a regulación dos cruzamentos entre plataformas e a realización dos inventarios tanto dos pasos a nivel como dos cruzamentos entre plataformas. No seu conxunto, constitúe unha regulación máis ampla e comprensiva que a actual.

Respecto ás infraestruturas, regúlanse os cerramentos, obras ruinosas ou actividades ilegais e, por último, o réxime de seguridade na circulación ferroviaria nas infraestruturas dos portos de interese xeral ou das seccións fronteirizas, así como as conexións da Rede ferroviaria de interese xeral con outras redes de competencia non estatal e o réxime aplicable aos vehículos históricos que circulan pola Rede ferroviaria de interese xeral.

O título II, relativo á interoperabilidade do sistema ferroviario, está integrado por cinco capítulos, dedicados aos requisitos esenciais de interoperabilidade; ás especificacións técnicas de interoperabilidade e normas nacionais, aos compoñentes de interoperabilidade, incluídos os procedementos para a declaración «CE» de conformidade ou idoneidade para o uso, aos subsistemas, incluídos os casos de non aplicación das especificacións técnicas de interoperabilidade, á casuística dos proxectos en fase avanzada de desenvolvemento e o procedemento para expedir a declaración «CE» de verificación, e aos organismos de avaliación da conformidade, incluídos os organismos notificados e os organismos designados.

O título III está integrado por dous capítulos, relativos aos subsistemas fixos e liñas e aos subsistemas móbiles e vehículos, e refírese ás autorizacións de subsistemas, liñas e vehículos. Inclúe o procedemento para a entrada en servizo de subsistemas estruturais fixos, a autorización de posta en servizo de novas liñas, tramos, estacións e terminais, así como o procedemento para a posta no mercado de subsistemas móbiles e vehículos e as modificacións no seu réxime de autorización, ademais das inspeccións de vehículos e a suspensión e revogación das autorizacións de posta no mercado de vehículos.

O título IV refírese á supervisión e inspección do sector ferroviario e está integrado por dous capítulos, relativos aos servizos de supervisión e inspección, cuxa competencia corresponde á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, e ás actividades de policía dos administradores de infraestruturas. Ambas as actividades son esenciais para o mantemento da seguridade no ámbito ferroviario. Regúlase a figura do supervisor, as súas facultades e obrigas, o deber de colaboración das entidades do sector ferroviario e o seu persoal, o procedemento de supervisión e o tratamento das denuncias de infraccións. En relación coa actividade de policía dos administradores de infraestruturas, regúlase o contido destas actividades, a acreditación do seu persoal e o procedemento de inspección dos administradores.

A regulación das actividades de supervisión e inspección no ámbito do sector ferroviario é unha das novidades deste real decreto, xa que se recollen dunha forma integrada tanto as funcións de supervisión da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria como as competencias de policía que corresponden aos administradores de infraestruturas que sexan organismos públicos e déixanse ao contrato administrativo correspondente as atribucións que poidan corresponder aos administradores de infraestruturas que non sexan organismos públicos.

O real decreto péchase con once disposicións adicionais, nas cales se regulan, entre outros, o Catálogo oficial de sinais de circulación ferroviaria, a situación dos trens tranvía que poidan operar pola Rede ferroviaria de interese xeral, a catalogación de vehículos ferroviarios históricos, a matriculación do material rodante, os requisitos para a operación de determinada maquinaria de obra na Rede ferroviaria de interese xeral ou o uso dos medios electrónicos; dez disposicións transitorias; unha disposición derogatoria e oito disposicións derradeiras, nas cales se modifican o Real decreto 664/2015, do 17 de xullo, polo que se aproba o Regulamento de circulación ferroviaria, o Real decreto 623/2014, polo que se regula a investigación dos accidentes e incidentes ferroviarios e a Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, o Real decreto 627/2014, do 18 de xullo, de asistencia ás vítimas de accidentes ferroviarios e aos seus familiares, e o Real decreto 2387/2004, do 30 de decembro, polo que se aproba o Regulamento do sector ferroviario.

A competencia para incorporar ao dereito interno a citada normativa da Unión Europea vén dada, ademais de polo título competencial recollido na disposición derradeira quinta deste real decreto, pola disposición derradeira terceira da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, que habilita o Goberno para adoptar as medidas necesarias para o desenvolvemento e cumprimento da dita lei.

En cumprimento do establecido no número 2 da disposición derradeira terceira da referida lei, durante a elaboración do proxecto deste real decreto foron consultadas todas as entidades representativas afectadas do sector, incluídos os sindicatos de traballadores ferroviarios e os fabricantes de material ferroviario, así como a Comisión de Coordinación do Transporte de Mercadorías Perigosas, o Consello Nacional de Transportes Terrestres e a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia.

Este real decreto é coherente cos principios de boa regulación establecidos no artigo 129 da Lei 39/2015, do 1 de outubro, do procedemento administrativo común das administracións públicas. Do exposto nos parágrafos anterioresponse de manifesto o cumprimento dos principios de necesidade e eficacia, ao tratarse da transposición dunha directiva e do desenvolvemento da Lei 38/2015, do 29 de setembro. O real decreto é acorde co principio de proporcionalidade, ao conter a regulación imprescindible para a consecución dos obxectivos previamente mencionados e, igualmente, axústase ao principio de seguridade xurídica. En canto ao principio de transparencia, o real decreto foi sometido ao trámite de consulta pública establecido no artigo 26.2 da Lei 50/1997, do 27 de novembro, do Goberno, e ao trámite de audiencia e información públicas do seu artigo 26.6, ao afectar os dereitos e intereses lexítimos das persoas. Por último, con respecto ao principio de eficiencia, ben que se produce un lixeiro incremento das cargas administrativas, todas elas son imprescindibles e en ningún caso innecesarias e, na súa maior parte, derivadas da normativa da Unión Europea.

Na súa virtude, por proposta do ministro de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, coa aprobación previa da ministra de Política Territorial e Función Pública, de acordo co Consello de Estado, e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 27 de outubro de 2020,

DISPOÑO:

TÍTULO PRELIMINAR

**Disposicións xerais**

Artigo 1. *Obxecto.*

1. Este real decreto ten por obxecto o desenvolvemento da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, en materia de seguridade operacional e interoperabilidade da Rede ferroviaria de interese xeral e dos diferentes subsistemas estruturais e funcionais en que se divide o sistema ferroviario.

2. Para tal efecto, este real decreto desenvolve os requisitos en materia de seguridade do sistema ferroviario no seu conxunto, incluída a xestión en condicións de seguridade das infraestruturas e das operacións de tráfico e a interacción entre as empresas ferroviarias, os administradores de infraestruturas e outros axentes, tanto do propio sistema ferroviario como cos xestores doutras infraestruturas, e coa dita finalidade establece disposicións para garantir o desenvolvemento e a mellora da seguridade, así como a mellora do acceso ao mercado dos servizos de transporte ferroviario, mediante:

- a) a definición de responsabilidades entre os diversos axentes do sistema ferroviario;
- b) a definición dos requisitos para a expedición, renovación, modificación e restrición ou revogación dos certificados e autorizacións de seguridade;
- c) o desenvolvemento das actividades da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria e a definición de principios comúns de xestión, regulación e supervisión da seguridade ferroviaria;
- d) o réxime aplicable ao persoal ferroviario en relación coa realización de controis para a detección de consumo de alcol e substancias psicoactivas e tempos máximos de condución;
- e) o réxime aplicable aos pasos a nivel, cruzamentos entre plataformas e outras interseccións e os seus sistemas de protección;
- f) a regulación dos cruzamentos a distinto nivel doutras infraestruturas sobre as liñas férreas, así como da protección das infraestruturas ferroviarias;
- g) o réxime de supervisión e inspección do sector ferroviario.

3. Así mesmo, establécense as condicións que deben cumprirse para lograr a interoperabilidade do referido sistema ferroviario e dos servizos que por ela circulan, de modo compatible coa normativa da Unión Europea. As ditas condicións refírense ao proxecto, construción, entrada en servizo, mellora, rehabilitación, renovación, explotación e mantemento dos elementos do dito sistema, así como ás cualificacións profesionais e ás condicións de saúde e seguridade aplicables ao persoal que intervéñen na súa explotación e mantemento. Con iso, preténdese:

- a) determinar un nivel óptimo de harmonización técnica,
- b) facilitar, mellorar e desenvolver os servizos de transporte por ferrocarril, así como a conexión co resto de Estados membros da Unión Europea e con terceiros países,
- c) contribuír á consecución do espazo ferroviario europeo único e á realización progresiva do mercado interior na Unión Europea.

Para o dito efecto, este real decreto establece, para cada subsistema, as disposicións relativas aos seus compoñentes de interoperabilidade, ás súas interfaces e aos procedementos, así como ás condicións de compatibilidade global do sistema ferroviario requiridas para conseguir a súa interoperabilidade.

#### Artigo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. O presente real decreto aplícase ao sistema ferroviario da Rede ferroviaria de interese xeral.

2. As disposicións comprendidas neste real decreto serán de aplicación a todos os axentes do sistema ferroviario e, en particular, ás empresas ferroviarias e administradores de infraestruturas, tal e como se definen nel, e, así mesmo, a calquera empresa pública ou privada cuxa actividade consista en prestar servizos de transporte de mercadorías ou viaxeiros por ferrocarril a través da citada rede.

3. Este real decreto non se aplicará:

- a) aos metros;
- b) aos tranvías e aos vehículos ferroviarios lixeiros, así como á infraestruturas utilizada exclusivamente por eses vehículos;

c) ás redes funcionalmente separadas do sistema ferroviario da Rede ferroviaria de interese xeral e que se destinen con carácter exclusivo á explotación de servizos de viaxeiros locais, urbanos ou suburbanos, así como as empresas que operen exclusivamente nas ditas redes;

d) á infraestrutura ferroviaria de propiedade privada, incluídas as vías secundarias, utilizada polo seu propietario ou por un operador para as súas respectivas actividades de transporte de mercadorías ou para o transporte de persoas sen fins comerciais, así como aos vehículos utilizados exclusivamente nesa infraestrutura;

e) á infraestrutura reservada a un uso estritamente local, histórico ou turístico e aos vehículos que exclusivamente circulen por ela.

## TÍTULO I

### Réxime de seguridade operacional sobre a Rede ferroviaria de interese xeral

#### CAPÍTULO I

##### A seguridade operacional ferroviaria

###### Artigo 3. *A seguridade operacional ferroviaria.*

1. Para os efectos deste real decreto, debe entenderse por seguridade operacional a calidade en que os riscos asociados ás actividades ferroviarias relativas á operación dos trens, ou que apoian directamente a dita operación, se reducen e controlan a un nivel aceptable, polo que non inclúe a protección contra actos de interferencia voluntaria no sistema ferroviario nin a seguridade cidadá.

A seguridade operacional inclúe os aspectos da seguridade na circulación ferroviaria recollidos no artigo 64.2 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario.

2. Quedan excluídos deste real decreto os aspectos relacionados coa seguridade laboral, que quedarán regulados segundo a súa normativa propia, así como a protección civil naqueles aspectos non regulados polo normativa técnica de interoperabilidade.

3. Todas as referencias que se fagan neste real decreto ao termo seguridade deben entenderse referidas a seguridade operacional, agás cando se faga constar expresamente.

###### Artigo 4. *Funcións dos axentes do sistema ferroviario.*

1. Os diferentes órganos da Administración xeral do Estado, os seus organismos públicos dependentes ou vinculados e entidades ferroviarias integrantes do sector público institucional estatal que teñan atribuídas potestades administrativas, dentro dos límites das súas respectivas competencias:

a) velarán polo mantemento xeral da seguridade ferroviaria e, cando sexa razoablemente viable, pola súa mellora permanente, tendo en conta a evolución das normas nacionais, da Unión Europea e internacionais e do progreso técnico e científico, dando prioridade á prevención de accidentes;

b) velarán polo cumprimento de toda a lexislación aplicable de maneira aberta e non discriminatoria, con vistas a fomentar un sistema de transporte ferroviario europeo único;

c) velarán por que as medidas destinadas a desenvolver e mellorar a seguridade ferroviaria teñan en conta a necesidade dun enfoque sistémico dela;

d) elaborarán e publicarán plans anuais de seguridade que recollerán as medidas previstas para acadar os obxectivos comúns de seguridade; e

e) cando sexa oportuno, prestarán o seu apoio á Axencia Ferroviaria da Unión Europea no seguimento da evolución da seguridade ferroviaria a escala da Unión Europea.

2. As empresas ferroviarias e os administradores de infraestruturas serán responsables da explotación segura do sistema ferroviario e do control de riscos

relacionado con el, cada un deles respecto da parte do sistema que lle competa. Para iso deberán:

- a) aplicar as medidas necesarias de control de riscos recollidas no método común de seguridade para a avaliación e valoración do risco, cooperando entre si e con outros axentes cando cumpra;
- b) aplicar as normas da Unión Europea e as normas nacionais que resulten de aplicación;
- c) establecer sistemas de xestión da seguridade de conformidade con este real decreto, nos cales terán en conta os riscos derivados das actividades doutros axentes e de terceiros;
- d) facerse cargo da súa parte do sistema e da súa explotación segura, incluídas a subministración de material e a contratación de servizos, fronte aos usuarios, clientes, traballadores afectados e outros axentes incluídos no número 3, sen prexuízo da responsabilidade civil que proceda conforme a normativa vixente;
- e) se procede, obrigar contractualmente os demais axentes mencionados no número 3 que teñan unha posible incidencia na seguridade da explotación do sistema ferroviario a que apliquen medidas de control de riscos; e
- f) garantir que os seus contratistas apliquen medidas de control de riscos mediante a aplicación do método común de seguridade para a vixilancia, velando por que se estipulen cláusulas nese sentido nos seus acordos contractuais, que se darán a coñecer por petición da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria ou, de ser o caso, da Axencia Ferroviaria da Unión Europea.

3. Sen prexuízo das responsabilidades das empresas ferroviarias e dos administradores de infraestruturas a que se refire o número 2, as entidades encargadas do mantemento e todos os demais axentes que teñan unha posible incidencia na seguridade da explotación do sistema ferroviario, incluídos fabricantes, prestadores de servizos de mantemento, posuidores, provedores de servizos, entidades adxudicadoras, transportistas, expedidores, destinatarios, cargadores, descargadores, enchedores e descargadores de cisternas:

- a) aplicarán as medidas necesarias de control de riscos, de ser o caso cooperando con outros axentes;
- b) velarán por que os subsistemas, accesorios, equipamentos e servizos que presten sexan conformes cos requisitos e condicións de utilización previstas, co fin de que a empresa ferroviaria ou o administrador de infraestruturas de que se trate poida utilizalos de maneira segura.

4. As empresas ferroviarias, os administradores de infraestruturas e calquera axente dos mencionados no número 3 que observe ou teña coñecemento dun risco para a seguridade que se relacione con defectos e desconformidades da construción ou avaría do equipamento técnico, incluídos os dos subsistemas estruturais, dentro dos límites da súa competencia respectiva:

- a) adoptarán as medidas correctoras necesarias para abordar o risco detectado;
- b) informarán dos ditos riscos as demais partes implicadas, co propósito de que estas poidan adoptar as medidas correctoras necesarias para garantir de maneira permanente a seguridade do sistema ferroviario. Para iso poderán empregar os procedementos ou ferramentas creados, de ser o caso, pola Axencia Ferroviaria da Unión Europea para o dito efecto.

5. No caso de intercambio de vehículos entre empresas ferroviarias, todo axente implicado intercambiará toda a información útil relativa coa seguridade da explotación. En particular, intercambiaranse, polo menos, a información sobre o estado e o historial do vehículo concreto de que se trate, os elementos dos expedientes de mantemento para os efectos de rastrexabilidade, así como as cartas de porte para o seguimento da rastrexabilidade das operacións de carga.

*Artigo 5. Réxime de circulación sobre a Rede ferroviaria de interese xeral.*

1. Á circulación sobre a Rede ferroviaria de interese xeral seralle de aplicación o Regulamento de circulación ferroviaria, aprobado polo Real decreto 664/2015, do 17 de xullo, as normas que en materia de seguridade aprobe o ministro de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, así como as disposicións de desenvolvemento do Regulamento de circulación ferroviaria previstas nel.

2. O incumprimento das condicións exixibles para a circulación que poida supor riscos para a seguridade será causa de paralización do tren por parte do administrador de infraestruturas, por instancia propia ou da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, na estación ou vía de apartado que este administrador determine.

3. Cando resulte necesario resolver con urxencia as incidencias que se produzan en relación coa seguridade do tráfico ferroviario, os administradores de infraestruturas poderán tomar, con carácter provisional, as decisións pertinentes e comunicaranllas, no prazo máximo de vinte e catro horas desde a súa adopción, á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

4. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá emitir recomendacións técnicas para favorecer o cumprimento do Regulamento de circulación ferroviaria e demais normativa de seguridade ferroviaria por parte das empresas ferroviarias e dos administradores de infraestruturas.

5. Todo aquel persoal que realice funcións relacionadas coa seguridade na circulación ferroviaria sobre a Rede ferroviaria de interese xeral está obrigado a coñecer, na parte que o afecte, o Regulamento de circulación ferroviaria e demais normativa de seguridade ferroviaria, así como aquelas partes dos sistemas de xestión de seguridade e normas internas das súas entidades que lle correspondan, para poder aplicarlos no exercicio das súas funcións.

6. As ordes, circulares, comunicacións e consignas de circulación que se produzan no ámbito da Rede ferroviaria de interese xeral efectuaranse en idioma castelán.

*Artigo 6. Medidas especiais no caso de perturbacións do tráfico ferroviario.*

1. Os administradores de infraestruturas elaborarán un plan de continxencias, de conformidade co disposto no artigo 37 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, cuxas partes relativas á seguridade operacional formarán parte do seu sistema de xestión da seguridade, e que porán en coñecemento do Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana.

2. As empresas ferroviarias estarán obrigadas a pór á disposición do administrador de infraestruturas ferroviarias os recursos que este reclame e a prestarlle a colaboración que lles sexa requirida. Pola utilización dos ditos recursos satisfaráselles ás empresas ferroviarias que non fosen as causantes da perturbación no tráfico ferroviario a correspondente contraprestación, que se calculará conforme o establecido na correspondente orde do ministro de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, agás que exista acordo previo entre as partes afectadas. No seu desenvolvemento, esta orde deberá ser sometida a informe da Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia.

3. Nas perturbacións que se produzan como consecuencia de atropelos de persoas con resultado de morte, e sen prexuízo do oportuno aviso á autoridade xudicial, disporase o necesario para que o tren afectado poida restablecer o servizo coa maior brevidade.

*Artigo 7. Obriga de rexistrar datos sobre sucesos relacionados coa seguridade ferroviaria e informar sobre eles.*

1. Os administradores de infraestruturas e as empresas ferroviarias identificarán, rexistrarán e conservarán, durante un prazo mínimo de 10 anos:

a) A información que obtivesen no exercicio dos labores de investigación e análise de accidentes e incidentes levados a cabo consonte o establecido no seu sistema de xestión da seguridade.

b) A información relativa ás medidas adoptadas para a súa prevención futura.

c) A información sobre notificacións realizadas polo persoal sobre posibles perigos, recompilada conforme os criterios da cultura de seguridade da entidade.

2. En particular, os administradores de infraestruturas e as empresas ferroviarias deberán dispor de pautas para a extracción, custodia e tratamento da información almacenada nos rexistradores xurídicos dos vehículos implicados en accidentes e incidentes, así como nos dispositivos de gravación dos postos de mando, que permitan asegurar que a dita información estea dispoñible sen alteración durante a investigación e análise do suceso.

3. Sen prexuízo das obrigas dos administradores de infraestruturas e das empresas ferroviarias en canto á protección de datos de carácter persoal, estas entidades proporcionaranlle á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria a información que se indica a continuación sobre cada accidente ou incidente que se produza na Rede ferroviaria de interese xeral:

- a) Identificación do administrador de infraestruturas e das empresas ferroviarias involucradas.
- b) Data e lugar do suceso.
- c) Identificación e características da infraestrutura ferroviaria.
- d) Identificación e características dos vehículos ferroviarios.
- e) Descrición do suceso, incluída a identificación do tipo deste, conforme a taxonomía incluída no anexo III.
- f) Causas presuntas.
- g) Consecuencias.
- h) Medidas adoptadas pola entidade inmediatamente.
- i) Medidas adoptadas pola entidade despois da análise.
- j) Información sobre antecedentes do suceso, como outros sucesos similares ou notificacións previas relacionadas.

4. A información prevista no número 3 trasladarase en formato electrónico, consonte as especificacións, formatos e prazos que para cada parámetro estableza a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria mediante resolución.

#### Artigo 8. *Informe anual da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.*

A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria publicará un informe anual sobre as súas actividades do ano anterior e remitírallo á Axencia Ferroviaria da Unión Europea antes do 30 de setembro de cada ano. O informe conterá información sobre:

- a) A evolución da seguridade ferroviaria, incluído un inventario dos indicadores comúns de seguridade.
- b) Os cambios máis importantes e significativos na lexislación e na regulamentación relativas á seguridade ferroviaria.
- c) O desenvolvemento da certificación da seguridade e da autorización de seguridade.
- d) Os resultados e a experiencia adquirida en relación coa supervisión dos administradores de infraestruturas e das empresas ferroviarias, en particular o número e os resultados das inspeccións e auditorías realizadas.
- e) As exencións acordadas ao sistema de certificación das entidades encargadas do mantemento.
- f) A experiencia das empresas ferroviarias e dos administradores de infraestruturas na aplicación dos métodos comúns de seguridade pertinentes.

#### Artigo 9. *Plans anuais de seguridade.*

No marco da planificación ferroviaria, o Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana establecerá as liñas estratéxicas en materia de seguridade ferroviaria, para acadar os obxectivos comúns de seguridade na Rede ferroviaria de interese xeral.

En desenvolvemento das ditas liñas estratéxicas, o Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana elaborará e publicará plans anuais de seguridade, conforme o procedemento que se estableza mediante orde do ministro de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana.

## CAPÍTULO II

### Desenvolvemento e xestión da seguridade ferroviaria

Artigo 10. *Indicadores comúns de seguridade, métodos comúns de seguridade e obxectivos comúns de seguridade.*

1. Para facilitar a avaliación da consecución dos obxectivos comúns de seguridade e asegurar o seguimento da evolución xeral da seguridade ferroviaria no ámbito da Unión Europea, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria recollerá información sobre os indicadores comúns de seguridade mediante a realización de informes anuais, de conformidade co artigo 8. Os indicadores comúns de seguridade están recollidos no anexo IV.

2. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria propondrá, sen demora, a introdución dos cambios necesarios nas normas nacionais tras a adopción dos métodos comúns de seguridade e as súas modificacións por parte das institucións da Unión Europea.

3. Introdúciranse as modificacións necesarias nas normas nacionais co fin de cumprir, como mínimo, os obxectivos comúns de seguridade consonte os calendarios de aplicación asignados polas institucións da Unión Europea. As ditas modificacións teranse en conta nos plans anuais de seguridade. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria notificaralle as ditas normas á Comisión, de conformidade co establecido no artigo 12 deste real decreto.

Artigo 11. *Normas nacionais no ámbito da seguridade.*

1. As normas nacionais no ámbito da seguridade, notificadas á Unión Europea, deberán cumprir os seguintes requisitos:

- a) corresponder a un dos tipos determinados consonte o anexo V;
- b) axustarse á lexislación da Unión Europea, incluídos en particular as especificacións técnicas de interoperabilidade, os obxectivos comúns de seguridade e os métodos comúns de seguridade; e
- c) non constituír unha forma de discriminación arbitraria ou unha restrición disimulada das operacións do transporte ferroviario entre os Estados membros.

2. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria publicará na súa páxina web a listaxe das normas nacionais aplicables, que será de libre acceso para todos os interesados.

Artigo 12. *Establecemento e notificación de novas normas nacionais no ámbito da seguridade.*

1. Poderanse establecer novas normas nacionais nos casos seguintes:

- a) cando as normas relativas a métodos de seguridade vixentes non respondan a un método común de seguridade;
- b) cando as normas de operación da Rede ferroviaria aínda non estean cubertas polas especificacións técnicas de interoperabilidade;
- c) como medida preventiva urxente, en particular a raíz dun accidente ou dun incidente;
- d) cando sexa necesario revisar unha norma xa notificada;
- e) cando as normas relativas aos requisitos para o persoal que desempeña tarefas críticas de seguridade, incluídos os criterios de selección, a aptitude física e psicolóxica e



a formación profesional, non estean reguladas aínda por unha especificación técnica de interoperabilidade nin pola normativa da Unión Europea.

2. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria enviaralles o proxecto de novas normas nacionais, xunto coa xustificación da súa introdución no ordenamento xurídico nacional, á Axencia Ferroviaria da Unión Europea e á Comisión Europea, antes da súa aprobación e cando a norma proxectada estea nun estado suficientemente desenvolvido como para lle permitir á Axencia Ferroviaria da Unión Europea levar a cabo o seu exame de conformidade coa normativa da Unión Europea.

3. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria notificará tanto o texto do proxecto normativo como o texto que resulte aprobado finalmente das normas nacionais a través dos sistemas informáticos establecidos na normativa da Unión Europea.

4. Non obstante o anterior, poderase adoptar e aplicar unha nova norma de forma inmediata no caso de medidas preventivas urxentes sen envío previo do proxecto. A dita norma notificarase de conformidade coa normativa da Unión Europea.

5. Non se notificarán as normas e limitacións de natureza estritamente local. En tales casos, mencionaranse as ditas normas e limitacións no Rexistro da Infraestrutura Ferroviaria indicado no artigo 119 ou indicaranse na declaración sobre a rede onde estean publicadas as ditas normas e limitacións.

6. Sen prexuízo do disposto no número anterior, as normas nacionais non notificadas consonte o presente artigo non se aplicarán para efectos deste real decreto.

#### Artigo 13. *Sistemas de xestión da seguridade.*

1. Os administradores de infraestruturas e as empresas ferroviarias establecerán os seus respectivos sistemas de xestión da seguridade para garantir que o sistema ferroviario poida cumprir, polo menos, os obxectivos comúns de seguridade, que sexa conforme os requisitos de seguridade fixados nas especificacións técnicas de interoperabilidade, así como que se apliquen os elementos pertinentes dos métodos comúns de seguridade e as normas nacionais notificadas.

2. O sistema de xestión da seguridade documentarase en todas as súas partes e describirá, en particular, a repartición de responsabilidades dentro da organización do administrador de infraestruturas ou da empresa ferroviaria. Indicará como se asegura, en todos os niveis, o control dos xestores e a participación do persoal e os seus representantes e como se vela pola mellora permanente do sistema de xestión da seguridade. Haberá un compromiso claro para aplicar sistematicamente os coñecementos e métodos sobre factor humano. Os administradores de infraestruturas e as empresas ferroviarias fomentarán, a través do sistema de xestión da seguridade, unha cultura de confianza e aprendizaxe mutuas, na cal se anime o persoal para que contribúa ao desenvolvemento da seguridade á vez que se garante a confidencialidade.

3. O sistema de xestión da seguridade constará, polo menos, dos seguintes elementos básicos:

a) unha política de seguridade aprobada polo director executivo da organización e comunicada a todo o persoal;

b) os obxectivos cualitativos e cuantitativos da organización respecto ao mantemento e mellora da seguridade, e plans e procedementos para acadar estes obxectivos;

c) os procedementos para cumprir as normas técnicas e de explotación existentes, ou outras condicións preceptivas establecidas nas especificacións técnicas de interoperabilidade, nas normas nacionais e noutras normas pertinentes ou en decisións de autoridades;

d) os procedementos para garantir o cumprimento das normas e outras condicións preceptivas ao longo da vida útil dos equipamentos e das operacións;

e) os procedementos e métodos para determinar e avaliar riscos e aplicar as medidas de control do risco, sempre que un cambio das condicións de funcionamento ou a

introdución dun novo material impliquen novos riscos nas infraestruturas ou na interface home-máquina-organización;

f) os programas de formación do persoal e sistemas que garantan o mantemento da competencia do persoal e o consecuente desempeño dos seus labores, en particular as medidas sobre aptitude física e psicolóxica;

g) as medidas para a subministración de información suficiente dentro da propia organización e, de ser o caso, con outras organizacións do sistema ferroviario;

h) os procedementos e formatos da documentación de información sobre a seguridade, e designación do procedemento de control da configuración da información vital relativa á seguridade;

i) os procedementos que garantan a notificación, a investigación e a análise dos accidentes, incidentes, case accidentes e outras incidencias perigosas, así como a adopción das medidas de prevención necesarias;

j) os plans de acción, alerta e información no caso de emerxencia, acordados coas autoridades públicas pertinentes;

k) as disposicións relativas á realización da auditoría interna periódica do sistema de xestión da seguridade;

l) os plans de continxencias dos administradores de infraestruturas e, no caso das empresas ferroviarias, os acordados cos ditos administradores.

Os administradores de infraestruturas e as empresas ferroviarias incorporarán ao sistema de xestión de seguridade calquera outro elemento que consideren necesario para cubrir adecuadamente os riscos de seguridade, de conformidade coa avaliación de riscos que xorden da súa actividade propia.

4. O sistema de xestión da seguridade adaptarase ao tipo, ao alcance, ao ámbito de operación e a outras condicións da actividade realizada. Garantirá o control de todos os riscos creados pola actividade do administrador de infraestruturas ou da empresa ferroviaria, incluídos os relativos á prestación de servizos de mantemento, sen prexuízo do disposto no capítulo V, á subministración de material e ao emprego de contratistas. Sen prexuízo das normas nacionais e internacionais en materia de responsabilidade que resulten aplicables en cada momento, o sistema de xestión da seguridade terá que ter en conta, así mesmo, de ser o caso e cando sexa razoable, os riscos derivados de actividades realizadas por outros axentes mencionados no artigo 4.

5. O sistema de xestión da seguridade do administrador de infraestruturas terá en conta os efectos das actividades das diversas empresas ferroviarias na rede e adoptará disposicións para que todas as empresas ferroviarias poidan operar de conformidade coas especificacións técnicas de interoperabilidade e normas nacionais e coas condicións fixadas no seu respectivo certificado de seguridade único.

Os sistemas de xestión da seguridade preverán a coordinación dos procedementos de emerxencia do administrador de infraestruturas con todas as empresas ferroviarias que operen na súa infraestrutura e cos servizos de emerxencia, para facilitar a rápida intervención dos servizos de rescate, e con calquera outra parte que poida verse implicada nunha situación de emerxencia. No caso das infraestruturas transfronteirizas, a cooperación entre os administradores de infraestruturas implicados facilitará a coordinación e preparación necesarias dos servizos de emerxencia correspondentes a ambos os dous lados da fronteira.

#### Artigo 14. *Informes anuais de seguridade.*

Antes do 31 de maio de cada ano, todos os administradores de infraestruturas e as empresas ferroviarias presentaranlle á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria un informe anual de seguridade relativo ao ano natural anterior. O informe de seguridade constará dos elementos seguintes:

a) información sobre como se cumpriron os obxectivos de seguridade da organización durante o citado período e os resultados dos plans de seguridade;

b) un informe sobre a definición de indicadores nacionais de seguridade e dos indicadores comúns de seguridade na medida en que sexan de aplicación para a organización que emita informe.

c) os resultados das auditorías internas da seguridade;

d) as observacións respecto ás deficiencias e aos funcionamentos defectuosos dos servizos ferroviarios e da xestión da infraestrutura que poidan revestir interese para a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, con inclusión dun resumo da información facilitada polos axentes correspondentes, de conformidade co artigo 4, número 4, letra b); e

e) un informe sobre a aplicación dos métodos comúns de seguridade pertinentes.

### CAPÍTULO III

#### **Autorización de seguridade**

*Artigo 15. Autorización de seguridade dos administradores de infraestruturas.*

1. Para o exercicio das funcións de administración de infraestruturas na Rede ferroviaria de interese xeral, os administradores de infraestruturas deberán dispor da preceptiva autorización de seguridade emitida pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

2. A autorización de seguridade confirma que o administrador de infraestruturas estableceu e aprobou un sistema propio de xestión da seguridade segundo o disposto no artigo 13, e inclúe os procedementos e disposicións establecidos neste artigo para que se cumpran os requisitos necesarios para o deseño, mantemento e explotación da infraestrutura ferroviaria en condicións de seguridade, incluídos, de ser o caso, o mantemento e a explotación do sistema de control do tráfico e de sinalización.

3. Os administradores de infraestruturas estarán obrigados a cumprir, en todo momento, as condicións establecidas na súa respectiva autorización de seguridade. O incumprimento destas condicións poderá determinar a aplicación dos procedementos dos artigos 19 e 20, sen prexuízo do réxime sancionador establecido na normativa vixente.

4. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria comunicarlle á Axencia Ferroviaria da Unión Europea as autorizacións de seguridade que expedise, renovase, modifícase ou revogase nun prazo de dúas semanas desde a data da súa expedición, renovación, modificación ou revogación. A dita información indicará o nome e enderezo do administrador de infraestruturas titular da autorización de seguridade, a data de expedición, o seu alcance e validez e, no caso de revogación, as razóns da súa decisión.

*Artigo 16. Solicitude da autorización de seguridade.*

1. Para obter a autorización de seguridade, o administrador de infraestruturas deberá presentarlle unha solicitude á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, coa cal se xuntará a documentación que xustifique que o solicitante dispón dun sistema de xestión da seguridade e que cumpre os requisitos específicos necesarios para a administración da rede nas adecuadas condicións de seguridade.

2. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá solicitar os documentos ou a información adicional que resulten precisos para completar a documentación achegada na solicitude.

3. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria proporcionará gratuitamente unha guía orientativa, a través da súa páxina web, que exporá e precisará os requisitos que se deben reunir e os documentos que se deben presentar para obter as autorizacións de seguridade.

*Artigo 17. Resolución sobre a solicitude de outorgamento da autorización de seguridade.*

1. Para expedir a autorización de seguridade, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria avaliará o expediente en relación con todos os elementos especificados neste artigo, os obxectivos comúns de seguridade, a súa conformidade cos requisitos de

seguridade fixados nas especificacións técnicas de interoperabilidade, así como en canto a que se apliquen os elementos pertinentes dos métodos comúns de seguridade e as normas nacionais notificadas.

2. No prazo dun mes a partir da recepción da solicitude, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria notificaralle ao administrador de infraestruturas que o expediente está completo ou pediralle a información complementaria ou os documentos que considere pertinentes sobre aquela, para cuxa entrega establecerá un prazo máximo.

3. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria terá a facultade de efectuar, como parte da citada avaliación, visitas e inspeccións das instalacións do administrador de infraestruturas, así como auditorías.

4. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria está obrigada a resolver expresamente e a notificar sen demora, como máximo dentro dos catro meses seguintes á data da recepción da documentación que xunta a solicitude inicial ou de calquera outra información ou documentación complementaria solicitada, sobre a autorización de seguridade, ou sobre a súa non procedencia.

5. As resolucións da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria serán sempre motivadas e poñen fin á vía administrativa. Contra elas poderase interpor recurso potestativo de reposición, no prazo dun mes desde a notificación da resolución, ou acudir directamente á vía xurisdiccional contencioso-administrativa.

6. No caso das infraestruturas transfronteirizas, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria cooperará coas autoridades nacionais de seguridade competentes para os efectos da expedición das autorizacións de seguridade.

#### Artigo 18. *Vixencia da autorización de seguridade.*

1. A autorización de seguridade terá un período de vixencia máximo de cinco anos. Poderá renovarse sempre que se cumpran as condicións exixidas para o seu outorgamento, logo de solicitude do administrador de infraestruturas formulada, polo menos, seis meses antes da súa data de expiración.

2. A autorización de seguridade deberá revisarse, en todo ou en parte, sempre que se produzan modificacións substanciais nas condicións que se acreditaron para o seu outorgamento en canto aos subsistemas fixos, ou en canto aos principios e normas básicas que rexen a súa explotación e mantemento. Para estes efectos, os administradores de infraestruturas notificaránlle sen demora á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria calquera modificación que se produza sobre os referidos aspectos.

3. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá exixir a revisión das autorizacións de seguridade que expedise se se producen cambios substanciais no marco regulamentario da seguridade.

#### Artigo 19. *Supervisión da autorización de seguridade.*

1. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria levará a cabo, no ámbito das súas competencias, os controis necesarios para comprobar que os administradores de infraestruturas cumpren as normas de seguridade en relación coa súa actividade.

2. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria utilizará a información recompilada durante o proceso de expedición da autorización de seguridade para os efectos de supervisión da actividade dos administradores de infraestruturas.

Así mesmo, e co obxecto de renovar as autorizacións de seguridade, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria utilizará a información recompilada durante as súas actividades de supervisión.

3. Cando a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria constate que o administrador de infraestruturas incumpre algunha das condicións ou requisitos que recolle a súa autorización de seguridade, poderallo comunicar a esta entidade para que, no prazo máximo de seis meses desde a data de notificación, realice a súa emenda. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá ampliar este prazo, excepcionalmente, logo de petición motivada do administrador de infraestruturas.

4. Excepcionalmente, no caso de detectar un risco grave para a seguridade, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá establecer ou requirir ao administrador de infraestruturas que estableza medidas temporais de seguridade, incluída a restrición das actividades admitidas na autorización de seguridade.

A resolución da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria relativa ás medidas temporais de seguridade será executoria, sen prexuízo de que o administrador de infraestruturas afectado poida impugnalas mediante a interposición de recurso potestativo de reposición, no prazo dun mes, ou acudindo directamente á vía xurisdiccional contencioso-administrativa.

#### Artigo 20. *Revogación da autorización de seguridade.*

1. Cando o nivel dos incumprimentos detectados pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria a que se refire o número 3 do artigo 19 así o requira, ou a entidade non realizase a súa emenda, a Axencia procederá, de ser o caso, á revogación total ou parcial da dita autorización, para o cal iniciará o oportuno procedemento.

Con carácter previo ao comezo do procedemento, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá realizar actuacións para completar a información sobre os feitos que motivan a súa incoación e as circunstancias relevantes que concorran no caso.

2. Iniciado o procedemento, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá adoptar as medidas provisionais que considere oportunas por razóns de seguridade.

3. Unha vez acordada a iniciación do procedemento, notificaráselle ao administrador de infraestruturas afectado, que disporá dun prazo de quince días desde a data da notificación, para achegar cantas alegacións, documentos ou informacións considere convenientes.

4. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria resolverá e notificará no prazo de seis meses desde o inicio do expediente, incluíndo un pronunciamento expreso sobre as medidas provisionais adoptadas. Estas medidas quedarán sen efecto se, transcorrido este prazo, o procedemento non se resolveu. Transcorrido este prazo sen que se notificase a resolución de suspensión, producirase a caducidade do procedemento e quedará sen efecto a suspensión.

As resolucións da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria serán sempre motivadas e poñen fin á vía administrativa. Contra elas poderase interpor recurso potestativo de reposición, no prazo dun mes, ou acudir directamente á vía xurisdiccional contencioso-administrativa.

5. A modificación, suspensión ou revogación, total ou parcial, da autorización de seguridade non dará lugar a indemnización ningunha a favor do seu titular e levarase a efecto sen prexuízo da aplicación, de ser o caso, do réxime sancionador previsto na normativa vixente.

6. No non previsto na Lei 38/2015, do 29 de setembro, neste real decreto e nas disposicións regulamentarias que para o efecto se diten, o procedemento axustarase ao establecido na Lei 39/2015, do 1 de outubro, do procedemento administrativo común das administracións públicas.

### CAPÍTULO IV

#### **Certificado de seguridade único**

#### Artigo 21. *Certificado de seguridade único.*

1. Toda empresa ferroviaria que desexe prestar un servizo de transporte ferroviario sobre a Rede ferroviaria de interese xeral deberá estar en posesión dun certificado de seguridade único expedido:

a) Pola Axencia Ferroviaria da Unión Europea, que expedirá un certificado de seguridade único ás empresas ferroviarias cando o ámbito de operación abrangue máis dun

Estado membro da Unión Europea e cando o ámbito de operación se límite á Rede ferroviaria de interese xeral, salvo no caso previsto na letra b).

b) Pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, cando o ámbito de operación se límite á Rede ferroviaria de interese xeral e así o solicite a empresa.

2. O certificado de seguridade único acredita que a empresa ferroviaria estableceu un sistema propio de xestión da seguridade e está en condicións de cumprir os requisitos sobre sistemas de control, circulación e seguridade ferroviaria, de coñecementos e requisitos do seu persoal relacionado coa seguridade da circulación ferroviaria e de características técnicas do material rodante ferroviario que utiliza e das condicións do seu mantemento, co obxecto de controlar os riscos e prestar servizos de transporte na rede de forma segura.

3. As empresas ferroviarias están obrigadas a cumprir, en todo momento, as condicións establecidas no seu certificado de seguridade único. O incumprimento destas condicións poderá determinar a aplicación dos procedementos dos artigos 25 e 26, sen prexuízo da aplicación do réxime sancionador establecido na normativa vixente.

4. O certificado de seguridade único outorgarase á empresa ferroviaria respecto do conxunto dos servizos que vaia prestar e das liñas ferroviarias sobre as cales pretenda realizar a súa actividade.

#### Artigo 22. *Solicitud de certificado de seguridade único na Rede ferroviaria de interese xeral.*

1. Para obter o certificado de seguridade único, a empresa ferroviaria deberá presentar unha solicitude en que especificará o tipo e o alcance dos servizos ferroviarios que se van realizar e o ámbito de operación previsto.

2. A solicitude de certificado de seguridade único estará acompañada de documentación que acredite:

a) que a empresa ferroviaria estableceu o seu sistema de xestión da seguridade conforme o disposto no artigo 13 e que cumpre os requisitos establecidos nas especificacións técnicas de interoperabilidade, os métodos comúns de seguridade e os obxectivos comúns de seguridade, así como noutras normas pertinentes, co fin de controlar os riscos e prestar servizos de transporte de maneira segura dentro da Rede ferroviaria de interese xeral e

b) que a empresa ferroviaria, de ser o caso, cumpre os requisitos establecidos nas normas nacionais notificadas consonte o artigo 12.

Tanto a solicitude como a documentación anexa, así como a información que se poida obter durante a tramitación do expediente, as etapas intermedias dos procedementos correspondentes e os seus resultados, presentaranse a través do portelo único da Unión Europea.

3. No caso de que o ámbito de operación estea incluído integramente na Rede ferroviaria de interese xeral, o solicitante deberá optar por que a autoridade outorgante do certificado de seguridade único sexa a Axencia Ferroviaria da Unión Europea ou a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, caso en que será de aplicación o artigo seguinte.

#### Artigo 23. *Resolución sobre a solicitude de outorgamento do certificado de seguridade único.*

1. Para expedir o certificado de seguridade único, nos casos en que lle corresponda a competencia para iso, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria avaliará o expediente en relación con todos os elementos especificados no artigo anterior e aplicará o Regulamento de execución (UE) 2018/763 da Comisión, do 9 de abril de 2018, polo que se establecen as modalidades prácticas para a expedición de certificados de seguridade únicos a empresas ferroviarias conforme a Directiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeo e do Consello, e polo que se derroga o Regulamento (CE) n.º 653/2007 da Comisión.

2. No prazo dun mes a partir da recepción da solicitude, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria notificaralle ao solicitante que o expediente está completo ou pediralle información complementaria, para cuxa entrega fixará un prazo de 10 días hábiles, ampliábles a 5 máis por petición do interesado ou por propia iniciativa, cando os documentos requiridos presenten dificultades especiais, con indicación de que, se así non o fixer, se considerará que desiste da súa petición, logo de resolución que deberá ser ditada nos termos previstos no artigo 21 da Lei 39/2015, do 1 de outubro.

3. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria terá a facultade de efectuar, como parte da citada avaliación, visitas e inspeccións das instalacións da empresa ferroviaria, así como auditorías.

4. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria resolverá e notificará sobre o outorgamento ou denegación do certificado de seguridade único, dentro dun prazo de catro meses, como máximo, desde a data da recepción da documentación que acompaña a solicitude e calquera información ou documentación complementaria solicitada.

5. Toda decisión de denegación de expedición dun certificado de seguridade único ou de exclusión de parte da Rede ferroviaria de interese xeral de acordo cunha avaliación negativa deberá motivarse debidamente.

6. As resolucións da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria serán sempre motivadas e poñen fin á vía administrativa. Contra elas poderase interpor recurso potestativo de reposición, no prazo dun mes, ou acudir directamente á vía xurisdiccional contencioso-administrativa.

7. Os certificados de seguridade únicos outorgados pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria especificarán o tipo e o alcance dos servizos ferroviarios a que se refiren e o ámbito de operación. O certificado de seguridade único poderá referirse tamén aos apartadoiros que sexan de titularidade da empresa ferroviaria, cando estes estean incluídos no seu sistema de xestión da seguridade.

8. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria será plenamente responsable dos certificados de seguridade únicos que expida.

9. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria inscribirá no Rexistro Especial Ferroviario os datos sobre cada certificado de seguridade único que fose expedido, renovado, modificado ou revogado.

Comunicaráselle á Axencia Ferroviaria da Unión Europea os datos sobre cada certificado que se expedise, renovase, modificase ou revogase, no prazo de dúas semanas desde a súa expedición, renovación, modificación ou revogación. A dita información indicará o nome e o enderezo da empresa ferroviaria, a data da súa expedición, o tipo, o alcance, o ámbito de operación e a validez do certificado de seguridade único e, no suposto de revogación, as razóns que o xustifiquen.

10. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria proporcionará gratuitamente unha guía orientativa, a través da súa páxina web, que exporá e precisará os requisitos que deben reunirse e os documentos que se deben achegar para obter os certificados de seguridade únicos. Naqueles casos en que as empresas ferroviarias soliciten un certificado de seguridade único relativo á prestación de servizos nunha parte limitada da Rede ferroviaria de interese xeral, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria facilitaralles a aquelas, cando existan, orientacións particulares en que se indiquen concretamente as normas válidas que deben cumprirse na dita prestación.

#### Artigo 24. *Vixencia do certificado de seguridade único.*

1. O certificado de seguridade único terá un período de vixencia máximo de cinco anos e poderá renovarse sempre que se cumpran as condicións exixidas para o seu outorgamento e logo de solicitude da empresa ferroviaria, polo menos seis meses antes da súa data de expiración.

2. O certificado de seguridade único actualizarase, en todo ou en parte, sempre que se produzan modificacións substanciais nas condicións iniciais que a empresa ferroviaria acreditou para o seu outorgamento. As empresas ferroviarias deberán informar, sen demora, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria de todas as modificacións nas

condicións que foron acreditadas no seu día para o outorgamento do seu certificado de seguridade único, así como de cantas variacións fundamentais se produzan respecto do seu persoal ferroviario habilitado e do material rodante que autorizase.

A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria inscribirá no Rexistro Especial Ferroviario as modificacións no persoal habilitado relacionado coa seguridade na circulación e no material rodante ferroviario que se produzan unha vez concedido o certificado de seguridade único.

3. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá exixir a revisión dos certificados de seguridade únicos que expedise se se producen cambios substanciais no marco regulamentario da seguridade.

4. Se unha empresa ferroviaria que obtivo un certificado de seguridade único expedido pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria desexa ampliar o ámbito de operación na Rede ferroviaria de interese xeral, completará o expediente cos documentos pertinentes mencionados no artigo 13 en relación co ámbito de operación adicional. Presentará o expediente, a través do portelo único da Unión Europea, dirixido á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, que expedirá un certificado de seguridade único actualizado que teña por obxecto o ámbito de operación ampliado.

#### Artigo 25. *Supervisión do certificado de seguridade único.*

1. As empresas ferroviarias informarán a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria e, de ser o caso, o resto das autoridades nacionais de seguridade doutros Estados afectados do inicio de calquera nova operación de transporte por ferrocarril cun mínimo de dous meses de antelación, co obxecto de permitirles planificar as actividades de supervisión. As empresas ferroviarias facilitarán, así mesmo, unha desagregación por categorías de persoal e tipos de vehículos.

2. O titular dun certificado de seguridade único informará sen demora a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria e, de ser o caso, o resto das autoridades nacionais de seguridade doutros Estados afectados de calquera cambio importante na información a que se refire o número anterior.

3. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria levará a cabo, nas súas competencias de supervisión, os controis necesarios para comprobar o cumprimento por parte das empresas ferroviarias das normas de seguridade en relación coa súa actividade, material rodante e persoal ferroviario.

4. No caso dunha empresa ferroviaria que opere no territorio de varios Estados membros, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria cooperará na coordinación das actividades de supervisión da dita empresa co obxecto de garantir a comunicación de calquera información clave sobre ela, en particular polo que se refire aos riscos coñecidos e ao seu nivel de seguridade. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria compartirá a información coas autoridades nacionais de seguridade pertinentes e coa Axencia Ferroviaria da Unión Europea se comproba que a empresa ferroviaria non está a tomar as medidas necesarias de control de riscos.

A dita cooperación velará por que a supervisión sexa suficiente e se evite a duplicación de inspeccións e auditorías. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá participar na elaboración, de forma conxunta coas autoridades nacionais de seguridade doutros Estados membros afectados, dun plan común de supervisión co obxecto de asegurarse de que se leven a cabo periodicamente auditorías e outro tipo de inspeccións, tendo en conta o tipo e o alcance das operacións de transporte en cada un dos Estados membros de que se trate.

5. Se a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria comproba que a empresa ferroviaria titular dun certificado de seguridade único expedido pola Axencia Ferroviaria da Unión Europea deixou de reunir as condicións para posuír o dito certificado, solicitaralle a esta que restrinja ou revogue total ou parcialmente este certificado, de conformidade co establecido na normativa da Unión Europea.



No caso de desacordo entre a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria e a Axencia Ferroviaria da Unión Europea, observarase o previsto para tal suposto na normativa da Unión Europea de aplicación e seguirase o procedemento establecido no artigo 27.2.

6. Cando fose a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria a que expedise o certificado de seguridade único, poderá restrinxir ou revogar total ou parcialmente este certificado, motivando a súa decisión, e informará diso a Axencia Ferroviaria da Unión Europea.

O titular dun certificado de seguridade único que fose restrinxido ou revogado total ou parcialmente pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá interpor recurso potestativo de reposición, no prazo dun mes, ou acudir directamente á vía xurisdiccional contencioso-administrativa.

7. Se durante a supervisión a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria detecta a existencia dun risco grave para a seguridade, poderá aplicar temporalmente medidas de seguridade, incluídas a restrición ou a suspensión inmediatas das operacións pertinentes.

A resolución da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria relativa ás medidas temporais de seguridade será executoria, sen prexuízo de que o interesado poida impugnalas mediante a interposición dun recurso potestativo de reposición, no prazo dun mes, ou acudindo directamente á vía xurisdiccional contencioso-administrativa.

No caso de que o certificado de seguridade único fose expedido pola Axencia Ferroviaria da Unión Europea, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria informará inmediatamente das medidas adoptadas a Axencia Ferroviaria da Unión Europea e achegará as probas que considere adecuadas en apoio da súa decisión. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria cooperará coa Axencia Ferroviaria da Unión Europea no caso de que esta considere as medidas aplicadas desproporcionadas, para acadar unha solución mutuamente aceptable. A empresa ferroviaria poderá participar neste proceso. Se neste procedemento non se chega a un acordo, manterase a decisión da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria sobre as medidas temporais.

Se a duración da medida temporal for superior a tres meses, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria solicitaralle á Axencia Ferroviaria da Unión Europea que restrinxa ou revogue o certificado de seguridade único e aplicarse o procedemento establecido en número 5.

8. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria utilizará a información recibida da Axencia Ferroviaria da Unión Europea para os efectos de supervisión da empresa ferroviaria tras a expedición do seu certificado de seguridade único.

Así mesmo, co obxecto de renovar os certificados de seguridade únicos, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria utilizará a información recompilada durante as súas actividades de supervisión.

A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria adoptará as medidas necesarias para coordinar e garantir o intercambio completo de información referido nos números anteriores.

#### Artigo 26. *Procedemento de revogación do certificado de seguridade único.*

1. Cando a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria constate que unha empresa ferroviaria incumpre algunha das condicións requiridas para o outorgamento do certificado de seguridade único iniciará, de ser o caso, o procedemento para a súa revogación.

Con carácter previo ao comezo do procedemento de revogación, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá realizar actuacións para determinar, coa maior precisión posible, os feitos que motivan a incoación do procedemento e as circunstancias relevantes que concorran no caso.

2. Iniciado o procedemento, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá adoptar as medidas provisionais que xulgue oportunas cando o considere necesario por razóns de seguridade.

3. As medidas provisionais, que deberán ser proporcionadas, poderán consistir, entre outras, na suspensión temporal do certificado de seguridade único, na prestación de fianzas ou na retirada do material rodante ferroviario. Non se poderán adoptar medidas

provisionais que poidan causar prexuízos de difícil ou imposible reparación aos interesados ou que impliquen violación de dereitos amparados pola lei.

4. Unha vez acordada a iniciación do procedemento, notificaráselle á empresa ferroviaria afectada, que disporá dun prazo de quince días desde a data da notificación, para achegar cantas alegacións, documentos ou informacións considere convenientes.

5. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria resolverá e notificará a revogación no prazo de seis meses desde o inicio do expediente, e incluírá un pronunciamento expreso sobre as medidas provisionais adoptadas. Estas medidas quedarán sen efecto se, transcorrido este prazo, o procedemento non se resolveu. Transcorrido este prazo sen que se notificase a resolución de suspensión, producirase a caducidade do procedemento.

As resolucións da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria serán sempre motivadas e poñen fin á vía administrativa. Contra elas poderase interpor recurso potestativo de reposición, no prazo dun mes, ou acudir directamente á vía xurisdiccional contencioso-administrativa.

6. A revogación do certificado de seguridade único non dará lugar a indemnización ningunha a favor do seu titular e levarase a efecto sen prexuízo da aplicación, de ser o caso, do réxime sancionador previsto na normativa vixente.

7. No non previsto na Lei 38/2015, do 29 de setembro, neste real decreto e nas disposicións regulamentarias que para o efecto se diten, a revogación do certificado de seguridade único axustarase ao establecido na Lei 39/2015, do 1 de outubro, do procedemento administrativo común das administracións públicas.

8. Para que se teña en conta para efectos de acceso á rede, a revogación comunicaráselles aos administradores de infraestruturas.

#### *Artigo 27. Cooperación coa Axencia Ferroviaria da Unión Europea na expedición de certificados de seguridade únicos.*

1. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria colaborará coa Axencia Ferroviaria da Unión Europea nos procedementos para a resolución de solicitudes de certificado de seguridade único cuxo ámbito de operación abrangan un ou máis Estados membros, e inclúa a Rede ferroviaria de interese xeral na súa totalidade ou en parte. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria avaliará, por solicitude da Axencia Ferroviaria da Unión Europea, o cumprimento dos requisitos establecidos nas normas nacionais pertinentes.

A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá efectuar, como parte da citada avaliación, visitas e inspeccións das instalacións da empresa ferroviaria, así como auditorías, e solicitar a información suplementaria que considere pertinente. Así mesmo, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria facilitarálle á Axencia Ferroviaria da Unión Europea a organización das visitas, auditorías e inspeccións que esta decida levar a cabo no ámbito da Rede ferroviaria de interese xeral.

2. En caso de desacordo da Axencia Ferroviaria da Unión Europea cunha avaliación negativa do expediente de solicitude realizada pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, esta cooperará coa Axencia Ferroviaria da Unión Europea para acadar unha avaliación que sexa aceptable para ambas as partes. Cando sexa necesario, ambas as axencias poderán acordar que tamén participe a empresa ferroviaria. Se non se pode acadar este acordo dentro do prazo dun mes a partir do momento en que a Axencia Ferroviaria da Unión Europea comunicase o seu desacordo á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, esta poderá remitir o asunto, para a súa arbitrase, á sala de recurso.

No caso de que a Axencia Ferroviaria da Unión Europea non estea de acordo cunha avaliación positiva da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, esta cooperará coa Axencia Ferroviaria da Unión Europea para acadar unha avaliación que sexa aceptable para ambas as partes. Nese proceso poderá participar o solicitante se así o decidiron ambas as axencias. Se non se pode acadar dentro do prazo dun mes a partir do momento en que a Axencia Ferroviaria da Unión Europea comunicase o seu desacordo á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, aquela adoptará a súa decisión definitiva.

3. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, para os efectos de expedición de certificados de seguridade únicos, subscribirá acordos de cooperación coa Axencia

Ferroviaria da Unión Europea, de conformidade co artigo 76 do Regulamento (UE) 2016/796, do 11 de maio de 2016, relativo á Axencia Ferroviaria da Unión Europea e polo que se derroga o Regulamento (CE) n.º 881/2004. Os acordos de cooperación serán acordos específicos ou acordos marco e neles poderán ser parte tamén autoridades nacionais de seguridade doutros Estados membros. Os acordos de cooperación incluírán unha descrición detallada das tarefas e condicións dos resultados que deban acadarse, os prazos aplicables á súa realización e un rateo das taxas que deba aboar o solicitante.

## CAPÍTULO V

### Entidades encargadas do mantemento

Artigo 28. *Entidades encargadas do mantemento de vehículos ferroviarios.*

1. Os vehículos ferroviarios, antes da súa utilización na Rede ferroviaria de interese xeral, deberán ter unha entidade encargada do mantemento asignada a eles. A dita entidade deberá estar inscrita no Rexistro Especial Ferroviario entrementes o Rexistro Europeo de Vehículos non estea operativo ou, de ser o caso, no rexistro nacional de vehículos doutro Estado membro da Unión Europea, de conformidade coa normativa da Unión Europea na materia.

2. A entidade encargada do mantemento deberá garantir que os vehículos de cuxo mantemento se encarga están en condicións de operar de maneira segura, todo iso sen prexuízo da responsabilidade das empresas ferroviarias e dos administradores de infraestruturas na explotación segura dun tren que establece o artigo 4.

3. A entidade encargada do mantemento establecerá un sistema de mantemento de vehículos e mediante o dito sistema:

- a) velará por que os vehículos se manteñan de acordo co expediente de mantemento de cada vehículo e cos requisitos en vigor, incluídas as normas de mantemento e as especificacións técnicas de interoperabilidade correspondentes;
- b) aplicará o método común de seguridade para a avaliación e valoración do risco, e cooperará con outros axentes cando cumpra;
- c) garantizará que os seus contratistas apliquen medidas de control de riscos mediante a aplicación do método común de seguridade para a vixilancia e velará por que se recolla a dita garantía en acordos contractuais, que se darán a coñecer por requirimento da Axencia Ferroviaria da Unión Europea, da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria ou doutra autoridade nacional de seguridade que poida reclamálos;
- d) garantizará a rastrexabilidade das actividades de mantemento realizadas sobre cada vehículo.

Artigo 29. *Funcións do sistema de mantemento de vehículos ferroviarios.*

1. O sistema de mantemento permitirá desenvolver as seguintes funcións:

- a) a función de xestión. Consiste en supervisar e coordinar as funcións de mantemento a que se refiren as letras b), c) e d) seguintes e en velar por que os vehículos estean en condicións de operar de maneira segura no sistema ferroviario;
- b) a función de desenvolvemento do mantemento. Consiste en asumir a xestión da documentación de mantemento, incluída a xestión da configuración, sobre a base dos datos de deseño e operativos, así como do rendemento e a experiencia;
- c) a función de xestión do mantemento da frota. Consiste en xestionar a retirada dos vehículos para o seu mantemento e o seu retorno ao servizo tras o mantemento,
- d) a función de execución do mantemento. Consiste en efectuar o mantemento técnico requirido dun vehículo ou de partes del, incluída a expedición da documentación relativa á aptitude para o servizo.

2. A función de xestión propiamente dita deberá ser asumida pola entidade encargada do mantemento, aínda que poderá externalizar a outras partes contratantes, como centros

de mantemento, a totalidade ou unha parte das funcións de mantemento mencionadas nas letras b), c) e d).

3. A entidade encargada do mantemento velará por que todas as funcións mencionadas nas letras b), c) e d) cumpran os requisitos e criterios de avaliación establecidos no anexo VI.

4. Os centros de mantemento aplicarán as seccións pertinentes do anexo VI que se especifiquen na normativa europea que en cada momento resulten de aplicación ás funcións e actividades que se deban certificar.

#### Artigo 30. *Certificación da entidade encargada do mantemento e dos centros de mantemento.*

1. A certificación que estableza o cumprimento dos requisitos do anexo VI será obrigatoria para as entidades encargadas do mantemento:

- a) que sexan responsables do mantemento de vagóns de mercadorías, ou
- b) que non sexa unha empresa ferroviaria ou un administrador de infraestruturas que mantén vehículos exclusivamente para as súas propias operacións.

2. Calquera entidade encargada do mantemento de vehículos distintos dos mencionados no número 1 poderá solicitar unha certificación.

3. O cumprimento do anexo VI demostrarase ben mediante unha certificación de entidade encargada de mantemento, ben, sen prexuízo do disposto no número 1, no caso das empresas ferroviarias, mediante o proceso de obtención do certificado de seguridade único ou ben, no caso dos administradores de infraestruturas, mediante o proceso de concesión da autorización de seguridade.

4. A certificación de entidade encargada do mantemento será expedida por un organismo que estea acreditado ou recoñecido, ou pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, de conformidade coas condicións seguintes:

- a) os procesos de acreditación e de recoñecemento do proceso de certificación basearanse en criterios de independencia, competencia e imparcialidade;
- b) o sistema de certificación acreditará que unha entidade encargada do mantemento estableceu un sistema de mantemento para garantir o estado de funcionamento seguro de calquera vehículo de cuxo mantemento se encarga;
- c) a certificación das entidades encargadas do mantemento basearase nunha avaliación sobre a aptitude da entidade encargada do mantemento de cumprir os requisitos e criterios de avaliación pertinentes establecidos no anexo VI e de aplicarlos con coherencia. A dita certificación incluírá un sistema de supervisión que permita velar polo adecuado cumprimento continuado dos ditos requisitos e criterios de avaliación despois da concesión da certificación das entidades encargadas do mantemento;
- d) a certificación dos centros de mantemento basearase no cumprimento das seccións do anexo VI que correspondan, aplicadas ás funcións e actividades que en cada caso se certifiquen.

5. Os certificados expedidos noutros Estados membros da Unión Europea serán válidos en España. Igualmente, os certificados emitidos en España serán válidos en toda a Unión Europea.

#### Artigo 31. *Excepcións ao sistema de certificación das entidades encargadas do mantemento.*

1. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá aplicar medidas alternativas ao réxime establecido nos artigos anteriores, co fin de identificar a entidade encargada do mantemento asignada ao vehículo, nos casos seguintes:

- a) vehículos matriculados nun terceiro país e mantidos conforme a lexislación dese país;

- b) vehículos utilizados nas redes ou liñas cuxo largo de vía sexa diferente do da Rede ferroviaria principal na Unión Europea e con respecto aos cales o cumprimento dos requisitos establecidos no artigo 28 se realice mediante acordos con terceiros países;
- c) vagóns de mercadorías e coches de viaxeiros de uso compartido con terceiros países cuxo largo de vía sexa distinto do da rede ferroviaria principal da Unión Europea;
- d) vehículos utilizados en redes excluídas do ámbito de aplicación deste real decreto;
- e) material militar e de transporte especial que requira un permiso *ad hoc* da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria antes da súa entrada en servizo.

2. As medidas alternativas a que se refire o número anterior aplicaranse mediante excepcións que concederá a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria cando:

- a) se rexistren vehículos conforme o establecido no artigo 134, no referente á determinación da entidade encargada do mantemento;
- b) se expidan certificados de seguridade únicos a empresas ferroviarias e autorizacións de seguridade a administradores de infraestruturas, no referente á determinación ou certificación da entidade encargada do mantemento.

Nos casos reflectidos nas letras d) e e) do número anterior concederanse excepcións por períodos de cinco anos como máximo.

3. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria determinará e xustificará as referidas excepcións no informe anual que se remitirá á Axencia Ferroviaria da Unión Europea sobre as súas actividades do ano anterior establecido no artigo 8.

## CAPÍTULO VI

### Réxime aplicable ao persoal ferroviario

#### Sección 1.<sup>a</sup> Acceso do persoal ferroviario aos servizos de formación

Artigo 32. *Acceso aos servizos de formación.*

1. As empresas ferroviarias e administradores de infraestruturas proporcionarán, aos membros do seu persoal que desempeñe tarefas de seguridade, acceso libre e non discriminatorio aos servizos de formación, sempre que a dita formación sexa necesaria para o seu desempeño.

2. As empresas ferroviarias ou administradores de infraestruturas que soliciten a un centro homologado formación necesaria para a explotación de servizos dentro do seu ámbito de operación terán dereito a que se lles proporcione de maneira non discriminatoria, dentro das posibilidades e recursos do centro.

3. No caso de que se trate dunha formación impartida exclusivamente nun único centro de formación, este deberaa pór á disposición daquelas empresas ou administradores que llo soliciten a un prezo razoable e non discriminatorio en relación co custo, incluíndo unha marxe de beneficio razoable.

4. Todos os cidadáns terán acceso á formación impartida polos centros homologados de formación do persoal ferroviario de maneira non discriminatoria.

5. Sen prexuízo de que a formación inclúa o coñecemento necesario do sistema de xestión de seguridade da empresa ferroviaria ou administrador de infraestruturas en que se realice a súa parte práctica, os centros procurarán que a formación recibida polos candidatos inclúa os coñecementos xerais e troncais precisos para que os candidatos poidan exercer as súas funcións nas diferentes entidades do sector.

Artigo 33. *Programas formativos.*

1. A formación que as empresas ferroviarias e administradores de infraestruturas proporcionen ao seu persoal que desempeñe funcións de seguridade deberá incluír o coñecemento necesario dos itinerarios, as normas e procedementos de explotación, o

sistema de control, mando e sinalización e os procedementos de emerxencia aplicados nas rutas explotadas.

2. Nos programas formativos destinados á obtención e ao mantemento dos títulos habilitantes do persoal ferroviario incluíranse contidos acerca da prohibición do consumo de alcol, drogas e substancias psicoactivas e de concienciación sobre o uso responsable de medicamentos.

Ademais, nos programas formativos referidos no parágrafo anterior incluíranse contidos sobre as necesidades das persoas con discapacidade en relación coa atención e a seguridade, así como deseño para todos e accesibilidade universal.

3. Nos programas formativos do persoal ferroviario que teña relación cos usuarios, incorporaranse módulos de concienciación xeral relativos ás necesidades de atención, seguridade e accesibilidade das persoas con discapacidade en contornos ferroviarios.

### *Sección 2.<sup>a</sup> Cualificación do persoal ferroviario*

#### *Artigo 34. Cualificación do persoal ferroviario.*

1. O persoal que preste os seus servizos no ámbito ferroviario deberá contar coa cualificación suficiente que permita a prestación do servizo ferroviario coas debidas garantías de seguridade e de eficiencia.

2. As condicións e requisitos para obter os títulos habilitantes necesarios para o desempeño das funcións propias do persoal ferroviario, así como o réxime de autorización e funcionamento dos centros homologados de formación e de recoñecemento médico do dito persoal, serán establecidos mediante orde ministerial ditada conforme o indicado no punto segundo do artigo 69 da Lei 38/2015, do 29 de setembro.

### *Sección 3.<sup>a</sup> Planificación do traballo do persoal ferroviario*

#### *Artigo 35. Planificación dos tempos de traballo e descanso.*

As entidades ferroviarias establecerán nos seus sistemas de xestión da seguridade os procedementos para planificar a actividade do seu persoal; en particular, definirán os tempos de traballo relacionados coa seguridade operacional e de descanso.

Na dita planificación terase en conta o tipo de tarefa que se vai realizar, de tal maneira que se cumpra a normativa en termos de ergonomía do posto de traballo e que o persoal adscrito a el se manteña en condicións físicas e psíquicas adecuadas para o desenvolvemento da tarefa.

Na planificación da actividade do seu persoal, as entidades ferroviarias e aquelas empresas que lles presten servizos deberán ter en conta aquelas circunstancias que poidan ter incidencia na seguridade desde o punto de vista do factor humano como, entre outros, a carga de traballo, a interface entre a persoa e o posto de traballo, o estrés, o cansazo, o traballo a quendas, as condicións ambientais do posto, a presenza de traballos rutineiros e repetitivos, a complexidade das tarefas e procesos que se deban executar ou os tempos sen actividade dentro da xornada laboral.

#### *Artigo 36. Tempos máximos de condución.*

1. As empresas ferroviarias e os administradores de infraestruturas serán responsables do cumprimento dos tempos máximos de condución dos maquinistas que traballen para elas, en virtude das súas obrigacións de planificación das actividades e vixilancia delas.

Pola súa banda, os maquinistas tamén serán responsables do cumprimento dos tempos máximos de condución, respectando os tempos planificados nos servizos que se lles asignaron.

2. Considerarase tempo de condución a duración da actividade durante a cal o maquinista é responsable da condución dun vehículo ferroviario, coa exclusión do tempo

previsto para a posta en servizo e a posta fóra de servizo do vehículo. Inclúe a realización de manobras que leven asociado o manexo do vehículo ferroviario en movemento. Tamén se computarán como tempo de condución as interrupcións en que o maquinista permanece como responsable do vehículo para efectos de condución, é dicir, con atención á circulación ferroviaria.

3. Establécense os seguintes límites de tempos de condución:

- a) O tempo máximo de condución continuada será de 6 horas.
- b) O tempo máximo de condución diaria será de 9 horas.

4. O cómputo do tempo máximo de condución realizarase por períodos de 24 horas. Este período iniciarase co comezo da actividade de condución e rematará cando se goce de forma continuada e completa do descanso mínimo establecido pola correspondente normativa laboral.

5. A condución continuada considerarase interrompida cando se goce dunha pausa de polo menos 45 minutos na cal o maquinista non será responsable do tren para os efectos de circulación, nin poderá ser requirido para realizar ningún tipo de servizo, actividade ou control aleatorio de alcol ou drogas.

Na planificación das circulacións, as empresas ferroviarias incluírán en que punto do itinerario se prevé a realización do descanso, acoutándoo coa hora de inicio e finalización en función do horario planificado do tren. Sempre que sexa posible, procurarase que o lugar da pausa dispoña de instalacións adecuadas para permitir o descanso. De non ser posible a pausa no horario programado ou de xurdiren circunstancias imprevistas, a empresa ferroviaria, a través do seu centro de xestión e en comunicación co administrador de infraestruturas, acordará co maquinista onde e como realizar o descanso sen exceder os tempos máximos de condución.

Esta pausa non se computará como período de condución.

6. O establecido nos números anteriores enténdese sen prexuízo das facultades de vixilancia e control do cumprimento da normativa laboral, referidas a tempo de traballo atribuídas ao organismo estatal Inspección de Traballo e Seguridade Social, así como das competencias en materia laboral asignadas ás autoridades laborais das comunidades autónomas.

7. Esta disposición non afecta as prescricións relativas ao transporte ferroviario contidas na subsección 3.<sup>a</sup> da sección 4.<sup>a</sup> do capítulo II do Real decreto 1561/1995, do 21 de setembro, sobre xornadas especiais de traballo.

#### Artigo 37. *Tempos máximos de condución por equipos.*

1. Considérase condución por equipos cando na cabina de condución existen dous maquinistas que alternan a condución do tren, de xeito que o maquinista que non conduce non realiza ningunha función relacionada coa condución.

2. Para os efectos de tempo de condución continuada, computarase o tempo de condución exclusivamente ao maquinista que estea a efectuar a condución. Ao outro maquinista, sempre que non conduza, seralle computado como tempo de xornada laboral.

3. A condución por equipos deberá interromperse polo menos cada 6 horas, por un período mínimo de 45 minutos, co tren detido e con ambos os maquinistas fóra da cabina de condución.

#### Artigo 38. *Tempos máximos de actividade de control do tráfico.*

1. O cumprimento dos tempos máximos de actividade de control do tráfico será responsabilidade dos responsables de circulación e dos administradores de infraestruturas de que dependan.

2. Considerarase tempo de actividade de control do tráfico dun responsable de circulación aquel en que este se encontra dirixindo a circulación de trens e manobras.

3. Os sistemas de xestión da seguridade dos administradores de infraestruturas conterán os seguintes parámetros en relación coa actividade de control do tráfico dos seus responsables de circulación:

- a) Tempos máximos continuados nun período.
- b) Tempos máximos nunha xornada.
- c) Duración mínima das pausas para que permitan considerar interrompida a xornada.
- d) Regulación da toma e deixación do servizo.

Os tempos anteriores deberán ter en conta as condicións particulares do control do tráfico, tales como os sistemas de bloqueo presentes, o grao de automatización da súa actividade, as situacións degradadas, o volume de tráfico ou a acumulación con outras tarefas.

4. O cómputo do tempo máximo de control do tráfico realizarase por períodos de 24 horas. Este período iniciarase co comezo da actividade de control do tráfico e rematará cando se goce de forma continuada e completa do descanso mínimo establecido pola correspondente normativa laboral.

5. O establecido nos números anteriores enténdese sen prexuízo das facultades de vixilancia e control do cumprimento da normativa laboral, referidas a tempo de traballo atribuídas ao organismo estatal Inspección de Traballo e Seguridade Social, así como das competencias en materia laboral asignadas ás autoridades laborais das comunidades autónomas.

#### Artigo 39. *Control dos tempos máximos.*

A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria supervisará o cumprimento das medidas establecidas nos sistemas de xestión da seguridade das empresas ferroviarias e administradores de infraestruturas relativas ao deseño e control dos tempos de actividade do persoal ferroviario e, en particular, das xornadas de traballo do persoal de circulación e conducción, así como os tempos de control do tráfico e conducción e período de descanso do dito persoal.

O organismo estatal Inspección de Traballo e Seguridade Social, así como as administracións das comunidades autónomas con competencias en materia laboral, colaborarán coa Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria co fin de permitir que esta poida cumprir co seu labor de supervisión da seguridade ferroviaria.

Da mesma forma, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria colaborará coa Inspección de Traballo e Seguridade Social co fin de permitir que esta poida cumprir co seu labor de vixilancia e exixencia do cumprimento da normativa da orde social.

#### *Sección 4.<sup>a</sup> Control de consumo de substancias que poidan perturbar o desempeño do servizo ferroviario*

#### Artigo 40. *Controis para a detección do consumo de alcol e de indicios analíticos de consumo de drogas de abuso e substancias psicoactivas no persoal ferroviario.*

1. Nas avaliacións que se efectúen nos centros de recoñecemento médico homologados para o outorgamento, mantemento e renovación de certificados de aptitude psicofísica, realizaranse probas específicas para detectar consumo de alcol e indicios analíticos de consumo de drogas de abuso e substancias psicoactivas. Para iso, o persoal subscribirá un consentimento informado cuxo contido mínimo será regulado mediante orde do ministro de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana.

2. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, cando así o considere no exercicio das súas facultades de supervisión, ordenará a realización de controis aleatorios do persoal ferroviario, e poderá requirir a colaboración dos organismos cualificados que determine.



Así mesmo, a Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, en virtude das súas competencias en materia de investigación, poderá ordenar a realización de controis ao persoal implicado en sucesos suxeitos a investigación.

3. Os administradores de infraestruturas e as empresas ferroviarias programarán e realizarán controis aleatorios para a detección de taxas de alcolemia e drogas de abuso e substancias psicoactivas entre todo o persoal habilitado por eles, en cumprimento do seu programa de vixilancia interna. Así mesmo, realizarán estes controis no caso de accidentes e incidentes en que se vexan involucrados.

Os procedementos para realizar os controis estarán recollidos no seu sistema de xestión de seguridade, e especificarán os medios utilizados, a garantía de que estes son revisados e calibrados, o sistema de cadea de custodia utilizado, os tempos de realización das probas, así como o persoal que está autorizado para realizar as ditas probas e a cualificación precisa para iso.

4. De igual modo ao recollido no número anterior, as entidades explotadoras de instalacións de servizo conectadas coa Rede ferroviaria de interese xeral poderán levar a cabo controis para a detección de consumo de alcol e drogas entre o seu persoal que leve a cabo funcións relacionadas coa seguridade ferroviaria.

#### Artigo 41. *Garantía no tratamento das mostras e resultados dos controis.*

1. Para lle garantir ao interesado a identidade e integridade da mostra biolóxica analizada e a idoneidade do resultado obtido, establecerase un procedemento de cadea de custodia das mostras biolóxicas obtidas.

2. Ás mostras que resulten positivas realizaráselles unha segunda proba, considerada de confirmación, que se efectuará cun método analítico de maior sensibilidade, capaz de validar os resultados obtidos. No informe final do laboratorio deberase precisar a técnica utilizada e a concentración da substancia ou substancias detectadas.

3. No caso das probas realizadas dentro das avaliacións dos certificados de aptitude psicofísica, o resultado completo destas só se lles poderá entregar ás persoas titulares dos certificados. O certificado coa consideración de apto ou non apto será entregado, ademais, á entidade ferroviaria que programou o recoñecemento e, de ser o caso, á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, se esta o solicita.

#### Artigo 42. *Probas empregadas en controis aleatorios ou como consecuencia de accidentes ou incidentes.*

1. No curso dos controis realizaranse as seguintes probas:

a) Proba inicial: será realizada cun método de suficiente sensibilidade que permita desbotar dunha maneira rápida que se está levando a cabo a actividade baixo os efectos de substancias non desexables.

b) Proba de confirmación: será realizada sobre as mostras que desen positivas na proba inicial, co obxectivo de poder validar os resultados que se obtiveron nela, aplicando agora un método analítico de maior sensibilidade que na proba inicial. No informe final do laboratorio, cando este interveña, deberase precisar a técnica utilizada e a concentración da substancia ou substancias detectadas.

2. Adicionalmente, naqueles casos en que o resultado da proba de confirmación sexa positivo e non transcorrese aínda un período de tempo que puidese modificar substancialmente os resultados das primeiras probas, os interesados poderán solicitar unha proba adicional de contraste dos resultados obtidos mediante análises de sangue, urina ou outras análogas a criterio facultativo.

Cando a proba adicional de contraste ofrezca un resultado positivo, o interesado deberá aboar o seu custo.

Artigo 43. *Realización das probas de consumo de alcol.*

1. As probas empregadas para a detección do consumo de alcol, no caso de controis aleatorios ou como consecuencia de accidentes ou incidentes ferroviarios, consistirán en:

- a) Proba inicial: verificación do aire expirado mediante dispositivos homologados.
- b) Proba de confirmación: verificación do aire expirado mediante dispositivos evidenciais ou ben, alternativamente, a través dunha análise de mostras de sangue.

Non obstante, cando existan razóns xustificadas que impidan realizar estas probas, poderase ordenar a realización doutras análises clínicas alternativas.

2. O resultado obtido tras a realización das probas considerárase positivo cando supere as taxas de alcol máximas seguintes na proba de confirmación:

- Taxa de alcol en aire expirado: 0,05 miligramos por litro.
- Taxa de alcol en sangue: 0,10 gramos por litro.

Artigo 44. *Realización das probas analíticas para a detección de consumo de drogas de abuso e substancias psicoactivas.*

1. As probas analíticas para a detección de consumo de drogas de abuso e substancias psicoactivas, no caso de controis aleatorios ou como consecuencia de accidentes ou incidentes ferroviarios, consistirán en:

- a) Proba inicial: verificación mediante análises de matrices biolóxicas de saliva-fluído oral mediante un dispositivo homologado.
- b) Proba de confirmación: verificación mediante análises de matrices biolóxicas de saliva-fluído oral mediante análise cromatográfica.

Non obstante, cando existan razóns xustificadas que impidan realizar estas probas, poderase ordenar a realización doutras análises clínicas alternativas.

2. Nas probas controláranse, polo menos, as substancias seguintes: anfetaminas, metanfetaminas, benzodiazepinas, cocaína, opiáceos e cannabis.

3. O resultado obtido tras a realización das probas considerárase positivo se existen indicios analíticos das ditas substancias na proba de confirmación, agás que se acredite o seu uso terapéutico mediante un certificado dun centro médico homologado. Nese caso, este certificado deberá acreditar que o seu consumo non perturba as facultades normais do interesado e que lle permite desenvolver as súas funcións con plenas garantías de seguridade. Para iso o interesado levará sempre consigo o referido certificado médico e deberá achegalo previamente á realización do correspondente control.

Artigo 45. *Actuación no suposto de probas con resultado positivo.*

1. Se o resultado da proba de confirmación nun control aleatorio ou como consecuencia de accidentes ou incidentes ferroviarios é positivo, suspenderase o título habilitante por un período mínimo de tres meses. Para recuperar este título deberá obterse un novo certificado de aptitude psicofísica.

O resultado positivo comunicarllo á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria a entidade ferroviaria.

2. Se durante as probas periódicas de valoración de capacidade psicofísica se obtén un resultado positivo, o suxeito será valorado coa consideración de non apto temporal, por un período nunca inferior a tres meses.

Artigo 46. *Medicamentos que poden perturbar ou diminuír as facultades psicofísicas do persoal ferroviario habilitado.*

1. Será responsabilidade do persoal ferroviario, cando realice as funcións establecidas no seu título habilitante, pór en coñecemento dos facultativos que lle vaian

prescribir un tratamento médico as exixencias das súas funcións no seu posto de traballo, solicitando que quede constancia no seu historial médico, para que os ditos facultativos valoren a súa compatibilidade coa medicación prescrita.

Os facultativos deberán ter en conta as ditas exixencias do posto de traballo do persoal ferroviario antes de prescribir medicamentos, para poder decidir se estes poden substituírse por outros ou se a persoa non pode levar a cabo a súa tarefa habitual. Como referencia, evítanse todos aqueles que fosen cualificados como susceptibles de reduciren «a capacidade de conducir ou manexar maquinaria perigosa» pola Axencia Española de Medicamentos e Produtos Sanitarios e que inclúan a correspondente advertencia no seu prospecto e un símbolo específico na súa cartonaxe exterior, conforme o Real decreto 1345/2007, do 11 de outubro, polo que se regula o procedemento de autorización, rexistro e condicións de dispensación dos medicamentos de uso humano fabricados industrialmente.

2. Se, malia o anterior, o facultativo considera que é necesario prescribir un medicamento dos non admisibles e considera que, polas condicións particulares do paciente, non prexudica o desempeño da súa actividade, o traballador deberá informar inmediatamente a súa entidade ferroviaria.

Pola súa vez, a entidade ferroviaria enviará o traballador a un centro médico homologado para que se lle realice un recoñecemento psicofísico e emita unha valoración mediante un certificado de aptitude psicofísica.

3. Mediante orde do ministro de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana publicarase a listaxe daqueles principios activos baixo cuxos efectos se debe evitar en todo caso o desempeño das actividades, que comprenderá aqueles que deben ser incluídos nos controis para detección de indicios analíticos de consumo de drogas de abuso e substancias psicoactivas.

## CAPÍTULO VII

### Pasos a nivel e outras interseccións

#### *Sección 1.<sup>a</sup> Disposicións xerais de pasos a nivel*

##### Artigo 47. *Consideracións xerais.*

1. Considérase paso a nivel calquera intersección a nivel entre unha estrada ou camiño e unha liña férrea, recoñecida polo administrador de infraestruturas e aberta a usuarios públicos ou privados.

Consideraranse dentro do paso a nivel os quince metros do camiño existentes a ambos os dous lados da vía.

2. Para os efectos deste real decreto, non se consideran pasos a nivel as interseccións de estradas ou camiños con liñas ferroviarias cando aquelas se produzan dentro de zonas industriais ou portuarias ou nos accesos a elas, conforme o establecido no artigo 8.8 da Lei 38/2015, do 29 de setembro.

Tampouco terán a consideración de pasos a nivel as interseccións das vías internas coas instalacións de servizo dentro das terminais de transporte de mercadorías.

Os sistemas de xestión da seguridade dos administradores de infraestruturas indicarán os sistemas de protección e as medidas de mitigación dos riscos que deben ter as ditas interseccións, así como os seus réximes de utilización e de policía de ferrocarrís. Especificamente, establecerán as condicións de circulación en réxime de marcha á vista, sen superar a velocidade de 40 km/h, ou de manobras.

3. Tampouco terán a consideración de pasos a nivel, para os efectos deste real decreto, as interseccións de estradas ou camiños con liñas ou tramos de liñas ferroviarias integradas na Rede ferroviaria de interese xeral susceptibles de seren utilizadas conxuntamente por trens e vehículos ferroviarios convencionais, e por tranvías, metros lixeiros ou outros medios de transporte, que cumpran os requisitos do artigo 8.9 da Lei 38/2015, do 29 de setembro.

Nestes tramos, o material ferroviario circulará en réxime de marcha á vista, sen superar a velocidade de 30 km/h na intersección.

4. Así mesmo, non se consideran pasos a nivel, para os efectos deste real decreto, os cruzamentos entre plataformas regulados no artigo 56 nin os cruzamentos para uso exclusivo da actividade ferroviaria ou dos servizos de emerxencia regulados no artigo 60.

5. Os pasos a nivel clasifícanse:

a) Segundo a súa titularidade:

- Públicos.
- Particulares.

b) Segundo a súa vida útil:

- Permanentes.
- Provisionais.

c) Segundo o seu uso específico:

- De vehículos (aínda que poidan ser utilizados tamén por peóns).
- De peóns.
- De peóns e gando.

6. Os novos cruzamentos de estradas ou camiños con liñas férreas que se produzan polo establecemento ou a modificación de calquera delas realizaranse a distinto nivel. Exceptúase o caso das interseccións recollidas nos números 2 e 3 deste artigo e os pasos a nivel provisionais regulados no artigo 48.

7. Cada administrador de infraestruturas, antes de realizar calquera actuación que poida afectar as condicións de circulación dunha estrada ou camiño con que o ferrocarril se cruce, deberá solicitar informe ao seu titular, co fin de que determine os requisitos técnicos que deben cumprir, dentro do seu ámbito de competencias, as obras correspondentes. O titular solicitará informe, pola súa vez, ao organismo competente en materia de regulación, ordenación e xestión do tráfico. O titular emitirá o informe solicitado no prazo dun mes; no caso contrario, e transcorrido este prazo, entenderase como emitido sen exigencia de ningún requisito. Reciprocamente, para as obras de estrada ou camiño que afecten a infraestructura ferroviaria, os administradores de infraestructuras deberán emitir, no referido prazo e cos mesmos efectos, informe vinculante onde establezan os requisitos técnicos que se deberán cumprir.

8. Sen prexuízo do que poidan establecer os convenios ou acordos previos entre o titular e o administrador de infraestructuras, as responsabilidades do mantemento do paso a nivel e os seus elementos (firme, drenaxe, sinalización, instalacións de seguridade, entre outros) son as seguintes:

a) Correspóndelle ao administrador da infraestructura o mantemento de todas as instalacións dentro da zona comprendida entre o carril exterior da vía e unha distancia de 3 metros do dito carril, con excepción da drenaxe lonxitudinal do camiño e a súa sinalización.

b) Correspóndelle ao titular da estrada ou camiño o mantemento de todos os seus elementos situados a ambos os dous lados do ferrocarril a partir dunha distancia de 3 metros do carril exterior, así como a drenaxe lonxitudinal e a sinalización viaria en toda a súa lonxitude.

Artigo 48. *Pasos a nivel provisionais.*

Unicamente con carácter excepcional e por causas xustificadas, os administradores de infraestructuras poderán autorizar, polo tempo estritamente necesario, o establecemento e a entrada en servizo de pasos a nivel provisionais.

Polo menos 15 días antes da entrada en servizo do paso a nivel, os administradores de infraestruturas acreditarán ante a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria que:

- a) Realizaron o proceso de xestión do risco para a implantación do paso a nivel consonte o método común de seguridade para a avaliación e valoración do risco.
- b) Tomaron as necesarias medidas de protección e mitigación de riscos, de ser o caso.

A protección destes pasos realizarase conforme o disposto no artigo 51 engadindo, de ser o caso, as medidas de protección e mitigación derivadas da avaliación do risco. As ditas medidas recolleranse na autorización outorgada polo administrador de infraestruturas.

#### Artigo 49. *Pasos a nivel particulares.*

1. Os pasos a nivel existentes establecidos para dar servizo a determinados predios ou recintos privados rexeranse polas condicións fixadas na correspondente autorización outorgada polo administrador de infraestruturas para o seu establecemento, e protexeranse conforme o disposto no artigo 51.

Queda prohibida a utilización do paso por persoas distintas ou para tráxicos ou fins diferentes aos comprendidos na súa autorización.

Os administradores de infraestruturas poderán modificar as condicións da autorización outorgada ou impor novas exixencias de seguridade ou condicións de paso cando as circunstancias do camiño ou do cruzamento variasen desde a data do seu outorgamento.

2. Os administradores de infraestruturas ou as administracións públicas competentes en materia de estradas poderán, de oficio, acordar a clausura dos pasos a nivel particulares cando se dea algún dos seguintes supostos:

- a) Que os seus titulares non respecten as condicións da autorización.
- b) Que os seus titulares non atendan debidamente a súa conservación, protección e sinalización.
- c) Que o cruzamento da vía poida realizarse por outros pasos próximos, a igual ou distinto nivel, conforme os criterios establecidos no artigo 54.

#### Artigo 50. *Inventario de pasos a nivel e outras interseccións.*

1. Os administradores de infraestruturas manterán un inventario de todos os pasos a nivel existentes nas liñas ferroviarias que administren, tanto dos de titularidade pública como dos particulares, así como tamén das interseccións recollidas nos números 2 e 3 do artigo 47.

Este inventario incluirá, polo menos, os seguintes datos de cada paso a nivel ou intersección:

- a) Localización.
- b) Tipo de estrada ou camiño atravesado polo ferrocarril, denominación e titular público ou particular.
- c) Uso ou usos específicos do paso a nivel ou intersección. Enténdese como uso específico aquel para o cal o paso a nivel dispón dun itinerario de paso e un sistema de protección exclusivo destinado a un determinado tipo de usuario. Distínguense, para ese efecto, tres tipos de uso específico: de vehículos, de peóns e de peóns e gando.
- d) Clase de protección asociada a cada uso específico.
- e) Intensidade media diaria de vehículos (A) que atravesan o paso a nivel ou intersección pola estrada ou camiño, cando sexa de uso específico de vehículos.
- f) Número medio diario de peóns (P) que atravesan o paso a nivel ou intersección, cando teña un uso específico de peóns ou de peóns e gando ou, aínda sendo específico de vehículos, se medise, por atoparse en zona urbana ou asimilada en que se considere un uso peonil relevante.
- g) Número medio diario de circulacións ferroviarias (T).
- h) Momento de circulación (A x T e/ou P x T).

- i) Velocidade máxima permitida do tren á altura do paso a nivel ou intersección ( $V_m$ ), en km/h.
- j) Número de vías existentes no paso a nivel ou intersección ( $n$ ).
- k) Visibilidade técnica ( $D_{tv}$ ,  $D_{tp}$ ) e real ( $D_{rv}$ ,  $D_{rp}$ ) asociadas a cada uso específico, segundo se define no anexo VII. En pasos a nivel ou interseccións con máis dun uso específico poderase supor que  $D_{rp} = D_{rv}$ .
- l) Datos de sinistralidade do paso a nivel.
- m) Temporalidade do paso: provisional ou permanente.

Para os efectos estatísticos, para caracterizar os pasos a nivel ou interseccións con máis dun uso específico, se as clases de protección asociadas a cada uso son diferentes, a clase determinante será a correspondente ao uso específico de vehículos.

O inventario e as súas sucesivas revisións, así como os datos de sinistralidade de cada paso a nivel, remitiránelles anualmente ao Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria e aos titulares das estradas ou camiños atravesados. Estes últimos enviaranse, pola súa vez, ao organismo competente en materia de regulación, ordenación e xestión do tráfico.

2. Os administradores de infraestruturas revisarán anualmente o dato estatístico T de cada paso a nivel ou intersección, así como os datos de distancias de visibilidade técnica e real cada dous anos, por se for necesario modificar a clase de protección aplicable.

3. Os organismos titulares das correspondentes estradas e camiños revisarán cada dous anos datos de A e/ou P de cada paso a nivel ou intersección. A medición de P deberase realizar sempre que o paso a nivel ou intersección se encontre en zona urbana ou asimilada en que se considere un uso peonil relevante. Estes datos deberán notificárllelos aos administradores de infraestruturas. No caso de que estes datos non sexan proporcionados aos ditos administradores, estes abordarán a súa actualización por si mesmos, polo menos, cada seis anos.

Igualmente, será responsabilidade dos titulares de pasos a nivel particulares declarar ao administrador de infraestruturas os datos de A ou P dos pasos previamente ao establecemento ou modificación da autorización do artigo 49.1.

4. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá:

a) Requirirles aos organismos titulares das correspondentes estradas e camiños, e aos administradores de infraestruturas, que determinen o parámetro A, P ou T, ou acometer directamente a súa medición, e repercutirnlles aos organismos titulares ou administradores o seu custo, se o citado requirimento non for atendido no prazo de dous meses desde a súa notificación.

b) Realizar medicións dos mencionados parámetros, cando así o considere oportuno, no exercicio da súa competencia de supervisión, que inclúe a totalidade dos elementos do paso a nivel, así como a súa sinalización e balizamento.

c) Adoptar unha resolución nos supostos en que se produza un desacordo en relación coa medición dos datos estatísticos A e T do momento de circulación dun paso a nivel entre os organismos ou entidades que teñan ao seu cargo a infraestrutura ferroviaria e a estrada ou camiño.

### *Sección 2.<sup>a</sup> Protección de pasos a nivel*

#### *Artigo 51. Equipamento e clases de protección.*

1. Os pasos a nivel existentes no momento da entrada en vigor deste real decreto, e os provisionais cuxo establecemento se poida autorizar temporalmente con carácter excepcional, deberán dispor de elementos de protección que garantan a seguridade dos trens e dos usuarios do paso a nivel, xa sexan vehículos ou peóns.

2. No anexo VII defínense as clases de protección que se deberán aplicar aos pasos a nivel públicos e particulares, en función das súas características, xunto cos equipamentos mínimos de protección asociados a cada clase.

3. Só se poderán aplicar novas clases de protección tipo A1 nos seguintes casos:
  - a) Pasos a nivel provisionais.
  - b) Pasos con  $A \times T < 100$  e  $T \leq 2$ , en que a distancia de visibilidade real sexa inferior á distancia de visibilidade técnica.
  - c) Casos debidamente xustificados, en que o administrador de infraestruturas considere conveniente dispor dunha protección adicional en determinados pasos a nivel existentes de clase P.

*Artigo 52. Adecuación dos pasos a nivel ás clases de protección.*

1. Co obxecto de dotar cada paso dun nivel mínimo de seguridade para os seus usuarios, que sexa acorde co seu uso e características físicas, os administradores de infraestruturas e os organismos titulares das estradas ou camiños afrontarán, progresivamente, a adecuación da protección dos pasos a nivel existentes ao indicado no anexo VII do presente real decreto. Isto poderano levar a cabo directamente ou a través de convenios que, de ser o caso, se poidan subscribir coa dita finalidade.

2. Ademais, por petición do titular da estrada ou camiño ou do concello en cuxo termo municipal se encontre o paso a nivel, poderanse instalar clases de protección superiores a que corresponda en aplicación deste real decreto ou itinerarios exclusivos para peóns, aínda que a súa instalación non sexa exixible segundo o establecido no anexo VII.

3. No caso de pasos a nivel que temporalmente deban soportar un incremento de tráfico debido á realización de obras nas súas proximidades, tanto como consecuencia do movemento de vehículos xerado pola propia obra como polo derivado de eventuais desvíos de tráfico, o promotor da obra deberá incluír no proxecto unha estimación dos tráfico xerados, así como as actuacións necesarias para adecuar a protección do paso ao establecido neste real decreto. O promotor da obra será responsable do financiamento e execución destas actuacións, así como de obter os permisos necesarios.

4. A entrada en servizo de calquera sistema de protección que se instale nun paso a nivel, así como a modificación dun sistema existente, deberá ser autorizada polo administrador de infraestruturas. Polo menos 15 días antes da dita entrada en servizo, o administrador de infraestruturas porá en coñecemento da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria que:

- a) Realizou o proceso de xestión do risco do paso a nivel, segundo o método común de seguridade para a avaliación e valoración do risco.
- b) Tomou as necesarias medidas de protección e mitigación de riscos, de ser o caso. As medidas de protección e mitigación derivadas da avaliación do risco recolleranse na autorización outorgada polo administrador de infraestruturas.

5. No caso de pasos a nivel que temporalmente deban soportar un incremento de tráfico debido, por exemplo, ao movemento de vehículos utilizados en obras de mellora ou renovación de vía, deberase valorar esta circunstancia para establecer, de ser o caso, unha protección acorde coas novas condicións de uso do paso.

6. Nos pasos a nivel en que, ademais da vía pública que os atravesa directamente, existan outras próximas cuxa explotación e uso poidan afectar a utilización do paso a nivel, os titulares destas últimas actuarán cos titulares da liña férrea e da vía que o atravesa directamente para adoptar, coordinadamente, as medidas necesarias para mellorar a seguridade, tanto do paso a nivel como da vía.

Calquera deles, o administrador da infraestrutura ou a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, poderá promover a realización de estudos ou a actuación concertada con este fin.

*Artigo 53. Custos dos sistemas de protección de pasos a nivel.*

1. Os custos da instalación ou mellora dos sistemas de protección dos pasos a nivel distribuiranse de forma análoga ao indicado no número 2 do artigo 55.

2. Nos casos recollidos no número 2 do artigo 52, a diferenza de custos entre os equipamentos solicitados e os definidos no anexo VII sufragaráa integramente o organismo solicitante.

3. Os gastos de conservación do equipamento de protección do paso a nivel serán por conta do administrador de infraestruturas. Exceptúanse os relativos á sinalización vertical e horizontal da estrada ou camiño, que serán por conta do seu titular.

4. O preceptuado nos números precedentes entenderase sen prexuízo de poder aplicar outro réxime diferente cando así resulte dos convenios ou acordos que, para o efecto, puidesen subscribir entre si os organismos afectados ou as entidades competentes, ou calquera outro interesado na materia.

### *Sección 3.<sup>a</sup> Supresión e reordenación de pasos a nivel*

#### *Artigo 54. Criterios de actuación.*

1. En ningún caso se poderán establecer circulacións ferroviarias a velocidade igual ou superior a 160 km/h por tramos en que existan pasos a nivel. Será necesario para iso que o administrador de infraestruturas os suprima previamente.

2. Tamén se deberán suprimir os pasos a nivel cando se realicen as seguintes actuacións:

- a) duplicación dunha vía única existente,
- b) mellora nunha liña existente ou un incremento da funcionalidade dunha liña ferroviaria que supoña que o produto da intensidade media diaria de vehículos de estrada (A) pola circulación media diaria de trens (T) presenta un valor igual ou superior a 1.500.

Exceptúase o caso da adecuación de liñas ou tramos delas á explotación tranviaria.

Así mesmo, o Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana poderá exceptuar, de forma excepcional, o cumprimento do prescrito neste número cando existan circunstancias que impidan levar a cabo a supresión dun determinado paso a nivel. Estas circunstancias deberán ser xustificadas adecuadamente e de forma individual, para cada paso a nivel en que concorran as ditas circunstancias, polo promotor da actuación.

3. Cando das características dun paso a nivel se desprenda que a súa supresión resulta necesaria ou conveniente, o administrador de infraestruturas e o titular da estrada ou camiño, segundo o permitan as súas dispoñibilidades orzamentarias e conforme os convenios que se puidesen subscribir, procederán á supresión do dito paso e, de ser o caso, á súa substitución por un cruzamento a distinto nivel.

4. Os administradores de infraestruturas poderán realizar a reordenación de pasos e dos seus accesos, tanto de titularidade pública como particular; neste último caso, garantirán o acceso aos predios afectados mediante a concentración de pasos a nivel e, de ser o caso, a supresión daqueles que non resulten estritamente imprescindibles.

Naqueles tramos de liña férrea en que a distancia entre pasos a nivel sexa igual ou inferior a 500 metros, medidos ao longo da vía entre os eixes da estrada ou camiño de cada paso a nivel, deberá realizarse a súa concentración nun só paso, segundo o permitan as dispoñibilidades orzamentarias, enlazándoos entre si mediante os camiños paralelos á vía férrea que resulten necesarios.

Promoverase a concentración nun só, na forma establecida no parágrafo anterior, daqueles pasos a nivel que non disten entre si máis de 1.000 metros medidos ao longo da vía, e procederase á dita concentración en función da dispoñibilidade dos medios existentes.

Ao paso resultante seralle de aplicación o establecido neste real decreto no relativo á protección aplicable.

5. O Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, no marco da planificación ferroviaria definida no artigo 5 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, poderá establecer criterios e directrices para acometer a mellora xeral da seguridade dos pasos a nivel, mediante a súa eliminación, concentración ou mellora do seu sistema de protección.



Así mesmo, poderá establecer necesidades de actuación sobre determinados pasos a nivel específicos.

Para priorizar as actuacións de mellora da seguridade nos pasos a nivel, os administradores de infraestruturas seguirán os criterios e directrices incluídos, de ser o caso, na referida planificación. Terán en conta, así mesmo, os posibles acordos de colaboración e cofinanciamento das actuacións con outras administracións, en especial cos concellos en cuxos termos municipais se sitúen os pasos a nivel ou coas comunidades autónomas correspondentes.

6. A finalización das obras destinadas á eliminación dun ou varios pasos a nivel, xa sexa mediante a construción dun cruzamento a distinto nivel ou mediante a reordenación dos seus accesos, comportará a clausura de todos os pasos a nivel afectados. O administrador de infraestruturas resolverá o peche do paso a nivel, darao de baixa do inventario de pasos a nivel e comunicarlle ao Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana e á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, á cal achegará o expediente cos antecedentes correspondentes.

7. En caso de acordo entre a solución proposta, para a supresión e concentración de pasos a nivel, polo administrador de infraestruturas e a proposta polos titulares de estradas ou camiños, observarase o que acorden as partes. En caso de desacordo, as diverxencias entre o orzamento da solución definida polo administrador de infraestruturas e a especificada polo titular serán sufragadas por este último naquilo que exceda o orzamento do proxecto do administrador de infraestruturas.

8. Os proxectos de construción de cruzamentos a distinto nivel e os das obras necesarias para a reordenación, concentración e mellora dos pasos a nivel e dos seus accesos que supoñan a execución de novas construcións deberán someterse a informe da administración urbanística competente, que se entenderá emitido favorablemente se non se avaliou, de forma expresa, no prazo dun mes desde a recepción da documentación.

As ditas obras non estarán sometidas ao control preventivo municipal a que se refire o artigo 84.1.b) da Lei 7/1985, do 2 de abril, reguladora das bases do réxime local.

No caso de que as obras de construción de cruzamentos a distinto nivel e as necesarias para a reordenación, concentración e mellora dos pasos a nivel e dos seus accesos que realice o administrador de infraestruturas ferroviarias non se axusten ao plan urbanístico, deberán ser compatibles co proxecto aprobado.

Non procederá a suspensión da execución, por parte dos órganos urbanísticos, das obras que realice o administrador de infraestruturas ferroviarias cando estas se leven a cabo en cumprimento dun proxecto de supresión ou de reordenación de pasos a nivel aprobado.

#### Artigo 55. *Custos de supresión e reordenación.*

1. Nos casos previstos nos números 1 e 2 do artigo 54, a supresión ou reordenación de pasos a nivel será con cargo aos administradores de infraestruturas.

Cando a actuación sexa consecuencia de modificacións ou melloras na estrada ou camiño, o custo das obras será asumido polo seu titular.

2. Cando as causas da actuación sexan diferentes ás definidas no número anterior, os custos da actuación serán, con carácter xeral, sufragados da forma seguinte:

a) Por conta dos organismos titulares das estradas ou camiños, se o factor A ou P é igual ou superior a 250.

b) Por conta dos administradores de infraestruturas, se o factor T é igual ou superior a 6.

c) Repartidos a medias entre os referidos organismos ou entidades interesadas, no caso de se daren simultaneamente os dous supostos anteriores.

d) Por conta do organismo que promova a actuación, cando non se dea ningún dos tres supostos anteriores.

3. O preceptuado nos números precedentes entenderase sen prexuízo de poder aplicar outro réxime diferente cando así resulte dos convenios ou acordos que, para o efecto, puidesen subscribir entre si as administracións, organismos ou entidades competentes, ou calquera outro interesado na materia.

*Sección 4.<sup>a</sup> Cruzamentos entre plataformas e de uso exclusivo da actividade ferroviaria ou dos servizos de emerxencia*

*Artigo 56. Consideracións xerais dos cruzamentos entre plataformas.*

1. Teñen a consideración de cruzamentos entre plataformas as interseccións ao mesmo nivel entre un ferrocarril e os itinerarios expresamente dispostos en estacións e apeadoiros para o acceso peonil ás plataformas.

2. Non se consideran cruzamentos entre plataformas:

- a) Os destinados ao uso exclusivo da actividade ferroviaria ou dos servizos de emerxencia, definidos no artigo 60.
- b) Os situados en liñas ou tramos con explotación tranviaria.
- c) Os situados en estacións ou apeadoiros sen uso comercial de viaxeiros. Neste caso, deberán considerarse como cruzamentos para o uso exclusivo da actividade ferroviaria ou dos servizos de emerxencia, tal como se define no artigo 60.

*Artigo 57. Novos cruzamentos entre plataformas.*

1. Só se poderán realizar novos cruzamentos permanentes entre plataformas en estacións ou apeadoiros cando se cumpran todas as condicións seguintes:

- a) Cando a velocidade máxima de circulación dos trens ao paso polo cruzamento sexa menor ou igual ca 40 km/h.
- b) Cando a distancia de visibilidade real no cruzamento sexa igual ou superior á distancia de visibilidade técnica, definida no anexo VIII.
- c) Cando teñan un tráfico de viaxeiros menor ou igual que 1000 viaxeiros/día, de media anual, sumando os subidos e os baixados.
- d) Cando non estean situados en capitais de provincia.

2. En calquera caso, e con carácter excepcional, os administradores de infraestruturas poderán establecer novos cruzamentos provisionais entre plataformas, polo tempo estritamente necesario, nos supostos de avarías ou de realización de obras nos itinerarios habilitados especificamente para o cruzamento dos viaxeiros.

3. Os administradores de infraestruturas autorizarán formalmente a entrada en servizo dos novos cruzamentos entre plataformas, xa sexan permanentes ou provisionais, que establezan. Para iso, polo menos 15 días antes da dita entrada en servizo os administradores de infraestruturas deberán acreditar ante a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria que:

- a) Realizaron o proceso de xestión do risco da implantación do cruzamento entre plataformas consonte o método común de seguridade para a avaliación e valoración do risco.
- b) Tomaron as necesarias medidas de protección e mitigación de riscos, de ser o caso.

As medidas de protección e mitigación derivadas da avaliación do risco recolleranse na autorización outorgada polo administrador de infraestruturas. Así mesmo, a dita autorización recollerá o seu período de vixencia/validez, xa sexa con carácter permanente ou limitado, en función do obxectivo da actuación prevista.

Artigo 58. *Supresión de cruzamentos entre plataformas.*

1. En ningún caso se poderán establecer circulacións ferroviarias a velocidade igual ou superior a 160 km/h por tramos nos cales existan cruzamentos entre plataformas; será necesario para iso que o administrador de infraestruturas os suprima previamente.

2. Cando existan cruzamentos alternativos a distinto nivel que sexan accesibles a persoas con discapacidade ou mobilidade reducida, eliminaranse aqueles cruzamentos entre plataformas que non sexan necesarios. Cando sexa imprescindible mantelos, deberán ser compatibles coa seguridade dos usuarios e da circulación dos trens.

3. Así mesmo, os administradores de infraestruturas promoverán a substitución dos cruzamentos entre plataformas por cruzamentos a distinto nivel cando, debido ás súas características (número medio de usuarios, número de circulacións, risco existente, etc.) e por razóns de seguridade, se considere aconsellable, ou ben cando as instrucións ferroviarias e demais normativa técnica así o prescriban.

Artigo 59. *Equipamento e clases de protección dos cruzamentos entre plataformas.*

1. Os cruzamentos entre plataformas existentes no momento da entrada en vigor deste real decreto e os que se poidan establecer no futuro deberán dispor de elementos de protección que garantan a seguridade dos usuarios do cruzamento.

2. No anexo VIII defínense as clases de protección mínimas que se deberán aplicar aos cruzamentos entre plataformas en función das súas características, xunto cos equipamentos mínimos de protección asociados a cada clase.

3. As características específicas do equipamento asociado a cada clase de protección, o balizamento, os cruzamentos, as súas ramplas de acceso e os posibles criterios suplementarios para a implantación do dito equipamento deberán cumprir co indicado nas instrucións ferroviarias que desenvolvan o aquí establecido.

4. As instrucións ferroviarias definirán o equipamento que deben ter os cruzamentos entre plataformas cando se realicen actuacións nas liñas ou estacións de que formen parte.

Artigo 60. *Cruzamentos para uso exclusivo da actividade ferroviaria ou dos servizos de emerxencia.*

1. Os cruzamentos para uso exclusivo da actividade ferroviaria ou dos servizos de emerxencia deberán contar con dispositivos que impidan o seu uso por parte de persoal alleo a eles. Os criterios para o seu establecemento e utilización por parte do persoal ferroviario ou dos servizos de emerxencia estarán recollidos nos sistemas de xestión da seguridade dos administradores de infraestruturas. Cando os ditos cruzamentos estean situados nunha estación ou apeadoiro, non se considerarán cruzamentos entre plataformas.

2. Porén, nos supostos de avarías ou realización de obras nos itinerarios habilitados especificamente para o cruzamento dos viaxeiros, os cruzamentos para uso exclusivo da actividade ferroviaria ou dos servizos de emerxencia poderán servir, excepcionalmente e de forma transitoria, para o cruzamento dos viaxeiros.

3. Os administradores de infraestruturas deberán manter actualizado un catálogo daqueles cruzamentos, a que se refire este artigo, susceptibles de seren utilizados de forma excepcional polos viaxeiros e outros usuarios, incluíndo para cada un deles as medidas de protección que se deberán aplicar durante o dito uso (sinalización provisional, dotación de persoal de vixilancia ou acompañamento, etc.).

Artigo 61. *Inventario de cruzamentos entre plataformas e para uso exclusivo da actividade ferroviaria ou dos servizos de emerxencia.*

Os administradores de infraestruturas manterán un inventario de todos os cruzamentos entre plataformas, así como os cruzamentos para uso exclusivo da actividade ferroviaria ou dos servizos de emerxencia existentes nas estacións ou apeadoiros que administren.

Este inventario incluíra, polo menos, os seguintes datos de cada cruzamento:

- a) Localización.
- b) Clase de protección.
- c) Número medio diario de usuarios do cruzamento (P).
- d) Número medio diario de circulacións ferroviarias (T).
- e) Momento de circulación peonil ( $P \times T$ ).
- f) Número de vías atravesadas polo cruzamento (n).
- g) Velocidade máxima permitida do tren á altura do cruzamento ( $V_m$ ), en cada vía atravesada, en km/h.
- h) Distancia de visibilidade técnica ( $D_{tp}$ ) e real ( $D_r$ ) do peón, segundo se define no anexo VIII.
- i) Datos de sinistralidade do cruzamento entre plataformas.

Cada dous anos, os administradores de infraestruturas revisarán os datos estatísticos de P e T de cada cruzamento entre plataformas, así como os datos de distancias de visibilidade técnica e real, por se for necesario modificar a clase de protección aplicable.

O inventario, así como as súas sucesivas revisións, remitiránelles anualmente ao Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana e á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

## CAPÍTULO VIII

### **Cruzamentos a distinto nivel e estruturas sobre liñas férreas**

*Artigo 62. Réxime de titularidade e mantemento dos elementos dos cruzamentos.*

1. Nos cruzamentos a distinto nivel existentes, os titulares de cada elemento serán os responsables do seu mantemento, sen prexuízo dos convenios ou acordos que poidan existir entre o administrador de infraestruturas, o titular da estrada ou camiño e, de ser o caso, o promotor do paso superior ou inferior.

Na falta de título documental que acredite a titularidade, os criterios para a asignación de responsabilidades de mantemento serán similares aos dos números seguintes para novas obras.

2. Nos cruzamentos a distinto nivel que se constrúan, a titularidade dos distintos elementos e a responsabilidade do seu mantemento serán as establecidas nos números seguintes, agás que existan convenios ou acordos entre o administrador de infraestruturas, o promotor da construción ou modificación do paso e o titular da estrada ou camiño que cruce o ferrocarril a distinto nivel que establezan outra forma distinta.

a) No caso de pasos superiores de estradas pertencentes á Rede de Estradas do Estado, a unha rede autonómica ou cando a vía pública sexa autovía ou autoestrada:

i. O titular da estrada, autovía ou autoestrada: estrutura, estribos, aletas, terrapléns nos accesos, drenaxe da vía de comunicación, capas portantes e firme, iluminación viaria, barreiras de contención de vehículos, varandas para peóns, barreiras para fauna e protección eléctrica das estruturas e da iluminación viaria.

ii. O administrador de infraestruturas: protección eléctrica das persoas, incluídos os cerramentos para este fin, e detectores de caída de obxectos.

b) No resto de pasos superiores:

i. O promotor da construción do paso superior ou da súa modificación: estrutura, estribos, aletas, terrapléns nos accesos, drenaxe da vía de comunicación, capas portantes e firme (excluído o pavimento), iluminación viaria, barreiras de contención de vehículos, varandas para peóns, barreiras para fauna e protección eléctrica das estruturas e da iluminación viaria.

ii. O titular do camiño ou estrada: pavimento.

iii. O administrador de infraestruturas: protección eléctrica das persoas, incluídos os cerramentos para este fin, e detectores de caída de obxectos.

c) No caso de pasos inferiores de estradas pertencentes á Rede de Estradas do Estado, a unha rede autonómica ou cando a vía pública sexa autovía ou autoestrada:

i. O titular da estrada, autovía ou autoestrada: desmontes nos accesos, drenaxe da vía de comunicación, capas portantes e firme, iluminación viaria, barreiras de contención de vehículos, varandas para peóns e protección eléctrica das persoas.

ii. O administrador de infraestruturas: estrutura, estribos, aletas e protección eléctrica, incluídos os cerramentos para este fin.

d) No resto de pasos inferiores:

i. O promotor da construción do paso inferior ou da súa modificación: desmontes nos accesos, drenaxe da vía de comunicación, capas portantes e firme (excluído o pavimento), iluminación viaria, barreiras de contención de vehículos, varandas para peóns e protección eléctrica das persoas.

ii. O titular do camiño ou estrada: pavimento.

iii. O administrador de infraestruturas: estrutura, estribos, aletas e protección eléctrica, incluídos os cerramentos para este fin.

3. Para poder levar a cabo correctamente o seu mantemento:

a) O promotor da construción do cruzamento a distinto nivel entregaralles, previamente á súa posta en funcionamento, ao administrador de infraestruturas e ao titular da vía de comunicación os documentos que definan a obra construída para que cada parte poida elaborar e realizar o seu respectivo plan de mantemento.

b) Cada parte proporcionará o persoal de vixilancia que considere necesario, e os intervalos de corte ou restricións na circulación compatibles coa súa explotación ordinaria, á outra parte para realizar as tarefas de mantemento.

c) En calquera caso, primará sobre os demais aspectos a seguridade das persoas usuarias do ferrocarril e da vía de comunicación.

4. Cando o estado do cruzamento poida ocasionar danos na Rede ferroviaria de interese xeral ou supor un perigo para a circulación, o administrador de infraestruturas porao en coñecemento da entidade responsable do mantemento dos elementos afectados para que emende os defectos que presenten.

En caso de urxencia ou perigo inminente, tal circunstancia porase en coñecemento do delegado ou subdelegado do Goberno para que adopte as medidas oportunas. Cando o administrador de infraestruturas ferroviarias execute, por instrución deles, as reparacións necesarias, poderá repetir no seu responsable os custos da dita actuación.

*Artigo 63. Deseño e protección dos pasos superiores e estruturas sobre liñas ferroviarias.*

1. Os pasos superiores e calquera estrutura análoga que se proxecten deberán respectar o gálibo da liña prescrito polas especificacións técnicas de interoperabilidade e pola instrución ferroviaria que sexa de aplicación.

2. Os pasos superiores e calquera estrutura análoga proxectaranse fronte ao impacto de vehículos ferroviarios, para que os paramentos das pías e outros soportes dos tableiros soporten polo menos as accións horizontais definidas na normativa aplicable.

3. Os pasos superiores de estradas deseñaranse consonte a normativa estatal vixente sobre as accións que se deberán considerar no proxecto de pontes de estrada, se esta determina maiores exixencias que as que sexan de aplicación ao resto da vía pública ou estrada.

Os pasos superiores de estradas ou outras vías aptas para o tránsito de vehículos que se constrúan deberán dispor, polo menos, dos sistemas de contención de vehículos que estableza a normativa estatal de estradas para o tipo de vía de que formen parte.

4. O promotor dun novo paso superior acreditará ante o administrador de infraestruturas que avaliou e xestionou os riscos conforme o método común de seguridade para a avaliación e valoración do risco, ante a caída de persoas ou vehículos ás vías do ferrocarril, e deberá instalar, polo menos, detectores de caída de obxectos naqueles pasos superiores sobre liñas ferroviarias dos tipos A, B1 e C1, definidas no número 7 do artigo 97 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, e en todas aquelas outras liñas en que a velocidade máxima das circulacións ferroviarias no lugar do paso superior sexa igual ou superior a 200 km/h.

Así mesmo, instalaranse detectores de caída de obxectos nos pasos superiores existentes cando se acondicionen ou melloren liñas ferroviarias dos referidos tipos A, B1 e C1 e cando a velocidade máxima das circulacións ferroviarias pola liña acondicionada ou mellorada no lugar do paso superior sexa igual ou superior a 200 km/h.

As liñas ferroviarias existentes cuxa velocidade de circulación sexa superior a 200 km/h deberán contar con detectores de caída de obxectos, para o cal os administradores de infraestruturas deberán planificar as actuacións precisas, nos prazos que permita a dispoñibilidade orzamentaria.

As características, forma de implantación e conexión coas instalacións de control, mando e sinalización da liña ou tramo dos detectores de caída de obxectos serán as definidas na normativa do Estado ou, na súa falta, na do administrador de infraestruturas.

5. Os pasos superiores doutros ferrocarrís sobre unha vía ferroviaria proxectaranse consonte a instrución vixente sobre as accións que se deberán considerar no proxecto de pontes de ferrocarril ou norma que a substitúa, se esta determina maiores exixencias que as que sexan de aplicación ao resto da liña que se estende sobre o paso superior.

## CAPÍTULO IX

### Protección das infraestruturas ferroviarias

#### Artigo 64. *Cerramentos.*

1. As liñas ferroviarias existentes de tipo A e B1, definidas no número 7 do artigo 97 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, deberán ter instalado un cerramento, a ambos os dous lados da vía, en todo o seu percorrido.

2. As restantes liñas ferroviarias existentes deberán ter instalado un cerramento, a ambos os dous lados da vía, cando estean situadas en solo urbano.

A cualificación dun solo como urbano ou urbanizable obrigará o seu propietario a dispor nas liñas ferroviarias que o atravesen, pola súa conta e cos condicionamentos técnicos que determine o administrador de infraestruturas, dun cerramento cando se realicen as actuacións urbanísticas correspondentes á nova cualificación. Con carácter excepcional, polas especiais características da liña ferroviaria de que se trate, o administrador de infraestruturas poderá ordenar a realización do citado cerramento antes de que se inicie a actuación urbanística correspondente.

3. As novas liñas ou tramos ferroviarios que se constrúan deberán ter instalado un cerramento, a ambos os dous lados da vía e en todo o seu percorrido. As características destes cerramentos quedarán definidas na normativa técnica.

O establecido neste número non será de aplicación ás liñas, ou tramos delas, a que é aplicable o disposto no artigo 8.9 da Lei 38/2015, do 29 de setembro.

#### Artigo 65. *Obras ruinosas.*

No caso de que o administrador de infraestruturas detecte que unha construción, ou parte dela, próxima a unha infraestrutura ferroviaria puiden ocasionar danos na Rede ferroviaria de interese xeral ou supor un perigo para a circulación, porao en coñecemento da corporación local correspondente co fin de que adopte as medidas que considere convenientes incluídas, para o caso de que así proceda, a súa declaración de ruína e a súa correspondente demolición.

En caso de urxencia ou perigo inminente, tal circunstancia porase en coñecemento do delegado ou subdelegado do Goberno para que adopte as medidas oportunas. Cando o administrador de infraestruturas proceda, por instrución deles, á demolición da correspondente construción, poderá repetir no seu propietario os custos da dita actuación.

Artigo 66. *Pasos a nivel.*

No caso de que o administrador de infraestruturas detecte, no exercicio das súas potestades de inspección, algunha anomalía no mantemento das estradas ou camiños afectados por un paso a nivel ou nos seus elementos de sinalización que poida ocasionar perigo para a circulación polo dito paso, porao en coñecemento do seu propietario co fin de que execute as accións para a súa emenda.

En caso de urxencia ou perigo inminente, tal circunstancia porase en coñecemento do delegado ou subdelegado do Goberno para que adopte as medidas oportunas. Cando o administrador de infraestruturas proceda, por instrución deles, á realización das accións para a súa emenda, poderá repetir no seu propietario os custos da dita actuación.

Artigo 67. *Obras e actividades ilegais.*

1. Agás autorización expresa do administrador de infraestruturas ferroviarias, prohíbese o cruzamento de vías férreas e o tránsito por elas, así como o acceso á plataforma ferroviaria. O acceso á plataforma e o cruzamento das vías deberanse realizar polos lugares determinados para o efecto e coas limitacións ou condicións que se establezan.

2. A paralización de obras e instalacións e a suspensión de usos prohibidos, non autorizados ou que non se axusten ás condicións establecidas nas autorizacións, suxéitanse ao disposto no artigo 18 da Lei 38/2015, do 29 de setembro. En todo caso, observaranse as normas seguintes:

a) Os delegados do Goberno, por instancia do administrador de infraestruturas ou da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, disporán a paralización das obras ou instalacións e a suspensión de usos prohibidos, non autorizados ou que non se axusten ás condicións establecidas nas autorizacións. Así mesmo, poderase proceder ao precinto das obras ou instalacións afectadas. A paralización e o precinto, de ser o caso, serán notificados ao interesado e terán o carácter de medidas cautelares, como trámite previo ao expediente regulado no artigo 18.2 da Lei 38/2015, do 29 de setembro.

b) A resolución de demolición prevista no artigo 18.2 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, notificaráselle ao interesado, que deberá cumprila no prazo dun mes desde a súa notificación. De se incumprir a obriga de demoler ou de continuar exercendo o uso non autorizado, o delegado do Goberno ordenará a súa execución forzosa, en substitución do interesado e ao seu cargo.

c) No suposto de regularización das obras ou instalacións, o custo de adecuación ás debidas condicións de seguridade, funcionalidade e estética será por conta do interesado.

## CAPÍTULO X

### **Réximes específicos de seguridade operacional na circulación ferroviaria aplicables a seccións da Rede ferroviaria de interese xeral ou a circulacións que se efectúan por ela**

Artigo 68. *Réxime específico de seguridade operacional na circulación ferroviaria nas infraestruturas dos portos de interese xeral.*

1. Os organismos públicos que administren portos de interese xeral conectados á Rede ferroviaria de interese xeral exercerán, respecto das infraestruturas ferroviarias de cada porto, as funcións propias do administrador de infraestruturas que lles atribúe a Lei 38/2015, do 29 de setembro.

En particular, as autoridades portuarias establecerán, respecto dos portos de interese xeral e logo de informe favorable de Portos do Estado, as regras para a explotación da rede ferroviaria existente en cada porto, en canto non perturbe o adecuado funcionamento do resto da Rede ferroviaria de interese xeral.

No convenio entre a autoridade portuaria correspondente, o administrador xeral de infraestruturas e Portos do Estado, a que se refire o artigo 39.3 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, recollerase calquera aspecto operativo da rede.

2. Ás infraestruturas ferroviarias existentes nos portos que non pertencen á Rede ferroviaria de interese xeral, pero que estean conectadas ou se pretendan conectar coa rede xestionada polo administrador xeral de infraestruturas, aplicaráselles as regras acordadas por este e a Autoridade Portuaria, que se poderán incorporar ao convenio citado no parágrafo anterior.

A conexión das infraestruturas ferroviarias de titularidade dunha autoridade portuaria con outras redes que non formen parte da Rede ferroviaria de interese xeral regularase nun convenio entre os titulares de ambas as redes, logo de informe favorable de Portos do Estado.

3. A responsabilidade da seguridade operacional sobre as infraestruturas ferroviarias a que se refire o artigo 39.1 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, correspóndelles ás autoridades portuarias que as administran e ás entidades que presten servizos ferroviarios sobre elas.

Naqueles portos de interese xeral en cuxas zonas de servizo existan infraestruturas ferroviarias conectadas á Rede ferroviaria de interese xeral, as autoridades portuarias disporán dun sistema de xestión da seguridade adaptado ao carácter, magnitude e outras condicións da actividade ferroviaria dentro da zona de servizo portuario que garanta o control dos riscos creados por ela, e do pertinente plan de autoprotección das súas instalacións, sen que lles sexa exixible a autorización de seguridade a que se refire o artigo 15. O sistema de xestión da seguridade, incluídas as súas revisións e modificacións posteriores, aprobarao a autoridade portuaria correspondente e deberalle ser comunicado á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria unha vez que se asine o convenio de conexión a que se refire o artigo 39.3 da Lei 38/2015, do 29 de setembro. En todo caso, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, no exercicio das súas competencias sobre a Rede ferroviaria de interese xeral, poderá exixir que se revise o sistema de xestión da seguridade dunha autoridade portuaria.

Sen prexuízo das obrigas que lle corresponden á autoridade portuaria, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá comprobar que os subsistemas ferroviarios dentro do ámbito portuario se explotan e se manteñen de conformidade cos requisitos esenciais pertinentes. Así mesmo, a dita Axencia poderá supervisar a correcta aplicación por parte dos axentes responsables no ámbito portuario do marco normativo en materia de seguridade na circulación ferroviaria.

#### Artigo 69. *Seccións fronteirizas.*

1. As infraestruturas ferroviarias da Rede ferroviaria de interese xeral situadas nas fronteiras con Francia e Portugal incluídas no anexo IX terán a consideración de seccións fronteirizas nacionais. As ditas seccións identificaranse como tales no Catálogo de infraestruturas ferroviarias da Rede ferroviaria de interese xeral, con indicación das estacións que as limitan.

2. Os administradores de infraestruturas incluírán a relación das seccións fronteirizas nas declaracións sobre a rede, xunto con información acerca das particulares condicións operativas baixo as cales se rexan as circulacións que teñan como orixe ou destino a estación que as limita. As citadas condicións operativas deberán determinarse en coordinación co administrador do tramo limítrofe do outro Estado.

3. Co obxecto de facilitar o tráfico ferroviario transfronteirizo, habíltase a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria para subscribir convenios coas autoridades nacionais de seguridade de Francia e Portugal, os cales poderán incluír excepcións á normativa aplicable ao resto da Rede ferroviaria de interese xeral sobre o persoal ferroviario, o material rodante, a circulación ferroviaria ou os certificados de seguridade das empresas



ferroviarias, que serán de aplicación ás circulacións que teñan orixe ou destino na estación da Rede ferroviaria de interese xeral que delimita a sección fronteiriza.

4. No caso das infraestruturas transfronteirizas, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria cooperará coas autoridades nacionais de seguridade competentes de Francia e Portugal para efectos da expedición das autorizacións de seguridade e do desenvolvemento das súas actividades de supervisión.

5. Os certificados de seguridade únicos emitidos polas autoridades nacionais de seguridade de Francia e Portugal ou pola Axencia Ferroviaria da Unión Europea para circular por estes países serán válidos na Rede ferroviaria de interese xeral desde a fronteira ata as primeiras estacións que limiten as seccións fronteirizas nacionais, sen necesidade de ampliación do ámbito de operación se así se establece nos convenios definidos no número 3 ou, na súa falta, logo de consulta da empresa ferroviaria ás autoridades nacionais de seguridade caso por caso.

Neste último suposto, durante a consulta deberase achegar a seguinte documentación:

- a) copia do certificado de seguridade único, cando este fose emitido polas autoridades do país veciño;
- b) acreditación de coñecemento do persoal con funcións relacionadas coa seguridade dos idiomas empregados nas seccións fronteirizas segundo as normas de explotación acordadas entre os administradores de infraestruturas;
- c) compromiso escrito do solicitante de cumprir coas condicións operativas baixo as cales se rexan as circulacións na dita sección fronteiriza;
- d) acreditación de que o sistema de xestión da seguridade da empresa ferroviaria que serviu de base para a emisión do certificado de seguridade vixente inclúe as condicións operativas particulares da sección fronteiriza;
- e) xustificación documental de que os vehículos ferroviarios que se van utilizar son compatibles coa sección fronteiriza.

Analogamente, no caso da consulta realizada ás autoridades nacionais por unha empresa ferroviaria cuxa orixe ou destino sexa a primeira estación de Francia ou Portugal, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria considerará que o seu certificado de seguridade emitido para a Rede ferroviaria de interese xeral pode ser válido para a totalidade da sección fronteiriza, se no proceso de emisión deste se acreditou o cumprimento das normas operativas da dita sección.

6. As autorizacións de posta no mercado de vehículos emitidas polas autoridades nacionais de seguridade de Francia e Portugal ou pola Axencia Ferroviaria da Unión Europea para circular por estes países serán válidas na Rede ferroviaria de interese xeral desde a fronteira ata as primeiras estacións que limiten coas seccións fronteirizas nacionais, sen necesidade de ampliación da área de uso, se así se establece nos convenios referidos no número 3 ou, na súa falta, logo de consulta do solicitante ás autoridades nacionais de seguridade caso por caso.

Neste último suposto, durante a consulta deberase acreditar que o vehículo ferroviario é compatible coa sección fronteiriza.

Analogamente, no caso da consulta realizada ás autoridades nacionais sobre o emprego dun vehículo ata a primeira estación de Francia ou Portugal, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria considerará que a súa autorización de posta no mercado emitida para a Rede ferroviaria de interese xeral pode ser válida, sen ampliación da área de uso, para a totalidade da sección fronteiriza, sempre que as características do tramo sexan similares ás do resto da Rede ferroviaria de interese xeral.

#### Artigo 70. *Conexións da Rede ferroviaria de interese xeral con outras redes de competencia non estatal.*

1. Os tramos de conexión da Rede ferroviaria de interese xeral con redes de competencia non estatal identificaranse como tales no Catálogo de infraestruturas ferroviarias da Rede ferroviaria de interese xeral.

2. Os tramos de conexión a que se refire o número anterior recolleranse na declaración sobre a rede e estarán regulados por un convenio entre o Estado e a comunidade autónoma correspondente para fomentar e facilitar a interconexión entre as distintas redes.

3. No convenio citado no número 2 estableceranse as condicións especiais ou excepcións á normativa aplicable sobre o persoal ferroviario, o material rodante, a circulación ferroviaria ou os certificados de seguridade das empresas ferroviarias, que sexan de aplicación ás circulacións sobre os tramos de conexión da Rede ferroviaria de interese xeral con outras redes ferroviarias de competencia non estatal.

4. Adicionalmente, nestes ámbitos, os administradores de infraestruturas implicados de ambas as redes limítrofes establecerán, coordinadamente, acordos sobre os tramos de conexión en que se definan os seus límites físicos e se fixen as condicións operativas e de continxencias particulares baixo as cales se rexan as circulacións que se efectúen polos ditos tramos.

*Artigo 71. Réxime aplicable a vehículos históricos que circulen pola Rede ferroviaria de interese xeral.*

1. Os vehículos ferroviarios históricos en que concorran as circunstancias establecidas na súa definición conforme o anexo I do presente real decreto deberán estar catalogados como tales para poder circular na Rede ferroviaria de interese xeral.

Excepcionalmente, poderán ser catalogados tamén como históricos aqueles outros vehículos ferroviarios que, malia non cumpriren as condicións antes aludidas, concorran en determinadas circunstancias que acrediten a súa relevancia técnica ou histórica, que deberán figurar debidamente fundamentadas e acreditadas na resolución correspondente.

2. Os servizos de transporte ferroviario efectuados con vehículos ferroviarios históricos rexeranse en todo o que lles sexa de aplicación por este real decreto, sempre que non se vexa afectado algún dos elementos esenciais ou característicos que deron lugar á súa catalogación como vehículo ferroviario histórico.

3. Os servizos ferroviarios que se presten con vehículos ferroviarios históricos, con ou sen viaxeiros, cuxo fin último sexa a realización dunha actividade cultural e a conservación e difusión do patrimonio ferroviario, quedan excluídos do ámbito de aplicación deste real decreto e rexeranse pola súa normativa específica. Autorízase o ministro de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana para que, mediante orde, regule a prestación destes servizos ferroviarios no relativo ás súas condicións de circulación, autorización, mantemento e modificación dos vehículos, réxime do persoal e das entidades que presten estes servizos.

*Artigo 72. Réxime de seguridade aplicable á prestación de servizos en instalacións de servizos.*

1. Os sistemas de xestión de seguridade das empresas ferroviarias ou dos administradores de infraestruturas deberán dispor de procedementos adecuados para a xestión da seguridade da prestación de servizos e, en particular, para a disposición dos títulos habilitantes necesarios, nas instalacións de servizo, xa sexan directamente ou a través de terceiros.

2. No caso de terceiros que presten estes servizos mediante contratos, deberán dispor de procedementos coordinados cos sistemas de xestión de seguridade das empresas ferroviarias e dos administradores de infraestruturas para as cales traballan, polo menos sobre os seguintes aspectos:

- a) Política de seguridade.
- b) Cumprimento das normas técnicas e explotación.
- c) Xestión de riscos.
- d) Vixilancia interna.
- e) Sistemas de xestión de competencias do persoal.

- f) Fluxos de información.
- g) Colaboración na investigación de accidentes.
- h) Todos aqueles que contractualmente estableza a empresa ferroviaria ou o administrador de infraestruturas contratante.

Estes procedementos deberán formar parte dos acordos contractuais para a prestación dos servizos.

## TÍTULO II

### Interoperabilidade do sistema ferroviario

#### CAPÍTULO I

##### Requisitos esenciais

Artigo 73. *Requisitos esenciais.*

1. O sistema ferroviario, os subsistemas e os compoñentes de interoperabilidade, incluídas as interfaces, deberán cumprir os requisitos esenciais, reflectidos no anexo XI, que lles correspondan.

2. As especificacións técnicas adicionais que se inclúan nos pregos de prescricións técnicas dos contratos e que sexan necesarias para completar as especificacións europeas ou as demais normas vixentes non deberán ser contrarias aos requisitos esenciais establecidos no referido anexo.

#### CAPÍTULO II

##### Especificacións técnicas de interoperabilidade e normas nacionais

Artigo 74. *Aplicación das especificacións técnicas de interoperabilidade e normas nacionais.*

1. Os subsistemas fixos e os vehículos serán conformes coas especificacións técnicas de interoperabilidade e as normas nacionais vixentes no momento da solicitude de autorización para a súa entrada en servizo ou da súa posta no mercado, respectivamente, sen prexuízo da estratexia de aplicación de cada especificación técnica de interoperabilidade.

A conformidade coas referidas especificacións técnicas de interoperabilidade e normas nacionais por parte dos subsistemas fixos e dos vehículos deberán manterse de forma permanente mentres estean en uso.

2. O Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana e a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderán adoptar, dentro das súas respectivas competencias, as decisións que consideren necesarias con respecto á circulación pola Rede ferroviaria de interese xeral de vehículos ferroviarios aos cales non lles resultan de aplicación as especificacións técnicas de interoperabilidade.

Artigo 75. *Normas nacionais no ámbito de interoperabilidade.*

1. As normas nacionais para o cumprimento dos requisitos esenciais e, cando proceda, os medios nacionais aceptables de conformidade serán de aplicación nos seguintes casos:

a) se as especificacións técnicas de interoperabilidade non cobren, ou non cobren totalmente, determinados aspectos dos requisitos esenciais, incluídos os puntos pendentes sinalados como tales nun anexo delas;

- b) se se notificou a non aplicación dunha ou máis especificacións técnicas de interoperabilidade, ou de partes delas, conforme o disposto no artigo 83;
- c) se o caso específico precisa a aplicación de normas técnicas non recollidas na especificación técnica de interoperabilidade pertinente;
- d) normas nacionais empregadas para especificar sistemas existentes, limitadas ao obxectivo de avaliar a compatibilidade técnica do vehículo coa rede;
- e) redes e vehículos que non son obxecto das especificacións técnicas de interoperabilidade;
- f) como medida preventiva temporal de carácter urxente, en particular despois dun accidente.

2. O ministro de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, por proposta da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, poderá establecer novas normas nacionais nos seguintes casos:

- a) cando unha especificación técnica de interoperabilidade non cubra enteiraamente os requisitos esenciais;
- b) como medida preventiva de carácter urxente, en particular despois dun accidente.

A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria enviará o proxecto de normas nacionais a través dos sistemas informáticos establecidos na normativa europea, xunto coa xustificación da súa introdución no ordenamento xurídico nacional, á Axencia Ferroviaria da Unión Europea e á Comisión Europea, antes da súa aprobación e cando a norma proxectada estea nun estado suficientemente desenvolvido como para permitirlles levar a cabo o seu exame de conformidade coa normativa da Unión Europea.

En caso de medidas preventivas urxentes, o ministro de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, por proposta da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, poderá adoptar e aplicar unha nova norma nacional de forma inmediata sen comunicación previa do proxecto á Axencia Ferroviaria da Unión Europea e á Comisión. Posteriormente, a dita norma notificarase de conformidade coa normativa da Unión Europea.

3. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria notificaralles á Comisión e á Axencia Ferroviaria da Unión Europea as normas nacionais, así como os medios nacionais aceptables de conformidade. Tamén notificará as normas existentes ás ditas institucións da Unión Europea nos casos seguintes:

- a) cada vez que se modifiquen as ditas normas;
- b) cando se presente, de conformidade co artigo 83, unha nova solicitude de non aplicación dunha especificación técnica de interoperabilidade;
- c) cando as normas nacionais sexan redundantes tras a publicación ou revisión da especificación técnica de interoperabilidade de que se trate.

A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria notificará o texto completo das normas nacionais a través dos sistemas informáticos establecidos por normativa da Unión Europea, e xuntarase xustificación da necesidade de aplicación de cada norma nacional para cumprir con algún requisito esencial que non estea aínda regulado pola especificación técnica de interoperabilidade pertinente.

Non se notificarán as normas e limitacións de natureza estritamente local. En tales casos, mencionaranse as ditas normas e limitacións no Rexistro da Infraestrutura Ferroviaria indicado no artigo 119.

As normas nacionais non notificadas consonte o presente artigo non serán de aplicación para os efectos deste real decreto.

4. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria publicará, na súa páxina web, para cada subsistema, a lista das normas nacionais aplicables, incluídas as relativas ás interfaces entre vehículos e redes e, así mesmo, os criterios para determinar os organismos encargados de efectuar o procedemento de verificación das ditas normas nacionais.

As normas nacionais incluídas na citada lista serán facilmente accesibles, de dominio público e estarán formuladas nunha terminoloxía que todas as partes interesadas poidan comprender.

Artigo 76. *Instrucións ferroviarias.*

1. O ministro de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, por proposta da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, poderá aprobar instrucións ferroviarias cuxa finalidade será o establecemento ou modificación de normas nacionais, conforme o previsto no artigo 75, ou a refundición das normas nacionais vixentes.

2. Na elaboración das ditas instrucións realizaranse consultas aos axentes do sector, con participación de expertos cualificados na materia procedentes de administradores de infraestruturas, empresas ferroviarias, fabricantes de material rodante ferroviario e compoñentes ferroviarios, posuidores de material rodante, empresas mantedoras e demais entidades que operen no sector ferroviario.

3. Ademais dos contidos do número 1, as instrucións ferroviarias poderán desenvolver, para cada subsistema ou parte de subsistema, entre outros, os seguintes contidos:

a) Os requisitos e pautas de mantemento precisos para conservar as características técnicas exixibles ao longo da vida útil do subsistema.

b) Os procedementos (módulos) de avaliación da conformidade, idoneidade para o uso e verificación CE, que deben utilizarse para a verificación dos requisitos.

c) Criterios para a determinación dos organismos de avaliación da conformidade coas instrucións ferroviarias.

d) Instrucións específicas no caso de renovación, rehabilitación ou mellora de subsistemas que xa foron postos en servizo.

e) Medios nacionais aceptables de conformidade.

4. Mediante as instrucións ferroviarias poderanse regular outros requisitos ou condicións técnicas dos subsistemas fóra do obxecto e ámbito da normativa da Unión Europea.

5. As instrucións ferroviarias publicaranse na web da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

### CAPÍTULO III

#### Compoñentes de interoperabilidade

Artigo 77. *Condicións para a posta no mercado dos compoñentes de interoperabilidade.*

1. Correspóndelle á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria a adopción das medidas oportunas co fin de que os compoñentes de interoperabilidade recollidos nas especificacións técnicas de interoperabilidade:

a) só se poñan no mercado se permiten a interoperabilidade do sistema ferroviario da Unión Europea, de conformidade cos requisitos esenciais;

b) se utilicen no ámbito para o cal estean destinados e se instalen e manteñan adecuadamente.

Isto non obstaculizará a posta no mercado destes compoñentes para outras aplicacións.

2. Non se poderá prohibir, restrinxir nin dificultar en territorio español a posta no mercado de compoñentes de interoperabilidade, para a súa utilización no sistema ferroviario da Unión Europea, cando estes cumpran co disposto na normativa da Unión Europea. En particular, non se poderán exixir verificacións que xa se efectuasen no marco do procedemento que dea lugar á declaración «CE» de conformidade ou de idoneidade para o uso.

Artigo 78. *Conformidade ou idoneidade para o uso.*

1. Considerarase que un compoñente de interoperabilidade reúne os requisitos esenciais se cumpre as condicións establecidas nas especificacións técnicas de interoperabilidade correspondentes ou nas especificacións europeas correspondentes desenvolvidas co obxecto de cumprir as ditas condicións. Na declaración «CE» de conformidade ou de idoneidade para o uso certificarase que os compoñentes de interoperabilidade foron sometidos aos procedementos establecidos na especificación técnica de interoperabilidade correspondente destinados a avaliar a conformidade ou a idoneidade para o uso.

2. Cando unha especificación técnica de interoperabilidade así o precise, a declaración «CE» acompañarase:

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

b) dun certificado, expedido por un ou varios organismos notificados, da idoneidade para o uso dun compoñente de interoperabilidade, considerado no seu contorno ferroviario, en particular no caso de que se vexan afectados requisitos funcionais.

3. A declaración «CE» estará datada e asinada polo fabricante ou polo seu representante autorizado.

4. Por excepción, as pezas de recambio dos subsistemas que estean xa en servizo cando a especificación técnica de interoperabilidade correspondente entre en vigor poderán ser instaladas nos ditos subsistemas sen someterse ao disposto no número 1.

Artigo 79. *Procedemento para a declaración «CE» de conformidade ou idoneidade para o uso.*

1. Para expedir a declaración «CE» de conformidade ou idoneidade para o uso dun compoñente de interoperabilidade, o fabricante, ou o seu representante autorizado, deberá aplicar as disposicións previstas nas especificacións técnicas de interoperabilidade respectivas.

2. Cando a especificación técnica de interoperabilidade correspondente o requira, a avaliación da conformidade ou idoneidade para o uso dun compoñente de interoperabilidade será tramitada polo organismo notificado ante o cal o fabricante, ou o seu representante autorizado, presentase a solicitude da dita avaliación.

3. Se a normativa europea relativa a outras materias lles é igualmente aplicable aos compoñentes de interoperabilidade, a declaración «CE» de conformidade ou idoneidade para o uso indicará que estes compoñentes de interoperabilidade cumpren tamén os requisitos que establezan as ditas normas europeas.

4. Se tanto o fabricante como o seu representante autorizado incumpren as obrigas sinaladas nos números 1 e 3, estas incumbirán a toda persoa que poña no mercado os compoñentes de interoperabilidade. Para os efectos do presente real decreto, aplicaranse as mesmas obrigas a calquera persoa que monte os compoñentes de interoperabilidade, ou parte deles, con orixe distinta, ou os fabrique para o seu propio uso.

5. Se a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria comproba que se expediu indebidamente unha declaración «CE», adoptará todas as medidas necesarias para que o compoñente de interoperabilidade non se poña no mercado. Nese caso, o fabricante, ou o seu representante autorizado, terá a obriga de modificar o compoñente de interoperabilidade para que sexa conforme, nas condicións establecidas pola normativa vixente.

Artigo 80. *Incumprimento de requisitos esenciais dos compoñentes de interoperabilidade.*

1. Se a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria constata que un compoñente de interoperabilidade provisto de declaración «CE» de conformidade ou idoneidade para o uso, que foi posto no mercado e se utiliza para o fin a que está destinado, pode non

cumprir cos requisitos esenciais, adoptará todas as medidas necesarias para restrinxir o seu ámbito de aplicación, para prohibir o seu uso, para retiralo do mercado ou para recuperalo. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria informará inmediatamente a Comisión Europea, a Axencia Ferroviaria da Unión Europea e os órganos competentes dos outros Estados membros das medidas adoptadas e indicará as razóns da súa decisión; precisará, en particular, se a non conformidade deriva:

- a) do incumprimento dos requisitos esenciais;
- b) dunha aplicación incorrecta das especificacións europeas, no caso de que se invoque a aplicación das ditas especificacións;
- c) dunha deficiencia das especificacións europeas.

2. Cando a decisión a que se refire o número 1 derive dunha deficiencia das especificacións europeas, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria porao en coñecemento da Comisión Europea e da Axencia Ferroviaria da Unión Europea conforme o previsto na normativa da Unión Europea.

3. Cando un compoñente de interoperabilidade provisto de declaración «CE» de conformidade ou idoneidade para o uso incumpra os requisitos esenciais, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria adoptará as medidas pertinentes fronte a calquera entidade que expedise a declaración e informará diso a Comisión Europea e os órganos competentes dos demais Estados membros.

## CAPÍTULO IV

### Subsistemas

#### Artigo 81. *Libre circulación de subsistemas.*

Sen prexuízo do disposto nos capítulos I e II do título III, non se poderá prohibir, restrinxir ou dificultar a construción, a entrada en servizo e a explotación de subsistemas de carácter estrutural constitutivos do sistema ferroviario da Unión Europea se estes cumpren os requisitos esenciais. En particular, non se exixirán verificacións que xa se efectuasen:

- a) no marco do procedemento de expedición da declaración «CE» de verificación definido no artigo 87; ou
- b) noutros Estados membros, co fin de comprobar o cumprimento de requisitos idénticos en condicións idénticas de funcionamento.

#### Artigo 82. *Conformidade coas especificacións técnicas de interoperabilidade e coas normas nacionais.*

Consideraranse conformes cos requisitos esenciais os subsistemas de carácter estrutural que, cando cumpra, estean provistos da declaración «CE» de verificación, establecida con referencia ás especificacións técnicas de interoperabilidade, consonte o artigo 87, ou da declaración de verificación establecida con referencia ás normas nacionais que puideren ser de aplicación ou de ambas.

#### Artigo 83. *Casos de non aplicación das especificacións técnicas de interoperabilidade.*

1. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, logo de petición do solicitante, poderá permitir non aplicar unha ou varias especificacións técnicas de interoperabilidade ou partes delas nos casos seguintes:

- a) con respecto a un proxecto dun novo subsistema ou a unha parte deste, así como tamén no caso da renovación ou da rehabilitación dun subsistema existente ou dunha parte deste, que se encontre en fase avanzada de desenvolvemento ou que sexa obxecto

dun contrato que xa estea en curso de execución na data de aplicación das ditas especificacións técnicas de interoperabilidade;

b) cando, como consecuencia dun accidente ou dunha catástrofe natural, as condicións para o restablecemento inmediato da liña ou tramo da rede non permitan, desde o punto de vista económico ou técnico, a aplicación parcial ou total das especificacións técnicas de interoperabilidade pertinentes, caso en que a non aplicación dunha especificación técnica de interoperabilidade estará limitada ao período anterior ao restablecemento definitivo da rede;

c) con respecto a todo proxecto relativo á rehabilitación ou á renovación dun subsistema existente ou parte deste, cando a aplicación das especificacións técnicas de interoperabilidade en cuestión comprometa a viabilidade económica do proxecto e/ou a compatibilidade do sistema ferroviario da Rede ferroviaria de interese xeral, por exemplo, en relación co gálibo, o largo de vía ou a distancia entre eixes de vías ou a tensión eléctrica;

d) con respecto a vehículos procedentes de terceiros países ou con destino a eles cun largo de vía diferente do da rede ferroviaria principal da Unión Europea;

e) con respecto a un proxecto de novo subsistema ou a un proxecto de renovación ou rehabilitación dun subsistema existente en España, cando a Rede ferroviaria de interese xeral se encontre nun enclave distinto ou estea illada polo mar ou separada por causa de condicións xeográficas especiais da rede ferroviaria do resto da Unión Europea.

2. O solicitante deberá realizar a petición de non aplicación das especificacións técnicas de interoperabilidade de acordo co disposto no artigo 85.

*Artigo 84. Proxectos en fase avanzada de desenvolvemento ou que sexan obxecto dun contrato en curso de execución na data de aplicación dunha especificación técnica de interoperabilidade.*

1. Nun prazo máximo de 6 meses desde a publicación dunha nova especificación técnica de interoperabilidade ou das súas modificacións, os promotores de proxectos referidos no artigo 83.1.a) remitiranlle á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria unha relación destes, cunha xustificación do seu estado de desenvolvemento.

2. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria remitiralle unha relación á Comisión Europea, coa información indicada no número anterior proporcionada por todos os solicitantes, no prazo dun ano despois da entrada en vigor da especificación técnica de interoperabilidade correspondente.

*Artigo 85. Procedemento para a solicitude de non aplicación das especificacións técnicas de interoperabilidade.*

1. No caso de que, a xuízo do solicitante, o subsistema poida estar suxeito a casos de non aplicación das especificacións técnicas de interoperabilidade de acordo co establecido nos artigos 83 e 84, deberá comunicarllo á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria no momento en que se teña coñecemento da dita excepción e solicitar a non aplicación da correspondente especificación técnica de interoperabilidade. A dita solicitude deberá ser realizada, sempre que sexa posible, dentro dos procesos de comunicacións previas descritos nos artigos 109 e 125.

2. Sen prexuízo da información que a Comisión Europea determine que debe incluírse na petición, o solicitante deberá presentar a seguinte información:

- a) Descrición das partes do subsistema suxeitas á excepción.
- b) Xustificación de que o subsistema se encontra incurso nalgún dos supostos en que concorre unha excepción, consonte o disposto no artigo 83.1. A dita xustificación debe incluír as principais razóns de carácter técnico, económico, comercial, operativo e/ou administrativo nos casos do artigo 83.1.c).
- c) Referencia precisa ás especificacións técnicas de interoperabilidade ou parte delas respecto ás cales se solicita a excepción.



d) Relación de normas alternativas que serán aplicadas en substitución da especificación técnica de interoperabilidade que pretende ser exceptuada e procedemento e organismo encargado da súa verificación.

e) Nos casos de solicitudes realizadas en virtude do artigo 83.1.a), referencia da súa inclusión nas listaxes de proxectos en fase avanzada de desenvolvemento realizados de acordo co artigo 84.

f) Proposta de medidas para fomentar a interoperabilidade final do proxecto e o cumprimento progresivo da correspondente especificación técnica de interoperabilidade.

3. Para os casos referidos no artigo 83.1.a), a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria resolverá e notificará nun prazo de catro meses desde a data en que a solicitude tivese entrada no rexistro electrónico do organismo, sen prexuízo de que este prazo poida suspenderse de conformidade co previsto no artigo 22 da Lei 39/2015, do 1 de outubro. En caso de aceptación da solicitude de non aplicación, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria comunicarlle á Comisión Europea a súa decisión de non aplicar unha ou varias especificacións técnicas de interoperabilidade ou partes delas e remitirá a documentación xustificativa daquela.

4. Para os casos referidos no artigo 83.1.b), a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria comunicarlle á Comisión Europea a súa decisión de non aplicar unha ou varias especificacións técnicas de interoperabilidade ou partes delas.

5. Para os casos referidos no artigo 83.1.c), d) e e), a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria notificaralle ao solicitante a aceptación ou rexeitamento a trámite da solicitude de non aplicación nun prazo de dous meses desde a data da recepción completa da documentación. En caso de aceptación a trámite, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria remitiralle á Comisión Europea a dita solicitude para a súa decisión.

6. En canto se produce a decisión da Comisión Europea, poderanse aplicar sen máis demora as disposicións alternativas a que se refiren os números anteriores.

7. Nos casos en que a Axencia Ferroviaria da Unión Europea vaia ser a entidade que expida a autorización de vehículos a que se refire o artigo 124.2.a), o solicitante remitiralle o expediente á dita Axencia, de conformidade co previsto na normativa da Unión Europea.

8. As resolucións da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria serán sempre motivadas e poñen fin á vía administrativa. Contra elas poderase interpor recurso potestativo de reposición, no prazo dun mes, ou acudir directamente á vía xurisdiccional contencioso-administrativa.

#### Artigo 86. *Procedemento para a solicitude de desconformidade coas normas nacionais.*

1. No caso de que, a xuízo do solicitante, o subsistema poida estar suxeito a desconformidades coas normas nacionais, este deberá comunicarllo á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria no momento en que teña coñecemento da dita desconformidade e solicitar a súa non aplicación. A dita solicitude deberá ser realizada, sempre que sexa posible, dentro dos procesos de comunicacións previas descritos nos artigos 109 e 125.

2. O solicitante deberá incluír na comunicación a seguinte información:

- a) Descrición das partes do subsistema suxeitas á non conformidade.
- b) Informe xustificativo da non conformidade.
- c) Requisitos e métodos alternativos de avaliación de tal forma que garantan o cumprimento dos requisitos esenciais.

d) Organismo de avaliación que realizará a verificación das normas alternativas para o cumprimento dos requisitos esenciais.

3. Á vista desta documentación, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria notificaralle ao solicitante a aceptación ou denegación da non conformidade nun prazo máximo de catro meses, unha vez remitida toda a documentación recollida no número anterior.

As resolucións da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria serán sempre motivadas e poñen fin á vía administrativa. Contra elas poderase interpor recurso potestativo de

reposición, no prazo dun mes, ou acudir directamente á vía xurisdiccional contencioso-administrativa.

Artigo 87. *Procedemento para expedir a declaración «CE» de verificación.*

1. Para expedir a declaración «CE» de verificación necesaria para a posta no mercado e a entrada en servizo a que se refiren os capítulos I e II do título III, o solicitante pedirá ao organismo ou organismos de avaliación da conformidade que elixise para eses efectos que aplique o procedemento de verificación «CE» establecido no anexo XII.

2. O solicitante establecerá a declaración «CE» de verificación dun subsistema e declarará, baixo a súa exclusiva responsabilidade, que o subsistema en cuestión foi obxecto dos correspondentes procedementos de verificación e que cumpre os requisitos do dereito da Unión Europea aplicable e as normas nacionais de aplicación. A declaración «CE» de verificación e os documentos que a acompañen irán debidamente datados e asinados polo solicitante.

3. A función do organismo notificado encargado da verificación «CE» dun subsistema comezará na fase de deseño do proxecto e abranguerá todo o período de construción ata a fase de aceptación, antes da posta do subsistema no mercado ou en servizo. Consonte a especificación técnica de interoperabilidade pertinente, tamén englobará a verificación das interfaces do subsistema en cuestión con respecto ao sistema en que se vaia integrar.

4. O solicitante será responsable da elaboración do expediente técnico que debe acompañar a declaración «CE» de verificación. Este expediente técnico conterá toda a documentación necesaria relativa ás características do subsistema e, de ser o caso, todos os elementos que proben a conformidade dos compoñentes de interoperabilidade. Así mesmo, conterá todos os elementos relativos ás condicións e límites de utilización e ás instrucións de conservación, de vixilancia continua ou periódica, de axuste e de mantemento.

5. No caso de renovación ou rehabilitación dun subsistema que resulte nunha modificación do expediente técnico e que afecte a validez dos procedementos de verificación xa realizados, o solicitante avaliará a necesidade dunha nova declaración «CE» de verificación.

6. O organismo notificado poderá expedir verificacións de declaración intermedias para cubrir determinadas fases do procedemento de verificación ou partes do subsistema.

7. Se o permite a especificación técnica de interoperabilidade aplicable, o organismo notificado poderá expedir certificados de verificación dun ou varios subsistemas ou de determinadas partes dos ditos subsistemas.

8. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria designará os organismos encargados de levar a cabo o procedemento de verificación respecto das normas nacionais. A ese respecto, os organismos designados encargaranse das tarefas necesarias para iso. Sen prexuízo do artigo 91, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá designar un órgano notificado; nese caso, todo o proceso poderá ser levado a cabo por un único organismo de avaliación da conformidade.

Artigo 88. *Incumprimento de requisitos esenciais dos subsistemas.*

1. Cando a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria 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, poderá solicitar que se leven a cabo verificacións complementarias.

2. Neste caso, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria informará inmediatamente a Comisión Europea das erificacións complementarias solicitadas e exporá as razóns que as xustifiquen, para os efectos do previsto na normativa da Unión Europea.

3. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria precisará se o incumprimento pleno deste real decreto resulta:

- a) Do incumprimento de requisitos esenciais ou dunha especificación técnica de interoperabilidade, ou dunha mala aplicación dela.
- b) Dunha deficiencia dunha especificación técnica de interoperabilidade.

Artigo 89. *Presunción de conformidade.*

Presuporase que os compoñentes de interoperabilidade e os subsistemas que están conformes con normas harmonizadas ou con partes delas, e cuxa referencia foi publicada no *Diario Oficial de la Unión Europea*, estano cos requisitos esenciais que son obxecto das ditas normas ou de partes delas.

## CAPÍTULO V

### Organismos de avaliación da conformidade

Artigo 90. *Autoridade notificadora.*

1. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria será a autoridade notificadora dos organismos de avaliación da conformidade. A dita axencia será a responsable de establecer e aplicar os procedementos necesarios para a avaliación, notificación e seguimento dos organismos de avaliación da conformidade, incluído o cumprimento das obrigas en caso de subcontratación ou delegación das funcións por parte dos organismos notificados, conforme o disposto no artigo 95.

Sen prexuízo do anterior, e da responsabilidade que lle corresponde á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria como autoridade notificadora, a Entidade Nacional de Acreditación, ENAC, como organismo nacional de acreditación a teor do Regulamento (CE) n.º 765/2008, do 9 de xullo de 2008, levará a cabo as actividades relativas á avaliación e ao seguimento dos organismos de avaliación da conformidade, así como aquelas outras que se establezan nos acordos de colaboración entre a dita entidade e a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

2. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria notificaralles á Comisión Europea e aos demais Estados membros os organismos autorizados para realizar as tarefas de avaliación da conformidade previstas nos artigos 79.2 e 87.1. Tamén lles comunicará á Comisión Europea e aos demais Estados membros os organismos designados a que se refire o artigo 87.8.

3. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria informará a Comisión Europea dos procedementos que utilizará para a avaliación, notificación e seguimento dos organismos de avaliación da conformidade e dos cambios que introduza nos ditos procedementos.

4. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria como autoridade notificadora:

- a) evitará todo conflito de intereses cos organismos de avaliación da conformidade;
- b) organizarase e xestionarase de maneira que se preserve a obxectividade e imparcialidade das súas actividades;
- c) organizarase de maneira que toda decisión relativa á notificación do organismo de avaliación da conformidade sexa adoptada por persoas competentes distintas das que levaron a cabo a avaliación;
- d) non ofrecerá nin exercerá ningunha actividade que efectúen os organismos de avaliación da conformidade nin servizos de consultoría de carácter comercial ou competitivo;
- e) preservará a confidencialidade da información obtida;
- f) disporá de suficiente persoal competente para efectuar adecuadamente as súas tarefas como autoridade notificadora.

Artigo 91. *Organismos de avaliación da conformidade.*

1. Para os efectos da notificación, os organismos de avaliación da conformidade deberán cumprir os requisitos establecidos nos números 2 a 6 do presente artigo e nos artigos 92 e 93. Os organismos de avaliación da conformidade establecidos en España estarán constituídos de conformidade co dereito nacional español e terán personalidade xurídica e patrimonio propio, agás no suposto dos organismos internos acreditados a que se refire o artigo 96.

2. Os organismos de avaliación da conformidade deberán ser capaces de levar a cabo todas as tarefas de avaliación da conformidade que lles sexan asignadas consonte o disposto nas correspondentes especificacións técnicas de interoperabilidade e para as que fosen notificados, independentemente de que as tarefas as realice o propio organismo ou se realicen no seu nome e baixo a súa responsabilidade.

En todo momento, para cada procedemento de avaliación da conformidade e para cada tipo ou categoría de produto para os cales fose notificado, o organismo de avaliación da conformidade disporá:

- a) do persoal necesario con coñecementos técnicos e experiencia suficiente e adecuada para realizar as tarefas de avaliación da conformidade;
- b) das correspondentes descrições dos procedementos conforme os cales deba efectuarse a avaliación da conformidade, garantindo a transparencia e a capacidade de aplicar os ditos procedementos. Estará dotado de políticas e procedementos adecuados que permitan distinguir entre as tarefas que realiza como organismo de avaliación da conformidade notificado e as súas demais actividades;
- c) dos procedementos oportunos para levar a cabo as súas actividades tendo debidamente en conta o tamaño das empresas, o ámbito de actividade en que operan, a súa estrutura, o grao de complexidade da tecnoloxía do produto en cuestión e o carácter masivo ou en serie do proceso de produción.

Disporá dos medios necesarios para realizar adecuadamente as tarefas técnicas e administrativas relacionadas coas actividades de avaliación da conformidade e terá acceso a todo o material e aos medios necesarios.

3. Os organismos de avaliación da conformidade deberán ter cuberta a súa responsabilidade civil a través da subscripción dun seguro, aval ou garantía financeira equivalente, consonte o establecido na disposición adicional décimo oitava da Lei 38/2015, do 29 de setembro, e na súa normativa de desenvolvemento.

4. O persoal do organismo de avaliación da conformidade deberá observar segredo profesional acerca de toda a información solicitada no marco das súas tarefas, conforme o disposto na especificación técnica de interoperabilidade de aplicación ou en calquera disposición legal aplicable ao respecto, salvo en relación coas autoridades competentes. Protexeranse os dereitos de propiedade.

5. Os organismos de avaliación da conformidade participarán nas actividades de normalización e nas actividades do grupo de coordinación dos organismos de avaliación da conformidade notificados establecido conforme o dereito da Unión Europea, ou aseguraranse de que o seu persoal de avaliación estea informado ao respecto, e aplicarán, a modo de directrices xerais, as decisións e os documentos administrativos que resulten dos traballos do mencionado grupo.

6. Os organismos de avaliación da conformidade que fosen notificados en relación cos subsistemas de control-mando e sinalización nas vías e/ou de control-mando e sinalización a bordo participarán nas actividades do grupo do ERTMS mencionado no artigo 29 do Regulamento (UE) 2016/796, do 11 de maio de 2016, ou aseguraranse de que o seu persoal de avaliación estea informado ao respecto. Seguirán as directrices derivadas dos traballos deste grupo. No caso de que a súa aplicación lles pareza inadecuada ou imposible, presentarán as súas observacións ao grupo do ERTMS para que se debatan, de modo que as directrices sexan obxecto dunha mellora continua.

#### Artigo 92. *Imparcialidade dos organismos de avaliación da conformidade.*

1. O organismo de avaliación da conformidade será independente da organización ou do fabricante do produto que avalía.

Poderase considerar que un organismo pertencente a unha asociación empresarial ou a unha federación profesional que represente empresas que participan no deseño, fabricación, subministración, montaxe, uso ou mantemento dos produtos que avalía cumpre este requisito de independencia coa condición de que o demostre, ademais da ausencia de conflito de intereses.

2. Deberase cumprir en todo momento o requisito da imparcialidade tanto de parte do organismo de avaliación da conformidade como dos membros da alta dirección deste e do seu persoal de avaliación.

3. O organismo de avaliación da conformidade, os seus máximos directivos e o persoal responsable da realización das tarefas de avaliación da conformidade en ningún caso poderán ser o deseñador, o fabricante, o provedor, o instalador, o comprador, o dono, o usuario, o encargado do mantemento dos produtos que deben avaliarse nin o representante autorizado de ningún deles. Iso non será óbice para que se utilicen os produtos avaliados necesarios para as actividades do organismo notificado ou para que se utilicen estes produtos para efectos persoais.

4. O organismo de avaliación da conformidade, os seus máximos directivos e o persoal responsable da realización das tarefas de avaliación da conformidade non poderán intervir directamente no deseño, fabricación ou construción, comercialización, instalación, uso ou mantemento destes produtos, nin representarán as partes que participan nestas actividades. Así mesmo, non poderán realizar ningunha actividade que poida entrar en conflito coa súa independencia de criterio ou coa súa integridade en relación coas actividades de avaliación da conformidade para as cales foron designados. Esta prohibición aplicarase, en particular, aos servizos de consultoría.

5. O organismo de avaliación da conformidade asegurarse de que as actividades das súas filiais ou subcontratistas non afectan a confidencialidade, obxectividade ou imparcialidade das súas actividades de avaliación da conformidade.

6. O organismo de avaliación da conformidade e o seu persoal levarán a cabo as actividades de avaliación da conformidade co máximo nivel de integridade profesional e a competencia técnica exixida no ámbito específico, e estarán libres de calquera presión ou incentivo, especialmente de índole financeira, que poida influír na súa apreciación ou no resultado das súas actividades de avaliación da conformidade, en particular por parte de persoas ou grupos de persoas que teñan algún interese nos resultados destas actividades.

#### Artigo 93. *Persoal dos organismos de avaliación da conformidade.*

1. O persoal responsable da realización das tarefas de avaliación da conformidade deberá posuír:

- a) unha boa formación técnica e profesional para realizar todas as actividades de avaliación da conformidade para as cales foi notificado;
- b) un coñecemento adecuado acerca dos requisitos das avaliacións que efectúa e a autoridade necesaria para efectualas;
- c) un coñecemento e unha comprensión adecuados dos requisitos esenciais, das normas harmonizadas aplicables e das disposicións aplicables do dereito da Unión Europea e español;
- d) a aptitude necesaria para elaborar os certificados, actas e informes necesarios en que se reflectan os controis efectuados.

2. A remuneración dos máximos directivos e do persoal de avaliación dun organismo de avaliación da conformidade non poderá depender en ningún caso do número de avaliacións que efectúe nin dos resultados das ditas avaliacións.

#### Artigo 94. *Presunción de conformidade dos organismos de avaliación da conformidade.*

Se un organismo de avaliación da conformidade demostra que cumpre os criterios establecidos nas normas harmonizadas pertinentes ou en partes delas cuxas referencias se publicaron no «Diario Oficial de la Unión Europea», presumirase que cumpre os requisitos establecidos nos artigos 91 a 93 na medida en que as normas harmonizadas aplicables inclúan estes requisitos.

Artigo 95. *Subcontratacións e filiais dos organismos notificados.*

1. Cando un organismo notificado subcontrate tarefas específicas relacionadas coa avaliación da conformidade ou recorra a unha filial, asegurarse de que o subcontratista ou a filial cumpren os requisitos establecidos nos artigos 91 a 93 e informará diso a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

2. Os organismos notificados asumirán a plena responsabilidade das tarefas realizadas polos subcontratistas ou polas filiais, con independencia de onde teñan a súa sede.

3. As actividades dos organismos notificados só se poderán subcontratar ou delegar nunha filial, logo de consentimento do cliente.

4. Os organismos notificados manterán á disposición da autoridade notificadora os documentos sobre a avaliación das cualificacións do subcontratista ou da filial, así como o traballo que estes realicen conforme a especificación técnica de interoperabilidade respectiva.

Artigo 96. *Organismos internos acreditados.*

1. Os solicitantes poderán recorrer a un organismo interno acreditado para que leve a cabo actividades de avaliación da conformidade, para os efectos da aplicación dos procedementos indicados nos módulos A1, A2, C1 ou C2 que figuran no anexo II da Decisión n.º 768/2008/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 9 de xullo de 2008, sobre un marco común para a comercialización dos produtos e pola que se derroga a Decisión 93/465/CEE do Consello, e nos módulos CA1 e CA2, que figuran no anexo I da Decisión 2010/713/UE, do 9 de novembro de 2010, sobre os módulos para os procedementos de avaliación da conformidade, idoneidade para o uso e verificación «CE» que deben utilizarse nas especificacións técnicas de interoperabilidade adoptadas en virtude da Directiva 2008/57/CE do Parlamento Europeo e do Consello. Este organismo constituirá unha parte separada e identificable do solicitante de que se trate e non participará no deseño, produción, subministración, instalación, uso ou mantemento dos produtos que deba avaliar.

2. O organismo interno acreditado deberá cumprir os requisitos seguintes:

a) estará acreditado de conformidade co Regulamento (CE) n.º 765/2008, do 9 de xullo de 2008;

b) o organismo e o seu persoal estarán organizados, dentro da empresa da cal formen parte, de maneira identificable e utilizarán métodos de información que garantan a súa imparcialidade, e demostraranllo ao organismo nacional de acreditación;

c) o organismo e o seu persoal non serán responsables do deseño, fabricación, subministración, instalación, utilización ou mantemento dos produtos que avalien, nin exercerán ningunha actividade que poida ser incompatible coa súa independencia de xuízo e coa súa integridade en relación coas súas actividades de avaliación;

d) o organismo prestaralle os seus servizos unicamente á empresa de que forme parte.

3. Os organismos internos acreditados non se notificarán á Comisión Europea nin aos demais Estados membros, pero a información relativa á súa acreditación será posta á disposición da autoridade notificadora, logo de solicitude desta última, polas empresas de que estes organismos forman parte.

Artigo 97. *Solicitude de notificación.*

Os organismos de avaliación da conformidade presentaranlle unha solicitude de notificación á autoridade notificadora.

A solicitude irá acompañada dunha descrición das actividades de avaliación da conformidade, do módulo ou módulos de avaliación da conformidade e produto ou produtos para os cales o organismo se considere competente, así como dun certificado de

acreditación conforme a norma UNE-EN ISO/IEC 17065, expedido pola Entidade Nacional de Acreditación ENAC ou por outro organismo nacional de acreditación que se sometese con éxito ao sistema de avaliación por pares previsto no Regulamento (CE) n.º 765/2008, do 9 de xullo de 2008. Este certificado de acreditación incluírá no seu ámbito de acreditación a norma correspondente, na cal se declare que o organismo de avaliación da conformidade cumpre os requisitos establecidos desde o artigo 91 ao artigo 93.

#### Artigo 98. *Procedemento de notificación.*

1. A autoridade notificadora só notificará aqueles organismos de avaliación da conformidade que cumpran os requisitos establecidos nos artigos 91 a 93.

Esta notificación realizaráselles á Comisión Europea e aos demais Estados membros mediante o sistema de notificación electrónica desenvolvido e xestionado pola Comisión Europea.

2. A notificación incluírá información detallada das actividades de avaliación da conformidade, o módulo ou módulos de avaliación da conformidade, o produto ou produtos obxecto da avaliación e o certificado de acreditación correspondente.

3. O organismo en cuestión só poderá realizar as actividades dun organismo notificado se a Comisión Europea e os demais Estados membros non formulan ningunha obxección no prazo de dúas semanas tras a notificación.

4. A Comisión Europea e os demais Estados membros serán informados de todas as modificacións posteriores á notificación.

#### Artigo 99. *Cambios nas notificacións.*

1. Se a autoridade notificadora comproba ou é informada de que un organismo notificado deixou de cumprir os requisitos establecidos nos artigos 91 a 93 ou non está a cumprir as súas obrigas, restrinxiralle, suspenderalle ou retiralle a notificación, en función da gravidade do incumprimento de tales requisitos ou obrigas e informará diso inmediatamente a Comisión Europea e os demais Estados membros.

2. En caso de retirada, restrición ou suspensión da notificación ou se o organismo notificado cesou na súa actividade, a autoridade notificadora adoptará as medidas oportunas para que os expedientes do dito organismo sexan tratados por outro organismo notificado ou se poñan á disposición desta cando así o solicite.

#### Artigo 100. *Impugnación da competencia de organismos notificados.*

Nos casos en que a Comisión Europea investigue a competencia dun organismo notificado ou o cumprimento por parte deste dos requisitos e das responsabilidades que lle incumben, a autoridade notificadora facilitaralle á Comisión Europea, por petición desta, toda a información en que se fundamente a notificación ou o mantemento da competencia do organismo notificado en cuestión.

#### Artigo 101. *Obrigas operativas dos organismos notificados.*

1. Os organismos notificados realizarán avaliacións da conformidade seguindo os procedementos de avaliación da conformidade establecidos na especificación técnica de interoperabilidade respectiva.

2. As avaliacións da conformidade levaranse a cabo de maneira proporcionada, evitando cargas innecesarias para os axentes económicos. Os organismos notificados terán en conta, ao levar a cabo as súas actividades, o tamaño das empresas, o sector en que operan, a súa estrutura, o grao de complexidade da tecnoloxía do produto en cuestión e o carácter masivo ou en serie do proceso de produción.

3. Se un organismo notificado comproba que o fabricante non cumpre os requisitos establecidos na especificación técnica de interoperabilidade pertinente ou as normas harmonizadas ou as especificacións técnicas correspondentes, instará o fabricante a adoptar as medidas correctoras oportunas e non expedirá o certificado de conformidade.

4. Se, no transcurso do seguimento da conformidade consecutivo á expedición do certificado, un organismo notificado constata que un produto xa non se axusta á especificación técnica de interoperabilidade aplicable ou ás normas harmonizadas ou ás especificacións técnicas correspondentes, instará o fabricante a adoptar as medidas correctoras adecuadas e, se é necesario, suspenderá ou retirará o seu certificado.

5. Se non se adoptan medidas correctoras ou estas non producen o efecto perseguido, o organismo notificado restrinxirá, suspenderá ou retirará calquera certificado, segundo o caso.

#### Artigo 102. *Obriga dos organismos notificados de proporcionar información.*

1. Os organismos notificados pola autoridade notificadora informarán esta:

- a) de calquera denegación, restrición, suspensión ou retirada de certificados;
- b) de calquera circunstancia que afecte o ámbito e as condicións de notificación;
- c) de calquera solicitude de información que recibisen das autoridades de supervisión do mercado en relación coas actividades de avaliación da conformidade;
- d) das actividades de avaliación da conformidade realizadas dentro do ámbito da súa notificación e de calquera outra actividade realizada, con inclusión da subcontratación e das actividades transfronteirizas, logo de solicitude.

2. Os organismos notificados proporcionaranlles aos demais organismos notificados que realicen actividades de avaliación da conformidade similares, e que avalíen os mesmos produtos, información pertinente sobre cuestións relacionadas con resultados negativos e, logo de solicitude, con resultados positivos da avaliación da conformidade.

3. Os organismos notificados proporcionaranlles á Axencia Ferroviaria da Unión Europea e, de ser o caso, á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria os certificados «CE» de verificación de subsistemas, os certificados «CE» de conformidade dos compoñentes de interoperabilidade e os certificados «CE» de idoneidade para o uso dos compoñentes de interoperabilidade.

#### Artigo 103. *Coordinación dos organismos notificados.*

Os organismos notificados deberán participar no traballo do grupo sectorial de organismos notificados de ámbito da Unión Europea establecido pola Comisión Europea, directamente ou por medio de representantes designados.

#### Artigo 104. *Organismos designados.*

1. Terán a consideración de organismos designados para efectuar o procedemento de verificación do cumprimento das normas nacionais notificadas aqueles organismos que así o soliciten á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria e que estean previamente acreditados pola Entidade Nacional de Acreditación conforme a norma UNE-EN ISO/IEC 17065 ou por outro organismo nacional de acreditación que se sometese con éxito ao sistema de avaliación por pares previsto no Regulamento (CE) n.º 765/2008, do 9 de xullo de 2008, e que inclúan no seu ámbito de acreditación a norma correspondente.

2. Os requisitos relativos aos organismos de avaliación da conformidade establecidos nos artigos 91 a 95 tamén se aplicarán aos organismos designados en virtude do artigo 87, número 8, agás:

a) no que respecta ás competencias exixidas ao seu persoal en virtude do artigo 93, número 1, letra c), caso en que se exixirá que o organismo designado teña unha comprensión e un coñecemento adecuados de lexislación nacional;

b) no que respecta aos documentos que se deben conservar á disposición da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria e da Entidade Nacional de Acreditación en virtude do artigo 95, número 4; nese caso exixírase que o organismo designado inclúa os



documentos relativos aos traballos realizados por filiais ou subcontratistas consonte as normas nacionais que resulten de aplicación.

3. A solicitude de designación e o procedemento de designación realizaranse conforme os artigos 97 e 98.

4. As obrigas operativas establecidas no artigo 101 tamén se aplicarán aos organismos designados en virtude do artigo 87.8, coa diferenza de que esas obrigas se referirán a normas nacionais en lugar de especificacións técnicas de interoperabilidade.

5. A obriga de información establecida no artigo 102.1 tamén se aplicará aos organismos designados que, en consecuencia, informarán a todos os Estados membros da Unión Europea.

### TÍTULO III

#### **Autorizacións dos subsistemas, liñas e vehículos**

#### CAPÍTULO I

#### **Subsistemas fixos e liñas**

#### *Sección 1.ª Disposicións xerais*

#### Artigo 105. *Réxime xeral.*

1. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria será a autoridade competente para outorgar as autorizacións para a entrada en servizo dos subsistemas estruturais fixos e para a posta en servizo de liñas ferroviarias, dos seus tramos, das estacións de transporte de viaxeiros e das terminais de transporte de mercadorías pertencentes á Rede ferroviaria de interese xeral.

2. Nas autorizacións para a entrada en servizo dos subsistemas ou a posta en servizo de liñas, tramos, estacións ou terminais poderán establecerse condicións de uso e restricións, en particular en canto ás condicións para iniciar ou restablecer o servizo ferroviario unha vez que se produza a conexión co resto da Rede ferroviaria de interese xeral.

#### Artigo 106. *Autorización de entrada en servizo dos subsistemas estruturais fixos.*

1. A entrada en servizo dos subsistemas estruturais fixos en estado de funcionamento nominal requirirá que estes sexan concibidos, construídos e instalados de modo que se cumpran os requisitos esenciais definidos no anexo XI, se integren de maneira segura no conxunto do sistema ferroviario e dispoñan da autorización da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria nos casos que se establecen no número 2 deste artigo.

A función da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria na autorización de entrada en servizo de subsistemas estruturais fixos será comprobar que a documentación presentada polo solicitante da autorización para demostrar o cumprimento de todos os requisitos esenciais está completa, é pertinente e coherente e se circunscribe ao ámbito das súas competencias.

2. A autorización da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria será necesaria para novos subsistemas estruturais fixos e, no caso de mellora ou renovación de subsistemas existentes, cando así o resolva a Axencia de acordo co establecido no artigo 107.

En ambos os casos, á vista da comunicación previa a que fai referencia o artigo 109, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá resolver que sexa necesaria tamén a autorización de entrada en servizo para fases intermedias dalgún subsistema, ou parte del, sempre que estas fases intermedias non sexan meras fases de obra e correspondan a etapas completas do proceso de fabricación ou construción, ou o seu período de funcionamento non estea suficientemente acoutado no tempo.

3. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria proporcionará gratuitamente unha guía orientativa, a través da súa páxina web, que exporá e precisará os requisitos que se deben reunir e os documentos que se deben achegar para obter as autorizacións de entrada en servizo dos subsistemas.

*Artigo 107. Mellora ou renovación dos subsistemas estruturais fixos.*

1. En caso de mellora ou renovación de subsistemas existentes, o solicitante deberá formular unha comunicación previa consonte o establecido no artigo 109. No prazo dun mes a partir da recepción da comunicación, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria notificaralle ao solicitante que o expediente está completo ou pediralle información complementaria, para cuxa entrega fixará un prazo de 10 días hábiles, ampliables a 5 máis por petición do interesado ou por propia iniciativa, cando os documentos requiridos presenten dificultades especiais, con indicación de que, se así non o fixer, se considerará que desiste da súa petición, logo de resolución que deberá ser ditada nos termos previstos no artigo 21 da Lei 39/2015, do 1 de outubro.

2. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, en estreita cooperación coa Axencia Ferroviaria da Unión Europea se a solicitude se refire a proxectos de ERTMS, examinará a documentación e resolverá sobre a necesidade dunha nova autorización de entrada en servizo consonte os seguintes criterios:

- a) cando o nivel global de seguridade do subsistema de que se trate se poida ver afectado polas obras previstas;
- b) cando así o exixan as especificacións técnicas de interoperabilidade aplicables;
- c) cando así o exixan os plans nacionais de execución, ou
- d) cando se modificasen os valores dos parámetros sobre a base dos cales xa se concedese a autorización.

3. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria resolverá e notificará sobre a necesidade ou non dunha nova autorización de entrada en servizo do subsistema, como máximo dentro dos catro meses seguintes á data en que a comunicación tivese entrada no seu rexistro ou, de ser o caso, desde a recepción de toda a documentación necesaria para completar a comunicación.

A resolución da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá diferenciar, en canto á necesidade dunha nova autorización, entre os distintos subsistemas afectados e, de ser o caso, entre as distintas fases de execución da actuación. No caso de que a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria resolva que é precisa unha nova autorización para algún dos subsistemas e/ou fases de execución, seguirase o procedemento xeral establecido na sección 2.<sup>a</sup> deste capítulo a partir da comunicación previa presentada.

As resolucións da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria serán sempre motivadas e poñen fin á vía administrativa. Contra elas poderase interpor recurso potestativo de reposición, no prazo dun mes, ou acudir directamente á vía xurisdiccional contencioso-administrativa.

#### *Sección 2.<sup>a</sup> Procedemento de autorización de entrada en servizo de subsistemas estruturais fixos*

*Artigo 108. Fases do procedemento de autorización de entrada en servizo dos subsistemas estruturais fixos.*

O procedemento de obtención da autorización de entrada en servizo dun subsistema estrutural fixo componse das seguintes fases:

- a. Comunicación previa á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.
- b. Posta en coñecemento á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria dos proxectos antes da súa aprobación.

- c. Avaliación do subsistema tras a súa construción e logo da súa entrada en servizo.
- d. Solicitude de autorización de entrada en servizo do subsistema estrutural fixo.

Artigo 109. *Comunicación previa á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.*

1. Cando se inicie unha actuación que prevexa o deseño ou construción dun ou varios subsistemas estruturais fixos, o solicitante deberallo comunicalo previamente á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria con anterioridade á redacción dos proxectos de construción e, en todo caso, antes da aprobación do primeiro daqueles que formen parte da actuación. Esta comunicación previa tamén será aplicable á modificación de subsistemas existentes.

2. A comunicación previa ten por obxecto que a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria dispoña, coa antelación necesaria, de información suficiente para:

- a) Resolver, nos casos en que proceda, sobre a necesidade de autorización de entrada en servizo do ou dos subsistemas.
- b) Determinar as eventuais accións de supervisión durante o deseño, fabricación e construción do ou dos subsistemas.

3. A comunicación previa irá acompañada da seguinte información, desagregada para cada un dos subsistemas obxecto de autorización:

a) Descrición da actuación, incluíndo os subsistemas afectados e unha identificación da liña e/ou tramos afectados para cada un dos subsistemas, posibles afeccións a outras liñas ou instalacións e fases de execución, se estas se coñecen no momento de elaborar a comunicación.

b) Características técnicas preliminares do subsistema ou subsistemas de acordo co anexo XIII.

c) Normativa vivente a que está suxeito cada subsistema para cubrir os requisitos esenciais.

d) Posibles excepcións na aplicación das especificacións técnicas de interoperabilidade e/ou desconformidades coas normas nacionais, se fosen coñecidas no momento de elaboración da comunicación, caso en que se achegará tamén a documentación indicada nos artigos 85 e 86.

e) Solucións innovadoras que, de ser o caso, vaian ser desenvolvidas e implementadas.

f) Programación estimada da actuación.

g) Organismo notificado e/ou designado que levará a cabo o proceso de verificación do subsistema, cando cumpra, se se coñece no momento da comunicación.

h) Organismo encargado de realizar a avaliación independente de seguridade consonte o método común de seguridade para a avaliación e valoración do risco, cando cumpra, se se coñece no momento da comunicación.

i) En proxectos con afección ao ERTMS, información sobre as previsións de realización do trámite do artigo 113.

4. En caso de modificación de subsistemas, a comunicación previa incluírá adicionalmente:

a) Informe sobre a afección ao nivel global de seguridade do subsistema de que se trate polas obras previstas.

b) Análise das exixencias das especificacións técnicas de interoperabilidade aplicables en relación coa necesidade dunha nova autorización de entrada en servizo.

c) Informe sobre a eventual modificación dos valores dos parámetros sobre os cales xa se concedeu a autorización.

5. Se no curso do desenvolvemento da actuación, tanto en fase de proxecto como de fabricación ou obra, se producen cambios que afecten a información que acompañou a

comunicación previa, total ou parcialmente, ou se coñecen aspectos non incluídos nela, deberá remitirse unha actualización da dita comunicación, en que se fagan constar os cambios que se produciron.

Se as características dalgún dos subsistemas, ou partes deles, que compoñen a actuación non eran coñecidas no momento da comunicación previa inicial, remitirase unha comunicación previa adicional.

6. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá realizar un seguimento do proceso de deseño do subsistema. Para iso o solicitante porá á súa disposición toda a información que esta lle requira para comprobar a compatibilidade técnica e a integración segura do subsistema ou subsistemas.

7. A presentación á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria da comunicación previa suporá a consideración de que un proxecto se encontra en avanzado estado de desenvolvemento para os subsistemas que estean incluídos nela.

*Artigo 110. Posta en coñecemento da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria de proxectos antes da súa aprobación.*

Deberá pórse en coñecemento da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, antes da aprobación dos proxectos, a seguinte documentación:

a) Informe resumo ou separata do proxecto cos aspectos relevantes do ou dos subsistemas. Indicaranse, entre outros:

– Características técnicas do subsistema ou subsistemas e definición do estado de funcionamento nominal destes.

– Normativa de aplicación.

– Cumprimento das especificacións funcionais e técnicas das especificacións técnicas de interoperabilidade e normas nacionais de aplicación.

– Excepcións no cumprimento das especificacións técnicas de interoperabilidade ou normas nacionais, de ser o caso.

– Solucións innovadoras, de ser o caso.

– Restricións de uso, de ser o caso.

b) Referencia ao expediente da comunicación previa da actuación de que forma parte o proxecto.

c) Evidencias de que se levaron a cabo os procesos necesarios que permitan que as actuacións do proxecto se integren no proceso de verificación e de xestión de riscos da actuación global a que pertence. Para iso, achegaranse:

1) Declaracións de verificación intermedias dos subsistemas na fase de deseño, de ser o caso.

2) Evidencia da aplicación nesta fase, ás partes que resulten pertinentes, do método común de seguridade para a avaliación e valoración do risco.

*Artigo 111. Avaliación do subsistema tras a súa construción e previamente á súa entrada en servizo.*

1. O solicitante, previamente á súa solicitude de autorización de entrada en servizo do subsistema, deberá sometelo ao proceso de avaliación definido no artigo 87.

Ademais, para a verificación dos subsistemas estruturais fixos, seguiranse os módulos de verificación específicos definidos nas especificacións técnicas de interoperabilidade e instrucións ferroviarias. Igualmente, o solicitante deberá ter en conta o establecido no método común de seguridade para a avaliación e valoración do risco, naqueles casos en que sexa de aplicación e, en particular, para realizar a demostración da integración segura do subsistema.

Así mesmo, o solicitante deberá someter a avaliación os requisitos que puidesen estar establecidos para o subsistema en calquera outra normativa vixente que lle sexa aplicable.

2. No caso de que durante o proceso de avaliación xurda a necesidade de solicitar unha excepción ou desconformidade debido a que se produza unha non conformidade coas especificacións técnicas de interoperabilidade ou coas normas nacionais que sexan de aplicación, o solicitante seguirá os procedementos establecidos nos artigos 85 e 86, segundo o caso.

3. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá realizar un seguimento do proceso de avaliación do subsistema. Para iso o solicitante deberá pór á súa disposición toda a información que esta lle requira.

Artigo 112. *Solicitud de autorización de entrada en servizo de subsistemas estruturais fixos.*

1. Unha vez realizadas as fases anteriores, o solicitante remitiralle á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria a solicitude de entrada en servizo do subsistema ou subsistemas acompañada da documentación necesaria para describir a actuación obxecto de autorización, incluíndo os procesos de avaliación da conformidade realizados, as características técnicas do subsistema, así como as solucións innovadoras aplicadas, a definición do seu estado de funcionamento nominal e as restricións de uso, de ser o caso. Deberá acreditarse, así mesmo, que se cumpren os requisitos esenciais e que se aplicou a normativa exigible ou se xustificaron as excepcións que fosen procedentes, e que o plan de probas establecido polo administrador de infraestruturas, ou acordado polo solicitante e aquel, se cumpriu.

Este expediente conterá as evidencias documentais concernentes a:

a) Declaracións «CE» de verificación consonte o establecido no artigo 87 deste real decreto.

b) Xustificación da compatibilidade técnica do subsistema co sistema en que se integra, comprobada a partir das especificacións técnicas de interoperabilidade, normas nacionais e rexistros pertinentes.

c) Xustificación da integración segura do subsistema, establecida sobre a base das especificacións técnicas de interoperabilidade, normas nacionais e métodos comúns de seguridade. En todo caso, incluírase o informe do organismo avaliador de seguridade acreditativo da integración segura do subsistema. Este informe será realizado tendo en conta as avaliacións parciais independentes de seguridade realizadas ao longo das diferentes fases, de acordo co método común de seguridade para a avaliación e valoración do risco. O contido e alcance das ditas avaliacións parciais será o que permita a fase en que se realizaron, especialmente no referente á identificación e demostración da conformidade cos requisitos de seguridade e a xestión de perigos.

d) No caso de subsistemas de control-mando e sinalización nas vías que utilicen equipamento de ETCS e/ou de GSM-R, a decisión positiva da Axencia Ferroviaria da Unión Europea de conformidade co artigo 113; e no caso dun cambio nas disposicións do proxecto do prego de condicións ou na descrición de solucións técnicas previstas posteriores á decisión positiva, a conformidade co resultado do procedemento a que se fai referencia no artigo 30 do Regulamento (UE) 2016/796, do 11 de maio de 2016.

2. O expediente de solicitude de autorización de entrada en servizo dun subsistema ou parte del que conteña unha ou varias aplicacións específicas conterá a documentación establecida no número anterior. Non obstante, se a ou as aplicacións específicas de que derivan obtiveron previamente a súa autorización de entrada en servizo por parte da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, non será preciso achegar o expediente de solicitude destas últimas.

3. No prazo dun mes a partir da recepción da solicitude, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria notificaralle ao solicitante que o expediente está completo ou pediralle información complementaria, para cuxa entrega fixará un prazo de 10 días hábiles, ampliables a 5 máis por petición do interesado ou por propia iniciativa, cando os documentos requiridos presenten dificultades especiais, con indicación de que, se así non

o fixer, se considerará que desiste da súa petición, logo de resolución que deberá ser ditada nos termos previstos no artigo 21 da Lei 39/2015, do 1 de outubro.

A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria verificará a integridade, pertinencia e coherencia da documentación presentada. Así mesmo, no caso de equipamento ERTMS en vía, verificará a conformidade coa decisión positiva da Axencia Ferroviaria da Unión Europea referida na letra d) do número 1.

4. Tras a dita verificación, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria resolverá e notificará se procede ou non autorizar a entrada en servizo do subsistema, como máximo dentro dos catro meses seguintes á data en que a solicitude tivese entrada no seu rexistro ou, de ser o caso, desde a recepción de toda a documentación necesaria para completar a solicitude. A autorización de entrada en servizo do subsistema, de ser o caso, fará referencia ás súas características técnicas, incluídas as condicións e límites de utilización documentados na declaración «CE» de verificación, e poderá incluír o seu período de validez.

5. As resolucións da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria serán sempre motivadas e poñen fin á vía administrativa. Contra elas poderase interpor recurso potestativo de reposición, no prazo dun mes, ou acudir directamente á vía xurisdiccional contencioso-administrativa.

#### Artigo 113. *Aplicación harmonizada do ERTMS.*

1. No caso de subsistemas de control-mando e sinalización en vía que utilicen ETCS e/ou GSM-R, e co fin de velar pola aplicación harmonizada do ERTMS e da interoperabilidade á escala da Unión Europea, antes de realizar as licitacións correspondentes do ERTMS en vía, o solicitante remitirá unha solicitude de aprobación á Axencia Ferroviaria da Unión Europea. Coa solicitude relativa a proxectos individuais do ERTMS, a combinacións de proxectos, a unha liña, a un grupo de liñas ou a unha rede achegárase un expediente que inclúa:

- a) o proxecto do prego de condicións ou a descrición de solucións técnicas previstas;
- b) documentos xustificativos das condicións necesarias para a compatibilidade técnica e operativa do subsistema cos vehículos que van operar nas redes correspondentes;
- c) documentos xustificativos de que as solucións técnicas previstas cumpren as especificacións técnicas de interoperabilidade pertinentes;
- d) calquera outro documento importante, como ditames da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, declaracións de verificación ou certificados de conformidade.

2. A dita solicitude e a información acerca de todas as solicitudes, as etapas dos procedementos correspondentes e os seus resultados, así como, de ser o caso, as peticións e as decisións da sala de recurso, presentaranse a través do portelo único da Unión Europea. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá emitir un ditame sobre a solicitude de aprobación, destinado ao solicitante antes de que presente a solicitude, ou á Axencia Ferroviaria da Unión Europea despois de que a presentase.

3. No caso de que se modifique o proxecto do prego de condicións ou a descrición de solucións técnicas previstas con posterioridade á decisión positiva, o solicitante informará sen dilación a Axencia Ferroviaria da Unión Europea e a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria a través do citado portelo único. No dito caso, aplicarase o artigo 30, número 2, do Regulamento (UE) 2016/796, do 11 de maio de 2016.

#### Artigo 114. *Funcionamento dos subsistemas estruturais fixos durante as fases intermedias do seu proceso de fabricación, construción, implantación e verificación.*

1. Cando o proceso de fabricación, construción, implantación ou verificación dun ou varios subsistemas estruturais fixos, ou parte deles, tanto novos como modificados, deba levarse a cabo mantendo o servizo ferroviario, o administrador de infraestruturas poderaos pór en funcionamento con circulacións ferroviarias comerciais, con carácter temporal e na extensión xeográfica estritamente necesaria. Todo iso, sen prexuízo de obter

posteriormente a autorización de entrada en servizo en estado de funcionamento nominal a que se refiren os artigos 106 e 107, nos casos en que proceda.

O Sistema de xestión de seguridade do administrador de infraestruturas establecerá o procedemento para iso. En todo caso, o solicitante preparará un expediente para acreditar que o nivel de seguridade é aceptable, que, polo menos, conterá a seguinte documentación:

a) Xustificación da necesidade do funcionamento parcial dos subsistemas afectados, incluíndo a definición dos elementos ou partes que se porán en funcionamento e, de ser o caso, as fases intermedias, ámbito xeográfico e a duración prevista do proceso de implantación.

b) Informe sobre o desenvolvemento destas fases intermedias, incluíndo a definición dos parámetros e características cuxa conformidade debe ser avaliada antes do funcionamento temporal dos subsistemas; indicaranse os valores destes que se deben acadar para garantir a seguridade e as probas que se deben realizar para a súa avaliación.

c) Acreditación do proceso de xestión do risco, realizado consonte o método común de seguridade para a avaliación e valoración do risco, que inclúa expresamente estas fases intermedias e as medidas de seguridade, as restricións e condicións de uso resultantes daquel, que deberán ser aceptadas polo administrador de infraestruturas e polas empresas ferroviarias afectadas

O expediente acreditativo do cumprimento destas condicións estará á disposición da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria para o eventual exercicio por parte desta da súa competencia de supervisión durante a fabricación ou construción de subsistemas.

2. As empresas ferroviarias e o administrador de infraestruturas afectados levarán a cabo a formación complementaria de persoal, de ser o caso.

3. Se estas situacións non se describiron na comunicación previa realizada, o solicitante realizará unha comunicación previa complementaria cando se coñeza esta circunstancia, para os efectos de que a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poida resolver se procede ou non obter a autorización de entrada en servizo en estado de funcionamento nominal. Nesta comunicación incluírase a definición das fases intermedias e dos elementos ou partes que se porán en funcionamento, o seu ámbito xeográfico, a xustificación da necesidade do funcionamento parcial destes subsistemas e a duración prevista do proceso de implantación.

4. O establecido no procedemento mencionado no número 1, así como no número 2 deste artigo, tamén será de aplicación cando a validación ou aceptación de compoñentes ou elementos, novos ou modificados, de subsistemas estruturais fixos requira a realización de ensaios, probas, comprobacións de fiabilidade, durabilidade ou outras similares daqueles, en liñas ferroviarias sobre as cales existan circulacións ferroviarias comerciais.

*Artigo 115. Reparación dos subsistemas estruturais fixos en situacións de emerxencia ou tras unha catástrofe natural ou un accidente.*

1. Sen prexuízo de que, de ser o caso, sexa preciso obter a autorización de entrada en servizo en estado de funcionamento nominal a que se refiren os artigos 106 e 107, en situacións de emerxencia, ou tras unha catástrofe natural ou un accidente, o administrador de infraestruturas poderá realizar as reparacións que sexan necesarias para restablecer o tráfico ferroviario, de acordo co establecido no seu sistema de xestión de seguridade, no seu plan de continxencias e, en todo caso, de conformidade co método común de seguridade para a avaliación e valoración do risco cando no primeiro deles non se estableza, en función do alcance das reparacións que se vaian realizar e do seu prazo de execución, a forma de aplicación deste último.

As medidas de seguridade, restricións e condicións de uso que resulten deberán ser aceptadas polas empresas ferroviarias afectadas antes do restablecemento do tráfico ferroviario.

2. Cando as actuacións que se realicen non se limiten á mera reparación dos estragos e supoñan unha mellora dalgún dos subsistemas afectados ou da súa

funcionalidade, como cambios de trazado ou novas estruturas ou instalacións, estas deberán ser comunicadas á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria no prazo máximo de quince días desde que se restableza o servizo ferroviario. Coa comunicación xuntarase a seguinte documentación:

- a) Descrición das reparacións realizadas, incluídos os subsistemas afectados e unha identificación da liña e/ou tramos afectados para cada un dos subsistemas, posibles afeccións a outras liñas ou instalacións.
- b) Características técnicas do subsistema ou subsistemas de acordo co anexo XIII.
- c) Normativa vixente a que están suxeitos os subsistemas afectados para cubrir os requisitos esenciais.
- d) Informe sobre a afección ao nivel global de seguridade das modificacións realizadas nos subsistemas afectados.
- e) Análise das exixencias das especificacións técnicas de interoperabilidade aplicables en relación coa necesidade dunha nova autorización de entrada en servizo.
- f) Informe sobre a eventual modificación dos valores dos parámetros sobre os cales xa se concedese a autorización.

Á vista da anterior documentación, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria resolverá, no prazo dun mes, se é precisa unha nova autorización do subsistema ou subsistemas afectados polas reparacións en estado de funcionamento nominal. No caso de que sexa precisa unha nova autorización, o administrador de infraestruturas solicitaráa conforme o establecido no artigo 112.

3. En todo caso, o expediente acreditativo das actuacións realizadas polo administrador de infraestruturas, conforme o disposto no número 1, estará á disposición da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria para o eventual exercicio por parte desta da súa competencia de supervisión.

*Artigo 116. Autorización de elementos ou compoñentes que non sexan de interoperabilidade.*

1. O ministro de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, por proposta da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, poderá establecer o réxime de autorización para o uso de elementos ou compoñentes que non sexan de interoperabilidade producidos industrialmente e que realicen funcións relacionadas coa seguridade.

2. Entrementes non se estableza o réxime de autorización mencionado no número anterior, os administradores de infraestrutura regularán a forma en que se autorizará o uso e as probas destes elementos e compoñentes.

*Sección 3.<sup>a</sup> Procedemento de autorización de posta en servizo de liñas, tramos, estacións e terminais*

*Artigo 117. Procedemento de autorización de posta en servizo de novas liñas, tramos, estacións e terminais.*

1. A posta en servizo de liñas ferroviarias, dos seus tramos e das estacións de transporte de viaxeiros ou terminais de transporte de mercadorías pertencentes á Rede ferroviaria de interese xeral, calquera que fose o procedemento de construción, deberá tramitarse de forma conxunta coa de entrada en servizo dos subsistemas que formen parte destas e que requiran autorización.

A autorización de posta en servizo de liñas, tramos, estacións e terminais poderá incluír aquelas partes delas que, para a súa conexión coa Rede ferroviaria de interese xeral, o administrador da infraestrutura poña en funcionamento temporalmente consonte o artigo 114, sen prexuízo da necesidade de que os subsistemas que integran estas partes obteñan posteriormente a autorización de entrada en servizo en estado de funcionamento nominal e nos termos deste artigo.



2. Para a autorización de posta en servizo de novas liñas, tramos, estacións e terminais deberase presentar unha solicitude, xunto coa de entrada en servizo dos subsistemas, que inclúa, adicionalmente, a seguinte documentación:

- a) Informe de adecuación do conxunto das obras á normativa técnica aplicable.
- b) Documentación acreditativa do cumprimento da execución de plan de probas que estableza o solicitante ou o administrador de infraestruturas de común acordo con aquel.
- c) Documentación xustificativa de que se levou a cabo o proceso de xestión do risco consonte o método común de seguridade para a avaliación e valoración do risco, incluíndo expresamente as fases intermedias e as medidas de seguridade, as restricións e condicións de uso resultantes daquel, que deberán ser aceptados polo administrador de infraestruturas e polas empresas ferroviarias afectadas.
- d) Naqueles casos de modificación de liñas, tramos, estacións e terminais existentes en que se resolva que é necesaria unha nova autorización, incluírase tamén na documentación unha descrición do cambio das condicións de explotación.
- e) Certificado de implantación do Plan de autoprotección, se procede segundo a normativa vixente.

Non será necesario achegar aqueles documentos que xa se presentaron xunto coa solicitude de entrada en servizo dos subsistemas.

3. No prazo dun mes a partir da recepción da solicitude, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria notificaralle ao solicitante que o expediente está completo ou pediralle información complementaria, para cuxa entrega fixará un prazo de 10 días hábiles, ampliables a 5 máis por petición do interesado ou por propia iniciativa, cando os documentos requiridos presenten dificultades especiais, con indicación de que, se así non o fixer, se considerará que desiste da súa petición, logo de resolución que deberá ser ditada nos termos previstos no artigo 21 da Lei 39/2015, do 1 de outubro.

4. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria resolverá e notificará se procede ou non autorizar a posta en servizo da liña, tramo, estación ou terminal existente, como máximo dentro dos catro meses seguintes á data en que a solicitude tivese entrada no seu rexistro ou, de ser o caso, desde a recepción da documentación completa. Esta resolución adoptarase de forma conxunta coa decisión relativa á autorización de entrada en servizo dos subsistemas afectados a que se refire o artigo 112 e nela poderase establecer o período de validez da autorización.

5. As resolucións da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria serán sempre motivadas e poñen fin á vía administrativa. Contra elas poderase interpor recurso potestativo de reposición, no prazo dun mes, ou acudir directamente á vía xurisdiccional contencioso-administrativa.

*Artigo 118. Procedemento de autorización de posta en servizo de modificación de liñas, tramos, estacións e terminais existentes.*

1. No caso de modificación de liñas existentes, será necesaria unha nova autorización de posta en servizo da liña ou tramos delas, estacións ou terminais, polo menos nos seguintes supostos:

- a) modificación substancial do trazado dun traxecto ou parte deste;
- b) adición dunha ou máis vías nunha liña ou tramo;
- c) e, en xeral, modificacións que requirisen da aprobación dun estudo informativo.

2. Non será necesaria unha nova autorización de posta en servizo nos seguintes casos de modificación de liñas, estacións ou terminais existentes:

- a) Instalación de novos subsistemas de electrificación, control-mando e sinalización, cambio de tensión eléctrica ou de cambio de versión ou de nivel de ERTMS.

b) Mellora ou renovación de liñas, tramos destas, estacións ou terminais preexistentes, agás que proceda autorización de posta en servizo de conformidade co número 1 deste artigo.

3. O disposto nos dous números anteriores será sen prexuízo do que a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poida decidir en cada caso de conformidade co artigo 107, en relación coa autorización de entrada en servizo dos subsistemas, e do que se estableza a través das instrucións ferroviarias ou doutras disposicións.

4. Para os efectos de resolver sobre a necesidade dunha nova autorización, o solicitante remitiralle á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria a documentación indicada no artigo 109 para a comunicación previa e, ademais, a necesaria para verificar o cumprimento do indicado nos números 1 e 2 do presente artigo.

5. Con base nos anteriores criterios, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, nun prazo de catro meses a partir da recepción de toda a información pertinente, tomará unha decisión en canto á necesidade dunha nova autorización de posta en servizo da modificación da liña, tramo, estación ou terminal existente, de forma conxunta coa relativa á necesidade dunha nova autorización de entrada en servizo dos subsistemas afectados a que se refire o artigo 112.

A resolución da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, que deberá ser motivada, porá fin á vía administrativa e contra ela poderase interpor recurso potestativo de reposición no prazo dun mes, ou acudir á vía xurisdiccional contencioso-administrativa.

6. No caso de que a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria resolva que é precisa unha nova autorización de posta en servizo, seguirase o procedemento xeral establecido no artigo 117.

#### *Sección 4.<sup>a</sup> Explotación de liñas*

##### *Artigo 119. Rexistro da infraestrutura.*

1. O rexistro da infraestrutura conterá, para cada subsistema ou parte do subsistema de que se trate, os valores dos parámetros de rede correspondentes establecidos nas especificacións técnicas de interoperabilidade pertinentes, así como no resto da lexislación sectorial de aplicación.

2. Os valores dos parámetros recollidos no rexistro da infraestrutura utilizaranse, en combinación cos recollidos na autorización de posta no mercado de vehículos, para comprobar a compatibilidade técnica entre vehículo e rede.

3. O rexistro da infraestrutura poderá establecer condicións para o uso de instalacións fixas e outras limitacións.

4. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria designará a entidade nacional de rexistro, e informará diso a Comisión Europea nun prazo non superior a tres meses desde a data de designación.

5. Os administradores de infraestruturas encargaranse de recoller e introducir directamente os datos na citada aplicación do rexistro da infraestrutura creada pola Axencia Ferroviaria da Unión Europea.

6. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria velará por que os datos recollidos e introducidos no rexistro da infraestrutura estean dispoñibles e sexan accesibles a través da aplicación do rexistro da infraestrutura, conforme as especificacións comúns para a dita clase de rexistros aprobadas pola Comisión Europea. Tamén se asegurará de que os datos contidos na aplicación do rexistro da infraestrutura se manteñan actualizados.

7. Os administradores de infraestruturas incluírán no seu sistema de xestión da seguridade a metodoloxía de xestión e actualización da súa parte correspondente do rexistro da infraestrutura, proporcionando os datos á entidade de rexistro ou incorporándoos directamente ao dito rexistro.

Artigo 120. *Supervisión dos subsistemas estruturais fixos.*

1. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá supervisar, en calquera momento, os subsistemas estruturais fixos que integran o sistema ferroviario co obxecto de comprobar que se explotan e se manteñen de conformidade cos requisitos esenciais exigidos, coas disposicións das especificacións técnicas de interoperabilidade aplicables e coa normativa española correspondente.

2. As actuacións de supervisión mencionadas neste artigo formarán parte das actividades de supervisión dos sistemas de xestión da seguridade dos administradores de infraestruturas, tras a emisión das súas autorizacións de seguridade.

3. Ademais, tras a entrada en servizo destes subsistemas, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria efectuará tales comprobacións con ocasión da expedición e supervisión das autorizacións de seguridade. Para tal efecto, utilizaranse os réximes de avaliación e comprobación previstos nas especificacións técnicas de interoperabilidade estruturais e funcionais de que se trate.

Artigo 121. *Suspensión e revogación da autorización de entrada en servizo dos subsistemas estruturais fixos.*

1. Se, no exercicio das súas competencias, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria ten coñecemento de que un subsistema estrutural fixo deixou de cumprir os requisitos esenciais en virtude dos cales foi concedida a súa autorización de entrada en servizo, suspenderá a dita autorización e porá en coñecemento da situación o responsable do subsistema, comunicándolle as causas e razóns da suspensión, e indicarlle o prazo máximo en que deberá adoptar as medidas pertinentes para emendar as deficiencias detectadas co fin de que, unha vez comprobada a súa adopción, poida levantarse a citada suspensión.

2. O interesado disporá dun prazo de quince días, contado desde a data en que se lle notifique a suspensión, para formular as alegacións que considere pertinentes. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria ditará resolución motivada dentro do prazo dun mes desde a terminación do prazo anterior, e notificarállelo ás partes interesadas, mantendo, modificando ou levantando a suspensión. Transcorrido este prazo sen que se notificase a resolución de suspensión, producirase a caducidade do procedemento, polo que quedará sen efecto a suspensión.

3. No caso de que a emenda non se produza no prazo establecido na resolución de suspensión, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria revogará, mediante a correspondente resolución, a autorización de entrada en servizo do subsistema. Todo iso sen prexuízo, de ser o caso, do inicio de actuacións en relación coa autorización de seguridade do administrador de infraestruturas que poidan derivar como consecuencia do incumprimento das condicións exigibles en materia de explotación ou mantemento.

4. A resolución de revogación será inmediatamente executoria. Toda revogación se notificará a todos os posibles interesados e inscribirase nos rexistros oportunos.

5. A resolución da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, que deberá ser motivada, pon fin á vía administrativa e contra ela poderase interpor recurso potestativo de reposición no prazo dun mes, ou acudir directamente á vía xurisdiccional contencioso-administrativa.

6. A revogación da autorización de entrada en servizo non dará lugar a indemnización ningunha a favor do seu titular e levarase a efecto sen prexuízo da aplicación, de ser o caso, do réxime sancionador previsto na normativa vixente.

## CAPÍTULO II

**Subsistemas móbiles e vehículos***Sección 1.<sup>a</sup> Disposicións xerais*Artigo 122. *Réxime xeral.*

Os vehículos que vaian circular pola Rede ferroviaria de interese xeral precisarán:

- a) Da posta no mercado dos seus subsistemas móbiles consonte o artigo 123.
- b) Dunha autorización de posta no mercado do vehículo expedida pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria ou pola Axencia Ferroviaria da Unión Europea, conforme o establecido na normativa da Unión Europea.
- c) Das comprobacións antes da súa utilización conforme o artigo 135.
- d) Da inscrición nun dos rexistros a que se refire o artigo 134.

Artigo 123. *Posta no mercado dos subsistemas móbiles.*

1. Os subsistemas móbiles só se poderán pór no mercado, por parte do solicitante correspondente, se son deseñados, construídos e instalados de modo que se cumpran os requisitos esenciais.

2. O solicitante deberase asegurar, en particular, de que se facilitou a declaración de verificación pertinente relativa a estes subsistemas móbiles, expedida sobre a base do correspondente procedemento «CE» de verificación e facendo referencia a este.

Artigo 124. *Autorización de posta no mercado de vehículos.*

1. Na solicitude de autorización de posta no mercado dun vehículo, o solicitante deberá especificar a área de uso deste. A solicitude incluírá probas de que se comprobou a compatibilidade técnica entre o vehículo e a rede da área de uso.

2. A autorización de posta no mercado de vehículos será expedida:

- a) Pola Axencia Ferroviaria da Unión Europea, respecto dos vehículos cuxa área de uso se encontre en varios Estados membros da Unión Europea.
- b) Pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria ou pola Axencia Ferroviaria da Unión Europea indistintamente, por decisión do solicitante, respecto aos vehículos cuxa área de uso estea comprendida integramente na Rede ferroviaria de interese xeral.

3. As autorizacións de posta no mercado de vehículos serán emitidas conforme o establecido no Regulamento de execución (UE) 2018/545 da Comisión, do 4 de abril de 2018, polo que se establecen as disposicións prácticas relativas á autorización de vehículos ferroviarios e ao proceso de autorización de tipo de vehículos ferroviarios, conforme a Directiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeo e do Consello.

4. Toda autorización de posta no mercado de vehículos deberá estar sustentada nunha autorización de tipo de vehículo. Se a solicitude de autorización de posta no mercado dun vehículo non conta cun tipo rexistrado no Rexistro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos, deberase expedir adicionalmente a autorización de tipo de vehículo coa mesma área de uso. Unha vez concedida a autorización de tipo de vehículo, rexistrárase o solicitante como titular da dita autorización de tipo de vehículos.

*Sección 2.<sup>a</sup> Procedemento de autorización de posta no mercado de vehículos pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria*Artigo 125. *Comunicación previa.*

1. Cando en virtude do establecido no artigo 124 lle corresponda á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria expedir unha autorización de posta no mercado dun vehículo, o

solicitante poderá realizar unha comunicación previa á solicitude de autorización de posta no mercado dun vehículo e/ou de tipo de vehículo, a través do portelo único da Unión Europea, de conformidade co disposto no Regulamento de execución (UE) 2018/545, do 4 de abril.

2. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá manter, por petición do solicitante, intercambios de información previos á presentación da solicitude da autorización de posta no mercado dun vehículo e/ou de tipo de vehículo, co fin de orientar en relación coa normativa técnica de aplicación ao procedemento de autorización e outros detalles deste.

3. As comunicacións realizaranse, en todo caso, a través do portelo único e a documentación que se deberá achegar e os prazos serán conforme o establecido no Regulamento de execución (UE) 2018/545, do 4 de abril. Poderán participar nos citados intercambios de información previos á solicitude de autorización todos os axentes involucrados no proceso, tales como organismos notificados e designados, o organismo de avaliación independente da seguridade ou o administrador de infraestruturas.

4. No caso de que durante a execución do proxecto se produzan modificacións ou variacións respecto da documentación achegada inicialmente, actualizarase o expediente segundo o disposto no Regulamento de execución (UE) 2018/545, do 4 de abril.

#### Artigo 126. *Excepcións ou desconformidades.*

No caso de que, durante o proceso de fabricación e verificación, o solicitante teña coñecemento dunha excepción ou desconformidade coas especificacións técnicas de interoperabilidade ou coa normativa nacional, deberallo comunicar á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria o máis axiña posible e seguir o procedemento establecido no artigo 83.

#### Artigo 127. *Solicitude e emisión da autorización de posta no mercado de vehículos.*

1. A solicitude de autorización de posta no mercado dun vehículo deberá ir acompañada da seguinte documentación:

a) A posta no mercado dos subsistemas móbiles que compoñen o vehículo, de conformidade co artigo 123, sobre a base da declaración «CE» de verificación.

b) A compatibilidade técnica dentro do vehículo dos subsistemas recollidos na letra a), comprobada a partir das especificacións técnicas de interoperabilidade e, cando cumpra, as normas nacionais pertinentes;

c) A integración segura dentro do vehículo dos subsistemas recollidos na letra a), establecida sobre a base das especificacións técnicas de interoperabilidade e, cando proceda, das normas nacionais pertinentes, e os métodos comúns de seguridade.

d) A compatibilidade técnica do vehículo coa rede na área de uso a que se refire o artigo 124, establecida sobre a base das especificacións técnicas de interoperabilidade pertinentes e, cando proceda, das normas nacionais, o rexistro da infraestrutura ferroviaria e o método común de seguridade para a avaliación e valoración do risco.

2. Todas as solicitudes, así como a información vinculada a elas, as etapas dos procedementos correspondentes e os seus resultados, se presentarán a través do portelo único da Unión Europea.

3. Cando sexa necesario realizar ensaios na Rede ferroviaria de interese xeral para comprobar a compatibilidade técnica a que se refiren as letras b) e d) do número 1, poderáselle conceder ao solicitante unha autorización provisional para probas, conforme establece o artigo 133, para que utilice o vehículo para levar a cabo verificacións prácticas na rede.

4. No prazo dun mes a partir da recepción da solicitude, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria notificaralle ao solicitante que o expediente está completo ou pediralle información complementaria, para cuxa entrega fixará un prazo de 10 días hábiles, ampliables a 5 máis por petición do interesado ou por propia iniciativa, cando os

documentos requiridos presenten dificultades especiais, con indicación de que, se así non o fixer, se considerará que desiste da súa petición, logo de resolución que deberá ser ditada nos termos previstos no artigo 21 da Lei 39/2015, do 1 de outubro.

A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria avaliará o expediente en relación cos elementos mencionados no número 1 deste artigo e consonte o disposto no Regulamento de execución (UE) 2018/545 da Comisión.

Dentro do proceso de avaliación, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá solicitar informes a outras entidades afectadas, que se entenderán favorables se non se emiten no prazo dun mes.

5. Nos supostos de non aplicación dunha ou varias das especificacións técnicas de interoperabilidade, ou de partes destas, segundo se establece no artigo 83, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria expedirá a autorización de posta no mercado do vehículo unicamente tras a aplicación do procedemento previsto neste artigo sobre casos de non aplicación das correspondentes especificacións técnicas de interoperabilidade.

6. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, baixo a súa propia responsabilidade, resolverá motivadamente sobre a solicitude de autorización nun prazo máximo de catro meses desde a presentación da documentación completa, coas excepcións establecidas polo Regulamento de execución (UE) 2018/545, do 4 de abril.

7. As autorizacións de posta no mercado de vehículos incluirán:

- a) A área ou áreas de uso.
- b) Os valores dos parámetros mencionados nas especificacións técnicas de interoperabilidade e, cando proceda, nas normas nacionais, para a comprobación da compatibilidade técnica entre o vehículo e a área de uso.
- c) A conformidade do vehículo coas especificacións técnicas de interoperabilidade e conxuntos de normas nacionais pertinentes relativas aos parámetros a que se refire a letra b).
- d) As condicións de uso do vehículo e, se procede, restricións.

8. As resolucións da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poñen fin á vía administrativa. Contra elas poderase interpor recurso potestativo de reposición, no prazo dun mes, ou acudir directamente á vía xurisdiccional contencioso-administrativa.

#### Artigo 128. *Ampliación da área de uso.*

No caso de ampliación do ámbito de operación dun vehículo autorizado pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, o solicitante deberá remitir unha solicitude á cal incorpore a documentación a que se fai referencia no número 1 do artigo anterior, en relación coa área adicional de uso. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria expedirá unha autorización actualizada que abrangue a área de uso ampliada, consonte o procedemento establecido no dito artigo.

#### Artigo 129. *Autorización de tipos de vehículos.*

1. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá, cando proceda e nos casos en que a área de uso se circunscriba exclusivamente á Rede ferroviaria de interese xeral, conceder autorizacións de tipos de vehículo consonte o mesmo procedemento establecido no artigo 127. A solicitude de autorización para un tipo de vehículos e a información acerca de todas as solicitudes, as etapas dos procedementos correspondentes e os seus resultados, así como, de ser o caso, as peticións e resolucións sobre recursos formulados, presentaranse sempre a través do portelo único da Unión Europea.

2. A autorización de tipo de vehículo poderá estipular condicións de uso e outras restricións, tal e como se indica na Decisión de execución 2011/665/UE da Comisión, do 4 outubro de 2011, sobre o Rexistro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos Ferroviarios.

3. As autorizacións de tipos de vehículos rexistraranse no Rexistro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos Ferroviarios, de conformidade co previsto na normativa da Unión Europea.

4. En caso de modificación das disposicións pertinentes das especificacións técnicas de interoperabilidade ou das normas nacionais que servisen de base para a expedición dunha autorización dun tipo de vehículo, a validez das autorizacións en vigor ou, de ser o caso, a súa obrigada renovación dependerán das previsións que se establezan para tal fin na expresada modificación normativa. Se resulta obrigado renovar a autorización, as comprobacións efectuadas pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria só se poderán referir ás normas modificadas.

*Artigo 130. Conformidade dos vehículos cun tipo de vehículo autorizado.*

1. A autorización de posta no mercado de vehículos, dun vehículo ou serie de vehículos que acrediten ser conformes cun tipo de vehículo previamente autorizado emitirase baseándose nunha declaración de conformidade con ese tipo de vehículo asinada polo solicitante.

2. Coa solicitude achegarase a documentación acreditativa de que se seguiron os procedementos pertinentes de verificación de conformidade. Do mesmo xeito, deberá figurar unha identificación clara da versión do tipo de vehículo e/ou variante, cando iso resulte de aplicación.

3. A declaración de conformidade cun tipo, que se presentará na solicitude de autorización de posta no mercado dun vehículo, establecerase consonte:

a) os procedementos de verificación das especificacións técnicas de interoperabilidade correspondentes, ou

b) cando as especificacións técnicas de interoperabilidade non se apliquen, os procedementos de avaliación da conformidade, tal como se definen nos módulos B+D, B+F e H1 da Decisión 768/2008/CE, do 9 de xullo de 2008.

4. A renovación da autorización dun tipo de vehículo a que se refire o número 4 do artigo 129 non afectará as autorizacións de posta no mercado de vehículos xa concedidas sobre a base de anteriores autorizacións de posta no mercado do dito tipo de vehículo.

*Artigo 131. Vehículos modificados.*

En caso de renovación ou rehabilitación de vehículos existentes que xa conten cunha autorización de posta no mercado de vehículos, será necesaria unha nova autorización se:

a) os valores dos parámetros mencionados nas especificacións técnicas de interoperabilidade e, cando proceda, nas normas nacionais se modificasen de modo que quedasen fóra do intervalo de parámetros aceptables definidos nas correspondentes normativas;

b) o nivel global de seguridade do vehículo de que se trate puidese verse afectado polos traballos previstos, ou

c) así o exixisen as especificacións técnicas de interoperabilidade aplicables.

*Sección 3.<sup>a</sup> Procedemento de autorización de posta no mercado de vehículos pola Axencia Ferroviaria da Unión Europea*

*Artigo 132. Colaboración coa Axencia Ferroviaria da Unión Europea na expedición de autorizacións de vehículos.*

1. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria colaborará coa Axencia Ferroviaria da Unión Europea na avaliación dos expedientes de autorizacións de posta no mercado de vehículos cuxa área de uso inclúa un ou varios Estados membros e a Rede ferroviaria de interese xeral na súa totalidade ou en parte.

Para iso, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria comprobará a integridade, pertinencia e coherencia do expediente con respecto:

a) á compatibilidade técnica do vehículo coa Rede ferroviaria de interese xeral, segundo o indicado pola letra d) do número 1 do artigo 127, e

b) aos elementos especificados nas letras a), b) e c) do número 1 do artigo 127 en relación coas normas nacionais pertinentes.

2. Como parte das avaliacións mencionadas no parágrafo anterior e cando existan dúbidas xustificadas pola súa parte, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá exixir que se realicen ensaios na Rede ferroviaria de interese xeral, que se suxeitarán ao establecido no artigo 133, relativo a autorizacións provisionais para probas e traslados.

3. En caso de desacordo da Axencia Ferroviaria da Unión Europea cunha avaliación negativa do expediente de solicitude realizada pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria de acordo co establecido no número anterior, esta última cooperará coa Axencia Ferroviaria da Unión Europea con vistas a acadar unha avaliación que sexa aceptable para ambas as partes. Cando sexa necesario, tal e como o decidisen ambas as autoridades, neste proceso tamén participará o solicitante. Se non se pode acadar un acordo aceptable para todas as partes no prazo dun mes a partir do momento en que a Axencia Ferroviaria da Unión Europea comunicase o seu desacordo á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, esta poderá remitir o asunto, para a súa arbitrase, á sala de recurso.

No caso de que a Axencia Ferroviaria da Unión Europea non estea de acordo cunha avaliación positiva da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, esta cooperará coa Axencia Ferroviaria da Unión Europea con vistas a acadar unha avaliación que sexa aceptable para ambas as partes. Se non se pode acadar un acordo aceptable para todas as partes no prazo dun mes a partir do momento en que a Axencia Ferroviaria da Unión Europea comunicase o seu desacordo á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, aquela tomará a súa decisión definitiva.

#### *Sección 4.<sup>a</sup> Circulacións para probas, ensaios ou traslados*

Artigo 133. *Circulación para probas, ensaios ou traslados.*

1. A realización de probas, ensaios ou traslados na Rede ferroviaria de interese xeral por un vehículo ferroviario que non conte cunha autorización de posta no mercado que os ampare require, segundo os casos establecidos neste artigo, dunha autorización provisional da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria ou que o administrador de infraestruturas da rede sobre a cal se vaian realizar as probas outorgue un permiso de acceso á súa rede.

2. O solicitante da circulación para probas, ensaios ou traslados dirixirase ao administrador de infraestruturas, que o informará das normas xerais que rexerán as súas relacións con este, dos gastos que deriven como consecuencia da realización de probas, así como das garantías que deberá prestar para facer fronte ás posibles responsabilidades que se poidan orixinar.

3. A solicitude de acceso á rede para a realización de probas, ensaios ou traslados deberásele presentar ao administrador de infraestruturas, coa antelación suficiente, xunto coa seguinte documentación:

a) Identificación do solicitante, con indicación da súa razón social e do seu domicilio para efectos de notificacións.

b) Identificación do vehículo ferroviario.

c) Planificación, carácter e duración prevista das probas, ensaios ou traslados que se pretenden realizar.

d) Instalacións fixas, as comunicacións e a tracción que serán precisas para a realización das probas e as diferentes entidades que intervirán nelas.

e) No caso de probas e ensaios relativos a procesos de verificación, a que identifique o organismo de avaliación da conformidade ou organismo de avaliación da seguridade encargado de supervisar o proceso de avaliación do proxecto, así como a descrición do estado de avance deste.

f) Definición do proxecto na súa interacción coa infraestrutura.



g) Identificación e definición das medidas necesarias para utilizar o vehículo para a realización de probas ou ensaios na Rede ferroviaria de interese xeral, sobre a base das regras operativas para realización de probas previstas no Regulamento de circulación ferroviaria aprobado polo Real decreto 664/2015, do 17 de xullo.

4. A utilización dun vehículo que non dispoña aínda de autorización de posta no mercado para realizar probas, ensaios ou traslados na rede constitúe un cambio no sistema ferroviario e, por tanto, debe someterse ao método común de seguridade para a avaliación e valoración do risco, para demostrar que se controlan os riscos do dito uso na Rede ferroviaria de interese xeral. O propoñente no ámbito do dito método común de seguridade poderá ser o propio solicitante da autorización provisional ou ben a empresa ferroviaria que se encargue da explotación do vehículo durante as probas, ensaios ou traslados. En ambos os casos, tanto o solicitante como a empresa ferroviaria terán que cooperar para garantir que a avaliación dos riscos teña en conta os elementos de enxeñaría do vehículo e os aspectos operativos dos ensaios na Rede ferroviaria de interese xeral.

No caso de que sexa unha empresa ferroviaria a que solicite a realización das probas, ensaios ou traslados deberá, pola súa banda, utilizar o seu sistema de xestión da seguridade para a xestión de calquera risco operativo.

5. Á vista da citada documentación, os administradores de infraestruturas poderán establecer condicións operativas nas probas, ensaios ou traslados proxectados, motivadamente, atendendo a razóns de seguridade na circulación ou na infraestrutura. Na súa avaliación, os administradores de infraestruturas considerarán, entre outros:

a) O estado en que se encontre o proceso de verificación das especificacións técnicas de interoperabilidade e normas nacionais:

1.º Declaracións de verificación intermedias.

2.º Declaración de conformidade ou idoneidade para o uso de compoñentes de interoperabilidade.

3.º Todas as avaliacións que se realizaron sobre o deseño, ensaios tipo, supervisión do sistema de calidade, etc.

b) Os rexistros resultantes do proceso de xestión de riscos do punto anterior.

c) Documentación técnica que permita comprobar que o vehículo se encontra nunhas condicións suficientes para que a execución das probas non xere riscos na circulación ou á infraestrutura.

Os administradores de infraestruturas resolverán motivadamente, concedendo ou rexeitando as circulacións solicitadas, nun prazo dun mes desde a data de entrada da solicitude no rexistro do organismo.

6. O permiso de acceso á rede para realizar circulacións de probas, ensaios ou traslados tratará de satisfacer no posible a solicitude formulada e deberá especificar, polo menos:

a) A capacidade de infraestrutura de que dispón o solicitante para realizar as probas, ensaios ou traslados.

b) A unidade de contacto do administrador de infraestruturas, que será o interlocutor entre a empresa ferroviaria que opere o vehículo e o posto de mando para realizar as probas, ensaios e traslados.

c) As condicións de circulación durante as probas, ensaios ou traslados, as cales quedarán suxeitas, en todo caso, á documentación presentada e ao réxime de explotación que establezan os administradores de infraestruturas co fin de garantir un funcionamento seguro e fiable durante as probas na Rede ferroviaria de interese xeral, consonte o disposto no Regulamento de circulación ferroviaria, aprobado polo Real decreto 664/2015, que inclúe, entre outros aspectos, as condicións e prescricións de circulación e protocolos para a realización de probas na infraestrutura.

d) O período de validez do permiso.

7. O solicitante poderá pedir unha prórroga do permiso. O administrador de infraestruturas outorgará ou denegará, de forma motivada, a citada prórroga nun prazo máximo de 15 días.

8. En caso de conflito entre o solicitante e os administradores de infraestruturas durante o proceso de concesión do permiso de acceso á rede para as circulacións de probas, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, por petición do solicitante, poderá mediar entre ambas as partes para tratar de conseguir unha solución aceptable para elas, que os administradores de infraestruturas permitan o acceso á rede unha vez entregada toda a documentación completa polo solicitante e que o solicitante poida realizar os ensaios dentro dos prazos establecidos. No caso de resolucións denegatorias do administrador de infraestruturas, e sen prexuízo dos recursos previstos na Lei 39/2015, do 1 de outubro, para aqueles administradores de infraestruturas que teñan a consideración de organismos públicos ou entidades de dereito público vinculados ou dependentes da Administración xeral do Estado, o solicitante da circulación de probas denegada poderá recorrer ante a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, no prazo dun mes desde a súa notificación. O prazo da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria para resolver este recurso será dun mes e contra esta resolución poderá interporse recurso potestativo de reposición, no prazo dun mes, ou acudir directamente á vía xurisdiccional contencioso-administrativa.

9. Nos seguintes casos particulares, o solicitante deberalle comunicar á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria as circulacións para probas que pretenda realizar para obter unha autorización provisional de circulación:

a) Segundo o indicado no artigo 127.3, cando aquelas sexan solicitadas para realizar ensaios na Rede ferroviaria de interese xeral co fin de obter evidencias, por parte do solicitante, tanto da compatibilidade técnica dos subsistemas móbiles dentro do vehículo como da compatibilidade técnica do vehículo coa rede da área de uso, que se comprobarán a partir das especificacións técnicas de interoperabilidade e, cando proceda, das normas nacionais pertinentes, do rexistro da infraestructura ferroviaria e do método común de seguridade para a avaliación e valoración do risco.

O administrador de infraestruturas, en consulta co solicitante, tentará garantir que todos os ensaios antes referidos se poidan realizar nos tres meses seguintes á recepción da petición do solicitante, apoiando o solicitante para establecer as condicións de uso do vehículo para realizar os ensaios na rede. Con tal fin, facilitará información da infraestructura, así como, se é necesario, indicará calquera medida ou condición requirida para a súa realización no prazo antes fixado.

De ser o caso, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria tomará todas as medidas que poidan ser precisas para garantir que os ensaios poidan ter lugar.

b) Segundo o indicado no artigo 132.1, no caso de realización de ensaios na rede ferroviaria de interese xeral que veñan motivados por calquera dúbida xustificada que teña a Axencia Ferroviaria da Unión Europea ou a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, en relación co expediente sobre o vehículo ou o tipo de vehículo.

O administrador de infraestruturas tentará garantir que todos eses ensaios se poidan realizar nos tres meses seguintes á petición da Axencia Ferroviaria da Unión Europea ou da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

Nestes casos, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria emitirá a autorización provisional tras a constatación documental de que:

a) O solicitante, xunto coa empresa ferroviaria encargada das circulacións, tras a realización do proceso de xestión de riscos do número 4, chegou á conclusión de que os riscos están adecuadamente controlados.

b) O administrador de infraestruturas emite un informe favorable para o acceso á rede, tras realizar o solicitante o proceso de concertación co dito administrador, recollido nos números anteriores deste artigo.

A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria resolverá motivadamente, concedendo ou rexeitando a autorización provisional, nun prazo dun mes desde a data de entrada da solicitude e a documentación completa no rexistro.

A resolución da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria porá fin á vía administrativa. Contra ela poderase interpor recurso potestativo de reposición, no prazo dun mes, ou acudir directamente á vía xurisdiccional contencioso-administrativa.

*Sección 5.<sup>a</sup> Actuacións tras a autorización de posta no mercado dos vehículos:  
explotación de vehículos ferroviarios*

Artigo 134. *Numeración e rexistro de vehículos.*

1. Para que un vehículo poida ser utilizado por primeira vez tras a autorización de posta no mercado, deberá ser inscrito previamente nun dos rexistros de vehículos a que se refire o presente artigo, por petición do posuidor.

Cando a área de uso do vehículo estea limitada á Rede ferroviaria de interese xeral, o vehículo rexistrarase en España. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria será a entidade responsable do tratamento das solicitudes e da actualización dos datos nos ditos rexistros.

Cando a área de uso do vehículo abrangue o territorio de máis dun Estado membro da Unión Europea, o vehículo deberá ser rexistrado nun dos Estados membros de que se trate, á elección do primeiro posuidor del.

2. O Rexistro Nacional de Vehículos:

a) Cumprirá as especificacións comúns europeas para os rexistros nacionais de vehículos adoptadas pola Comisión en relación co contido, formato dos datos, arquitectura funcional e técnica, modo de funcionamento, incluídas as disposicións para o intercambio de datos, e as normas para a introdución e consulta destes.

b) Será mantido e actualizado pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

c) Será accesible ás autoridades nacionais de seguridade e organismos de investigación de todos os Estados membros; así mesmo, terán acceso, en resposta a unha solicitude fundada, a Comisión Nacional dos Mercados e da Competencia e os organismos reguladores dos demais Estados membros e a Axencia Ferroviaria da Unión Europea, as empresas ferroviarias e os administradores de infraestruturas, así como as persoas ou organizacións que rexistren vehículos ou estean identificadas no rexistro.

3. A inscrición no citado Rexistro Nacional de Vehículos conterá, como mínimo, os seguintes elementos:

a) o número de vehículo europeo (NVE), que se asignará soamente unha vez, a menos que se especifique o contrario na normativa europea;

b) referencias á declaración «CE» de verificación e á entidade que a expedise;

c) referencias ao Rexistro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos

d) a identificación do propietario e do posuidor do vehículo;

e) as limitacións que afecten o modo de explotación do vehículo;

f) referencias á entidade encargada do mantemento;

g) o código de identificación do plan de mantemento e a data da súa aprobación ou, de ser o caso, da súa última revisión.

4. O posuidor de todo vehículo declarará inmediatamente calquera modificación dos datos reflectidos nos rexistros, a destrución do vehículo ou a súa decisión de que deixe de estar inscrito.

5. Cando se trate de vehículos autorizados inicialmente nun terceiro país non pertencente á Unión Europea e que fosen utilizados por primeira vez na rede europea dentro da Rede ferroviaria de interese xeral, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria garantirá que os datos do vehículo, incluídos os referidos ao posuidor do vehículo de que se trate, a entidade encargada do seu mantemento e as limitacións en materia de

utilización do vehículo se poidan obter a través do correspondente rexistro conforme os principios de non discriminación.

Artigo 135. *Comprobacións antes da utilización de vehículos autorizados.*

1. Antes de utilizar un vehículo na área de uso especificada na súa autorización de posta no mercado, a empresa ferroviaria deberá comprobar:

- a) Que se autorizou debidamente a posta no mercado dese vehículo e que este está rexistrado debidamente.
- b) Que o vehículo e a composición do tren en que se integra son compatibles coa ruta sobre a base do rexistro da infraestrutura ferroviaria, as especificacións técnicas de interoperabilidade pertinentes ou calquera outra información pertinente que deberá facilitar o administrador de infraestruturas ferroviarias de forma gratuíta e nun prazo dun mes cando tal rexistro non exista ou estea incompleto.
- c) Que o vehículo está adecuadamente integrado na composición do tren en que estea destinado a operar, tendo en conta o seu respectivo sistema de xestión da seguridade e a especificación técnica de interoperabilidade relativa á explotación e xestión do tráfico.

2. Para os efectos do disposto no número anterior, a empresa ferroviaria poderá realizar ensaios en cooperación co administrador de infraestruturas, de acordo co establecido no artigo 133.

Artigo 136. *Inspeccións de vehículos.*

1. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá inspeccionar os vehículos que estean autorizados para circular pola Rede ferroviaria de interese xeral en calquera momento.

2. En relación co material rodante que circula pola Rede ferroviaria de interese xeral, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, conforme os acordos de colaboración, poderá solicitar a asistencia técnica e operativa do administrador de infraestruturas ferroviarias para realizar as inspeccións mencionadas neste artigo, en virtude dun acordo de colaboración suscrito entre ambas as entidades. O administrador de infraestruturas deberá achegar para este fin os medios que se requiran, nos prazos e condicións establecidos no acordo.

3. As inspeccións mencionadas neste artigo formarán parte das actividades de supervisión dos sistemas de xestión da seguridade dos administradores de infraestruturas e empresas ferroviarias, tras a emisión das súas autorizacións de seguridade e certificados de seguridade, respectivamente.

4. No caso dos vehículos, se do resultado das inspeccións se conclúe que existe un risco para a seguridade da circulación ferroviaria, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá:

- a) Ordenar a inmovilización do material, iniciando o procedemento de suspensión ou revogación establecido neste real decreto.
- b) Ordenar ao titular do vehículo inspeccionado a realización das operacións de mantemento oportunas nun prazo determinado.

Todo o anterior sen prexuízo da capacidade dos administradores de infraestruturas de paralizaren a circulación dun vehículo se se aprecia que pode pór en perigo a seguridade.

As inspeccións de vehículos poderán supor, logo de xustificación motivada, a realización de probas ou a desmontaxe de calquera elemento del.

Durante a supervisión, por parte da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, dos requisitos e criterios de avaliación aplicables ás entidades encargadas do mantemento, teranse en conta os resultados das inspeccións efectuadas aos vehículos de cuxo mantemento é responsable a citada entidade.

5. Os resultados das inspeccións de vehículos que leven a cabo os administradores de infraestruturas deberán ser comunicados á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria coa periodicidade que se estableza e, na súa falta, cada mes. Porén, ante calquera solicitude da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, estas entidades deberán comunicarlle a información de que dispoñen.

*Artigo 137. Incumprimento de requisitos esenciais por parte dos vehículos ou tipos de vehículos.*

1. No caso de que unha empresa ferroviaria observe, durante a súa explotación, que algún dos vehículos que emprega non cumpre algún dos requisitos esenciais aplicables, tomará as medidas de corrección necesarias para que o vehículo sexa conforme. Ademais, poderá informar a Axencia Ferroviaria da Unión Europea, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria e as demais autoridades nacionais de seguridade afectadas das medidas que tomase. Se a empresa ferroviaria dispón de probas de que o incumprimento existía xa no momento de expedirse a autorización de posta no mercado, informará diso a Axencia Ferroviaria da Unión Europea, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria e as demais autoridades nacionais de seguridade interesadas.

2. No caso de que a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria observe que un vehículo ou un tipo de vehículo para o que a Axencia Ferroviaria da Unión Europea, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, ou outra autoridade nacional de seguridade doutro Estado membro, expedise unha autorización de posta no mercado, non cumpre, ao ser utilizado do modo previsto, algún dos requisitos esenciais aplicables, informará diso a empresa ferroviaria que utilice o vehículo ou o tipo de vehículo e pedirlle que adopte as medidas correctoras necesarias para que o vehículo ou os vehículos sexan conformes. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria informará a Axencia Ferroviaria da Unión Europea e as demais autoridades nacionais de seguridade afectadas, incluídas as dun territorio en que estea en curso a solicitude de autorización para a posta no mercado dun vehículo do mesmo tipo.

3. Cando, nos casos a que se refiren os números anteriores, as medidas correctoras que aplique a empresa ferroviaria non garantan a conformidade cos requisitos esenciais aplicables, e esa falta de conformidade provoque un risco grave para a seguridade, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá aplicar medidas de seguridade temporais no marco das súas funcións de supervisión. Ademais, no caso de que a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria sexa a entidade que expedise a autorización de tipo do vehículo en cuestión, poderá acordar con carácter temporal a suspensión da autorización de tipo do vehículo consonte o artigo 138.

4. Nos casos recollidos no número 3, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, no caso de ter expedido a autorización, tras examinar a eficacia das medidas adoptadas para facer fronte ao risco grave para a seguridade, poderá decidir a revogación ou a modificación da autorización que outorgou se se demostra que, no momento da autorización, se incumpría un requisito esencial, seguindo o procedemento establecido no artigo 138.

5. Cando a autorización fose expedida pola Axencia Ferroviaria da Unión Europea, en caso de discrepancia entre a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria e aquela en canto á necesidade de restrinxir ou de revogar a autorización, aplicarase o procedemento de arbitraje a que fai referencia para o dito suposto o artigo 132.3. Se como resultado do dito procedemento non se restrinxe nin se revoga a autorización do vehículo, suspenderanse as medidas temporais de seguridade a que se refire o número 3 do presente artigo.

6. Nos casos previstos nos puntos primeiro ou segundo, se o incumprimento dos requisitos esenciais se limita só a unha parte da área de uso do vehículo de que se trate e existía xa este incumprimento no momento de se expedir a autorización de posta no mercado do vehículo, modificarase a área de uso para excluír dela as correspondentes partes afectadas.

Artigo 138. *Suspensión e revogación da autorización de posta no mercado de vehículos.*

1. A autorización de posta no mercado dun vehículo ferroviario poderá ser suspendida cando:

- a) O solicite o propietario ou o posuidor do vehículo.
- b) Se incumpra o plan de mantemento do vehículo, afectando o cumprimento dos requisitos esenciais.
- c) Se realizase calquera modificación no plan de mantemento do vehículo que non fose aprobada pola entidade encargada do mantemento responsable del.
- d) Como consecuencia dunha acción de supervisión efectuada pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria se deduza que as garantías de seguridade, fiabilidade e compatibilidade exixidas ao vehículo resultan afectadas.
- e) As medidas correctoras que aplique a empresa ferroviaria non garantan a conformidade cos requisitos esenciais consonte o artigo 137.3.

2. A autorización de posta no mercado dun vehículo ferroviario poderá ser revogada cando:

- a) O solicite o propietario ou o posuidor do vehículo ferroviario.
- b) As deficiencias que provocasen a suspensión da dita autorización non fosen emendadas debidamente.

3. Iniciado o procedemento de suspensión ou revogación, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá adoptar as medidas provisionais que considere oportunas por razóns de seguridade, incluída a suspensión inmediata, total ou parcial, da autorización de posta no mercado.

A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria notificaralle ao interesado o inicio do procedemento de suspensión ou revogación para que, no prazo de quince días desde a data da recepción da dita notificación, poida achegar cantas alegacións, documentos ou informacións considere convenientes.

4. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria resolverá e notificará sobre a suspensión ou revogación no prazo dun mes desde a finalización do prazo de alegacións concedido, incluíndo un pronunciamento expreso sobre as medidas provisionais adoptadas. Estas medidas quedarán sen efecto se, transcorrido este prazo, o procedemento non se resolveu. Transcorrido este prazo sen que se notificase a resolución de suspensión, producirase a caducidade do procedemento e quedará sen efecto a suspensión.

As resolucións da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria serán sempre motivadas e poñen fin á vía administrativa. Contra elas poderase interpor recurso potestativo de reposición, no prazo dun mes, ou acudir directamente á vía xurisdiccional contencioso-administrativa. En tal caso, a decisión de revogación quedará suspendida de forma temporal, entrementes se resolva definitivamente.

5. A suspensión ou revogación notificaráselles aos administradores de infraestruturas para que procedan en consecuencia á hora de permitir a circulación dun vehículo pola súa rede.

6. O titular dun vehículo ferroviario cuxa autorización fose suspendida poderá solicitarlle á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria que deixe sen efecto a dita suspensión cando fosen emendadas as deficiencias que a ocasionaron.

7. Cando a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria decida revogar ou modificar unha autorización de posta no mercado que ela mesma expedise, informará diso inmediatamente a Axencia Ferroviaria da Unión Europea, indicando os motivos da súa decisión, co fin de que esta informe as demais autoridades nacionais de seguridade.

8. A decisión da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria de revogar a autorización consignarase no Rexistro Especial Ferroviario mentres non estea dispoñible o Rexistro Europeo de Vehículos ou, no caso dunha autorización dun tipo de vehículo, no Rexistro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria

velará por que sexan informadas debidamente as empresas ferroviarias que utilicen vehículos do mesmo tipo que o vehículo ou tipo de vehículo obxecto da revogación. As ditas empresas ferroviarias comprobarán en primeiro lugar se existe o mesmo problema de incumprimento. En caso afirmativo, aplicarase o procedemento previsto no artigo anterior.

9. En caso de revogación dunha autorización de posta no mercado, o vehículo afectado deixará de utilizarse e non se ampliará a súa área de uso. En caso de revogación dunha autorización de tipo de vehículo, os vehículos construídos sobre a base da dita autorización non se porán no mercado ou, se xa se puxeron no mercado, deberán retirarse del. Poderase solicitar unha nova autorización baseada no procedemento previsto no artigo 127 polo que respecta a vehículos individuais, ou no artigo 129 polo que respecta a un tipo de vehículo.

10. A revogación da autorización de posta no mercado non dará lugar a indemnización ningunha a favor do seu titular e levarase a efecto sen prexuízo da aplicación, de ser o caso, do réxime sancionador previsto na normativa vixente.

#### TÍTULO IV

### Supervisión e inspección do sector ferroviario

#### CAPÍTULO I

### Servizos de supervisión e inspección da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria

Artigo 139. *Actividade de supervisión e inspección da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.*

1. Sen prexuízo das funcións e responsabilidades dos distintos axentes do sector ferroviario, correspóndelle á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria a supervisión e inspección de todos os elementos do sistema ferroviario en relación coas infraestruturas que forman parte da Rede ferroviaria de interese xeral, o material rodante, o persoal ferroviario, a operación ferroviaria e o transporte de mercadorías perigosas por ferrocarril.

2. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá levar a cabo todas as accións de supervisión e investigacións que sexan necesarias para o cumprimento das súas funcións e terá acceso a todos os documentos pertinentes e aos locais, instalacións e equipamentos de todas aquelas persoas físicas ou xurídicas que desenvolvan algunha actividade no ámbito ferroviario e, en particular, dos seguintes:

- a) administradores de infraestruturas,
- b) empresas ferroviarias,
- c) candidatos distintos de empresas ferroviarias,
- d) centros homologados de formación de persoal ferroviario,
- e) centros homologados de recoñecemento médico de persoal ferroviario,
- f) centros homologados do mantemento de material rodante,
- g) entidades encargadas do mantemento de material rodante,
- h) explotadores de instalacións de servizo e outros prestadores de servizos,
- i) persoal ferroviario que realice actividades relacionadas coa seguridade.

3. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria velará para que toda empresa ferroviaria ou administrador de infraestruturas cumpra permanentemente a súa obriga legal de utilizar un sistema de xestión da seguridade conforme o disposto na normativa vixente.

Para tal fin, a Axencia seguirá os principios establecidos nos correspondentes métodos comúns de seguridade para as súas tarefas de supervisión, e asegurase de que estas inclúan, en particular, a comprobación de que as empresas ferroviarias e os administradores de infraestruturas aplican:

- a) o sistema de xestión da seguridade para vivir a súa eficacia;
- b) os elementos completos ou parciais do sistema de xestión da seguridade, incluídos os referidos a actividades operativas, prestación de servizos de mantemento, subministración de material e utilización de contratistas, para vivir a súa eficacia; e
- c) o método común de seguridade para a avaliación e valoración do risco pertinente.

As actividades de supervisión relacionadas con este número aplicaranse, así mesmo, ás entidades encargadas do mantemento, cando proceda e en relación cos seus sistemas de xestión de mantemento.

4. Cando se supervise a eficacia dos sistemas de xestión da seguridade dos administradores de infraestruturas e das empresas ferroviarias, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá ter en conta o nivel de seguridade dos axentes a que se refire o artigo 4.3 e dos centros homologados de formación de persoal ferroviario, na medida en que as súas actividades teñan repercusións sobre a seguridade ferroviaria.

O presente punto aplicarase sen prexuízo da responsabilidade das empresas ferroviarias e administradores de infraestruturas a que se refire o artigo 4.2.

A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá dirixir avisos aos administradores de infraestruturas e empresas ferroviarias para advertilos no caso de incumprimento das obrigas que lles incumben na referida materia.

5. As actuacións de inspección e supervisión acadarán a verificación do cumprimento tanto das normas que ordenan as distintas actividades ferroviarias coma o dos requisitos exixidos para obter, manter e renovar os títulos, licenzas, autorizacións, certificados e, en xeral, os documentos que habilitan para o exercicio de funcións, a realización de actividades e a prestación de servizos ferroviarios.

Adicionalmente, como complemento ás verificacións anteriores, poderá levar a cabo inspeccións dos diferentes elementos intervinientes na Rede ferroviaria de interese xeral, como infraestruturas, vehículos ou procedementos operativos.

#### Artigo 140. *Estratexia e plans de supervisión.*

A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria desenvolverá unha estratexia de supervisión en que exporá como orientará as súas actividades e fixará as áreas de riscos en que centrará as súas prioridades de supervisión. A estratexia desenvolverase a través dun ou varios plans de supervisión, que formarán parte do plan de acción anual da Axencia.

A citada axencia dará a coñecer os obxectivos xerais da estratexia e os plans de supervisión ás entidades ferroviarias interesadas, mediante a súa publicación na súa web.

A citada axencia revisará periodicamente a súa estratexia e plans de supervisión a partir da experiencia adquirida e os resultados da supervisión.

#### Artigo 141. *Accións de supervisión.*

1. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria incluírá no seu plan de supervisión a planificación e tipoloxía das accións concretas que se realizarán para o seu desenvolvemento.

2. As accións de supervisión poderán ser de diferentes tipos:

a) Realización de auditorías á aplicación dos sistemas de xestión das entidades ferroviarias ou de calquera outra actividade ou situación relacionada coa seguridade operacional e a interoperabilidade.

b) Realización de inspeccións sobre calquera tipo de actividade ou situación relacionada coa seguridade operacional e a súa normativa.

c) Comprobación documental de que se manteñen os requisitos que serviron de base á emisión dun título habilitante, xa sexa mediante análises de expedientes existentes ou requirimentos de nova información ou documentación.

d) Seguimento dos plans de acción postos en marcha para resolver os achados tras anteriores accións supervisoras da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.



- e) Realización de entrevistas a persoas da organización.
- f) Realización de visitas e acompañamentos.
- g) Mostraxe dos resultados dos sistemas de xestión obtidos mediante inspeccións «in situ» dos elementos que forman parte do sistema ferroviario ou mediante auditoría documental.
- h) Realización de ensaios, co obxecto de probar a eficacia e aplicación dos procedementos das entidades ferroviarias e a normativa de aplicación.
- i) Establecemento, tenza e acceso a rexistros da actividade propia de vixilancia das entidades ferroviarias.
- j) Calquera outro que a citada axencia considere adecuado ao obxectivo de supervisión, á actividade supervisada e aos recursos dispoñibles.

3. O inicio de toda acción de supervisión deberá estar amparado pola correspondente orde de actuación.

4. As ordes de actuación poden referirse a unha ou varias accións supervisoras concretas ou a unha categoría uniforme de accións de supervisión dentro das previstas no plan de supervisión aplicable, e incluírá a descrición do ámbito material, temporal e territorial da acción supervisora.

As ordes de actuación deberán incluír en todo caso a designación do responsable da coordinación do equipo supervisor e dos membros do dito equipo.

5. Nos supostos en que resulte necesario levar a cabo actuacións de supervisión non incluídas no plan de supervisión da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, o inicio das ditas actuacións deberá ampararse en ordes específicas de actuación aprobadas polo seu director.

#### Artigo 142. *Atribución das funcións de supervisión. Equipos de supervisión.*

1. As accións de supervisión serán levadas a cabo por equipos de supervisión designados para o efecto, que poderán estar formados por:

a) Persoal funcionario da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, integrado nos órganos con competencias en supervisión. Un dos designados terá a consideración de responsable da coordinación do equipo. Este tipo de persoal será encargado de levar a cabo as actuacións que requiran o exercicio de potestades públicas de conformidade co artigo 143.

b) Outro persoal da Axencia que realice tarefas auxiliares ou de apoio, de natureza accesoria á acción de supervisión, ou participe nas accións de supervisión como observador ou en formación.

c) Persoal doutras entidades coas cales a citada Axencia establece contrato, encomenda ou encargo de traballos de colaboración técnica para estes efectos, que actuarán de apoio ao persoal mencionado nos puntos anteriores. En relación con este persoal, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria solicitará as oportunas declaracións de ausencia de conflito de intereses.

2. Os equipos de supervisión poderanse constituír para unha ou varias accións de supervisión ou ben para categorías uniformes de accións.

#### Artigo 143. *Facultades do persoal supervisor.*

O persoal funcionario da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria que, no exercicio das súas funcións de supervisión, requira as facultades previstas no artigo 104.7 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, terá a consideración de axente da autoridade e estará autorizado para:

a) Solicitar información dos traballadores, empregados, contratistas e subcontratistas sobre cuestións relativas ás actividades en que participen, tanto na sede da entidade

supervisada como no lugar en que se desenvolva a actividade ou situación inspeccionada, así como requirir a súa presentación nas oficinas públicas correspondentes.

- b) Realizar as probas, investigacións, exames, medicións, fotografías, esbozos ou planos que resulten necesarios.
- c) Verificar os sistemas de control interno das entidades supervisadas.
- d) Solicitar o ditame de peritos.
- e) Requirir do interesado a tradución de calquera documento con transcendencia na actividade de supervisión.
- f) Solicitar, a través da autoridade gubernativa correspondente, o apoio necesario dos corpos e forzas de seguridade.

Para o exercicio destas facultades, este persoal poderá solicitar da entidade ou persoa supervisada a debida colaboración e, en caso de resposta negativa, o funcionario responsable da coordinación do equipo adoptará as medidas necesarias para garantir o seu exercicio.

#### Artigo 144. *Acreditación do persoal supervisor.*

1. O persoal que desenvolva funcións de supervisión estará obrigado a identificarse cando actúe ante terceiros mediante a correspondente acreditación expedida pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, conforme un modelo publicado mediante resolución do director da Axencia.
2. As acreditacións deberán acompañarse da correspondente orde de actuación.
3. Deberáselle notificar á entidade supervisada calquera cambio na composición do equipo supervisor designado na correspondente orde de actuación.

#### Artigo 145. *Obrigas do persoal supervisor.*

1. Todo o persoal que leve a cabo accións de supervisión estará suxeito ás seguintes obrigas:

- a) Servir con obxectividade os intereses xerais e actuar consonte os principios constitucionais de eficacia e xerarquía, con sometemento pleno á lei e ao dereito e con suxeición aos criterios técnicos e directrices recibidos dos seus superiores.
- b) Absterse cando concorra algún motivo dos establecidos no artigo 23 da Lei 40/2015, do 1 de outubro, de réxime xurídicos do sector público.
- c) Observar a máxima corrección cos cidadáns e persoal adscrito ás instalacións e servizos inspeccionados, procurando perturbar o menos posible o seu funcionamento.
- d) Gardar o debido segredo profesional e confidencialidade respecto dos feitos, datos, informes ou asuntos que coñezan por razón da súa actividade.
- e) Pór en coñecemento do órgano competente as condutas e actuacións que contraveñan as disposicións establecidas na lexislación aplicable, por se procede a incoación do correspondente expediente sancionador.
- f) Informar a entidade ou persoa supervisada acerca do procedemento de supervisión e dos seus dereitos, deberes e obrigas.

2. Todo o persoal da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria ou que preste os seus servizos para ela está suxeito ao mesmo deber de segredo e sigilo sobre os asuntos relativos ás accións de supervisión que o persoal que efectúe estes labores.

#### Artigo 146. *Deber de colaboración.*

1. Toda persoa física ou xurídica obxecto dunha acción de supervisión estará obrigada a facilitar o acceso ás súas instalacións e equipamentos ao persoal de supervisión no exercicio das súas funcións.

Cando se requira o acceso ao domicilio de persoas físicas, xurídicas ou entidades e non presten o seu consentimento para iso, será necesaria a obtención previa da pertinente autorización xudicial.

Tamén deberán permitir a este persoal levar a cabo o control dos elementos afectos aos servizos e actividades obxecto de supervisión. Esta obriga abranguerá, en todo caso, os libros, documentos de xestión, control ou estatísticas cuxa formalización ou xestión obrigatoria veña establecida pola normativa económica, fiscal, social, laboral, ambiental ou sanitaria que resulte de aplicación aos suxeitos anteriormente sinalados.

Cando as actuacións se desenvolvan nas oficinas ou locais do supervisado, este deberá pór á disposición do equipo supervisor un lugar de traballo adecuado, así como os medios auxiliares necesarios.

2. O deber de colaboración esténdese tanto ás persoas ou entidades supervisadas como aos seus empregados, colaboradores ou contratistas e, de ser o caso, subcontratistas.

3. Considerarase obstrución ou resistencia á actuación supervisora toda conduta da persoa ou entidade supervisada ou do seu representante que, de maneira consciente, tenda a dilatar, entorpecer ou impedir o seu desenvolvemento. En particular:

a) A incomparecencia reiterada, agás causa xustificada, no lugar, día e hora que se lle sinalasen en tempo e forma para a iniciación das actuacións, o seu desenvolvemento ou terminación.

b) A negativa inxustificada a facilitar ao equipo supervisor un lugar de traballo adecuado ou os medios auxiliares necesarios para o desenvolvemento do seu labor.

c) A negativa sen causa xustificada a facilitar datos, informes, xustificantes, antecedentes, libros, rexistros e documentos de xestión e conservación obrigatorias e calquera outra información relacionada e que expresamente lle sexan solicitados.

d) A negativa inxustificada ao recoñecemento de instalacións, locais ou equipamentos, ou á entrada e permanencia do equipo de supervisión nas instalacións e servizos en que se desenvolvan actividades ou explotacións supervisadas.

e) A coacción ou a falta da debida consideración ao persoal do equipo supervisor, sen prexuízo das demais responsabilidades que caiba exixir.

4. Sen prexuízo do respecto ás obrigas en materia de protección de datos de carácter persoal, os administradores de infraestruturas e as empresas ferroviarias deberanlle facilitar á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, se esta o solicita para o exercicio das súas funcións de supervisión sobre os axentes do sistema ferroviario, o acceso en tempo real ás súas ferramentas informáticas para a aplicación dos seus sistemas de xestión de seguridade, aos rexistros informáticos de documentación regulamentaria de circulación e ás aplicacións de xestión do tráfico.

#### Artigo 147. *Documentación das accións de supervisión.*

1. Todas as actuacións levadas a cabo no curso dunha acción de supervisión deberán reflectirse a través dalgúns dos seguintes documentos:

a) Comunicacions ou requirimentos, mediante os cales o equipo supervisor se relaciona cos interesados, pondo feitos no seu coñecemento, como o inicio das accións de supervisión, ou solicitando colaboración ou información.

b) Dilixencias, nas cales se farán constar os feitos ou circunstancias con relevancia para a supervisión e, en especial, os que puidesen ser constitutivos de infracción, así como as manifestacións da persoa ou persoas supervisadas. En particular, constará nunha dilixencia o consentimento do interesado para o acceso e permanencia do equipo de supervisión nas súas instalacións.

c) Informes técnicos, que serán todos aqueles necesarios para a instrución da acción de supervisión e que permitan a emisión do correspondente informe final.

d) Actas, que reflectan o discorrer das visitas, entrevistas, auditorías e inspeccións, e que reflectan o manifestado tanto polo equipo supervisor como pola entidade supervisada.

e) Informe final de supervisión emitido polo responsable do equipo, que incluírá o resultado da acción de supervisión, e conterá polo menos:

1.º A identificación do equipo supervisor e dos representantes da entidade supervisadas.

2.º A descrición da acción de supervisión, incluíndo as actas levantadas durante ela.

3.º O resultado das actuacións de supervisión realizadas, con indicación, de ser o caso, das deficiencias, incumprimentos ou posibilidades de mellora detectadas.

4.º O requirimento de accións de emenda aos achados detectados, xa sexa a través dun plan de accións establecido pola propia entidade supervisada ou por medio da execución das accións propostas, de ser o caso, directamente pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria. Así mesmo, incluíranse as consecuencias xurídicas derivadas da falta de emenda.

5.º As alegacións efectuadas pola entidade supervisada no trámite de audiencia.

6.º A proposta de incoación do correspondente procedemento sancionador, no caso de detectarse a posible comisión dalgunha infracción.

7.º Relación de todos os documentos xerados ou analizados no proceso.

2. Nos documentos faranse constar o lugar e a data da súa expedición, a identificación dos intervinientes e os feitos propios ou circunstancias que constitúen o seu obxecto.

3. Os informes e actas subscritos polo responsable do equipo supervisor teñen a natureza de documentos públicos e fan proba dos feitos consignados neles sen prexuízo:

a) das probas que en defensa dos seus respectivos dereitos ou intereses poidan sinalar ou achegar os propios interesados e

b) do deber do equipo supervisor de achegar todos os elementos probatorios que estean á súa disposición sobre o feito consignado e da obriga da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria de achegar as probas que, de ser o caso, resulten procedentes.

4. A documentación do expediente de supervisión onde se constaten circunstancias, condutas ou feitos que poidan supor a suspensión, restrición ou revogación total ou parcial de títulos, licenzas, habilitacións, autorizacións ou certificados necesarios para o exercicio de actividades ferroviarias terá a consideración de proposta razoada para os efectos de iniciar, de ser o caso, o correspondente procedemento, para o que se remitirá ao órgano que teña atribuída a competencia da súa iniciación.

#### Artigo 148. *Procedemento de supervisión.*

1. A función supervisora será exercida ben como consecuencia da aplicación dos plans de supervisión elaborados pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria ou ben como consecuencia de situacións extraordinarias non previstas neles.

2. Tras a correspondente orde de actuación, as accións de supervisión, agás no caso das inspeccións, acompañamentos, visitas informativas e acceso a rexistros, iniciaranse mediante notificación da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria á persoa ou entidade supervisada en que se farán constar o obxecto da supervisión, o tipo de acción, o prazo para o seu exercicio e a composición do equipo.

3. A notificación de inicio da acción de supervisión, salvo no caso das inspeccións, acompañamentos, visitas informativas e acceso a rexistros, deberá ser realizada cunha antelación de polo menos 10 días respecto do seu inicio, sempre que iso sexa posible sen prexudicar o propósito da acción.

Non obstante, será posible iniciar accións de supervisión sen notificación previa e, neste caso, deberanse reflectir na orde de actuación as razóns polas cales non se considerou oportuno realizar a citada notificación.

4. Unha vez iniciadas as accións de supervisión e en calquera momento desta, o equipo supervisor poderá adoptar todas as medidas que considere pertinentes para asegurar o bo fin delas ou para impedir que desaparezan, se alteren ou se destrúan probas, e poderá propor, no caso de que atope evidencias que poidan comprometer a seguridade operacional ferroviaria, a paralización de servizos, obras ou actividades que poidan comprometerla, así como propor aos órganos competentes que se instrúa o correspondente procedemento sancionador.

5. O equipo supervisor poderalles solicitar a outras unidades da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, ou a outros órganos administrativos ou entidades, a emisión de informes sobre cuestións que requiran un coñecemento especializado e que sexan necesarios para o bo fin da acción.

6. Poderase realizar un trámite de proba, que se levará a cabo de conformidade co establecido na Lei 39/2015, do 1 de outubro.

7. Con carácter previo á emisión do informe final de supervisión, daráselle ao interesado un trámite de audiencia, de conformidade co establecido na Lei 39/2015, do 1 de outubro.

8. O informe final de supervisión deberáselle notificar á entidade supervisada, de conformidade co establecido na Lei 39/2015, do 1 de outubro, sen prexuízo da comunicación a calquera outro suxeito, entidade ou organismo, en virtude do disposto en normas que resulten de aplicación.

9. Á vista das conclusións do informe final, no caso de que se detectasen feitos que poidan ser constitutivos de infracción, realizarase a comunicación ao órgano competente para efectos de que se instrúa o correspondente procedemento sancionador.

#### Artigo 149. *Actuacións correctoras derivadas das accións de supervisión.*

1. Cando nun informe final de supervisión se fagan constar deficiencias, irregularidades ou incumprimentos, sexan ou non constitutivos de infracción, requiriráselle ao interesado accións correctoras, solicitándolle:

a) A presentación, no prazo que se estableza en función da natureza dos achados dun plan de actuación que os solucione, con indicación de responsables, prazos parciais de execución e evidencias entregables do seu desenvolvemento.

b) Se a gravidade dos achados así o xustifica, a execución de medidas concretas propostas pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria no prazo que se estableza, que empezará a contar desde a notificación do requirimento ao interesado. Neste caso, se a entidade supervisada propón medidas alternativas, estas deberán ser autorizadas pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

2. O seguimento e a vixilancia da execución do plan de actuación proposto pola entidade supervisada serán realizados preferentemente polo mesmo equipo supervisor, a través dunha nova acción supervisora específica de seguimento, que se tramitará conforme o artigo 148.

3. Unha vez executado o plan de actuación e verificada, de ser o caso, a eficacia das medidas implantadas, a entidade supervisada deberallo comunicar á Axencia achegando probas documentais de que se corrixiron os achados advertidos. Se o equipo supervisor considera que se emendaron os achados advertidos, así o fará constar no informe final e notificarallo ao interesado.

4. Se no prazo concedido para a corrección dos achados esta non se produce, o equipo encargado do seu seguimento farao constar nas conclusións do informe final da acción de seguimento e poderalle propor ao órgano competente da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria o inicio dun procedemento administrativo para a suspensión ou revogación total ou parcial dos títulos, licenzas, autorizacións ou certificados de que sexa titular o supervisado ou, de ser o caso, un procedemento sancionador.

Artigo 150. *Denuncias de infraccións.*

1. Poderanse dirixir á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria denuncias de feitos ou condutas que poidan ser constitutivas de infraccións á seguridade ferroviaria. Á vista delas, poderase acordar:

a) O inicio dunha acción de supervisión, co fin de investigar as circunstancias e os posibles responsables dos feitos denunciados, caso en que se ditará a correspondente orde de actuación.

b) O inicio dun procedemento sancionador, de estaren suficientemente acreditados os feitos e os responsables da infracción denunciada.

2. Poderán archivarase sen máis trámites aquelas denuncias que se fundamenten en meros xuízos de valor, as que non especifiquen e concreten suficientemente os feitos ou aquelas cuxos feitos xa fosen coñecidos pola Axencia, caso en que se incorporarán ao correspondente expediente.

Artigo 151. *Limites das accións de supervisión e colaboración con outros órganos.*

As accións de supervisión reguladas neste título levaranse a cabo só na medida en que resulten necesarias para comprobar o cumprimento das obrigas contidas na lexislación do sector ferroviario que sexan competencia da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

Porén, se na súa actuación o persoal dos servizos de supervisión e inspección percibe a existencia de feitos que poidan constituír infracción da normativa reguladora doutros sectores suxeitos a ordenación administrativa, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria comunicarállelo aos órganos competentes en cada caso.

Artigo 152. *Acceso a rexistros da actividade ferroviaria.*

O ministro de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, por proposta da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, para supervisar o mantemento dos requisitos esenciais durante a fase de explotación das instalacións fixas e vehículos, poderá establecer rexistros da actividade de vixilancia das entidades titulares destes.

As disposicións de creación dos rexistros determinarán:

a) A definición dos distintos elementos obxecto de accións que se vaian rexistrar.

b) A descrición, o contido e a periodicidade dos actos de vixilancia sobre os elementos.

c) O contido mínimo que se deberá rexistrar.

d) O réxime de comunicación das variacións nos datos por parte das entidades titulares das instalacións fixas ou vehículos.

## CAPÍTULO II

### **Actividades de policía dos administradores de infraestruturas**

Artigo 153. *Actividades de policía dos administradores de infraestruturas.*

1. Correspóndelles aos administradores de infraestruturas o exercicio da potestade de policía en relación coa circulación ferroviaria, o uso e a defensa da infraestructura, coa finalidade de garantir a seguridade no tráfico e a conservación da infraestructura, das instalacións e dos medios materiais de calquera clase, necesarios para a súa explotación. Ademais, controlarán o cumprimento das obrigas que tendan a evitar toda clase de dano, deterioración das vías, risco ou perigo para as persoas, e o respecto das limitacións impostas en relación cos terreos inmediatos ao ferrocarril, de conformidade co establecido na Lei 38/2015, do 29 de setembro, e neste real decreto.

2. Os administradores de infraestructuras levarán a cabo a defensa do dominio público ferroviario de maneira conxunta coa Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

3. Os administradores de infraestruturas aprobarán a estrutura dos seus servizos de control, inspección e vixilancia dentro dos seus sistemas de xestión de seguridade. Establecerán periodicamente os plans de actuación dos seus servizos de inspección e determinarán as liñas directrices das operacións de control dos servizos ou actividades que requiran actuacións especiais. Estes plans daránlles ás actuacións un carácter sistemático e prestarán especial atención ao transporte ferroviario de mercadorías perigosas.

*Artigo 154. Coordinación coas actividades de policía dos administradores de infraestruturas.*

A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria e os administradores de infraestruturas establecerán acordos de colaboración que permitan a coordinación entre as actividades supervisoras e inspectoras que, en virtude das súas respectivas competencias, levan a cabo sobre a Rede ferroviaria de interese xeral. Estes acordos establecerán os mecanismos para compartir os resultados das súas accións e deseñar conxuntamente plans de acción que permitan un uso eficiente dos seus respectivos recursos.

*Artigo 155. Acreditación e facultades do persoal que desenvolva funcións de inspección.*

1. O persoal dos administradores de infraestruturas que leve a cabo tarefas de inspección estará provisto do documento acreditativo da súa condición conforme un modelo publicado, de acordo co establecido no seu sistema de xestión de seguridade, que lle poderá ser requirido cando exerza as súas funcións, caso en que deberá exhibilo.

2. O persoal expresamente facultado polos administradores de infraestruturas para asegurar o cumprimento da normativa sobre seguridade na circulación ferroviaria terá, nos seus actos de servizo ou con motivo destes, a consideración de axente da autoridade, para efectos da exixencia, de ser o caso, da responsabilidade correspondente a quen ofrezca resistencia ou cometa atentado ou desacato contra eles, de obra ou de palabra.

*Artigo 156. Procedementos de inspección dos administradores de infraestruturas.*

1. A función inspectora poderá ser exercida de oficio en aplicación dos plans de actuación, por petición da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria ou como consecuencia de petición fundada dos cargadores, dos usuarios, das asociacións destes, das empresas ou das asociacións de empresas ferroviarias ou de calquera outra persoa ou entidade interesada.

2. Os informes e actas dos servizos de inspección teñen a natureza de documentos públicos e son un medio de proba dos feitos consignados neles sen prexuízo:

a) das probas que en defensa dos seus respectivos dereitos ou intereses poidan sinalar ou achegar os propios interesados e

b) do deber dos axentes actuantes de achegar todos os elementos probatorios que estean á súa disposición sobre o feito denunciado e da obriga da Administración de achegar as probas que, de ser o caso, resulten procedentes na tramitación do correspondente procedemento sancionador.

3. Os servizos de inspección dos administradores de infraestruturas remitiranlles as actas das denuncias que formulen, no ámbito das súas competencias, aos órganos competentes para a incoación, de ser o caso, dos procedementos que correspondan.

*Artigo 157. Límites das actuacións de inspección e colaboración con outros órganos.*

As actuacións inspectoras reguladas neste capítulo levaranse a cabo só na medida en que resulten necesarias para comprobar o cumprimento das obrigas contidas na lexislación ferroviaria.

Non obstante, se na súa actuación o persoal de inspección dos administradores de infraestruturas percibe a existencia de feitos que poidan constituír infracción da normativa reguladora doutros sectores suxeitos a ordenación administrativa, especialmente en materia laboral, fiscal, ambiental, sanitaria ou de seguridade viaria, porao en coñecemento dos órganos competentes.

Artigo 158. *Administradores de infraestruturas que non sexan organismos públicos.*

O desempeño das atribucións reguladas nos artigos 153 a 157 por administradores de infraestruturas a que se refire o artigo 19.4 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, realizarase consonte o que se dispoña no contrato en que se lles asigne a función de administradores, sen que en ningún caso poida incluír o exercicio de potestades de policía ou de autoridade pública.

Disposición adicional primeira. *Catálogo oficial de sinais de circulación ferroviaria.*

1. Correspóndelle ao ministro de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana aprobar, por proposta da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria e consonte o establecido no Regulamento de circulación ferroviaria, o Catálogo oficial de sinais de circulación ferroviaria, de aplicación na Rede ferroviaria de interese xeral. Este catálogo especificará necesariamente a forma, a cor, o deseño, as dimensións, a localización e a visibilidade deles.

2. Os administradores de infraestruturas e as diferentes empresas ferroviarias, cando os cambios tecnolóxicos, a experiencia acumulada ou as circunstancias de explotación da Rede ferroviaria de interese xeral o aconsellen, poderán solicitar da referida axencia que promova as modificacións oportunas no sistema de sinalización da dita rede, tales como a adición de novos sinais ou a substitución dalgún dos xa existentes.

Disposición adicional segunda. *Trens tranvía.*

No caso de trens tranvía que poidan operar na Rede ferroviaria de interese xeral, cando non existan especificacións técnicas de interoperabilidade aplicables a estes vehículos, aplicarase o seguinte:

a) Mediante orde do ministro de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana poderanse adoptar, por proposta da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, normas nacionais ou outras medidas pertinentes co fin de garantir que estes trens tranvía cumpren os requisitos esenciais pertinentes.

b) Para a súa circulación na Rede ferroviaria de interese xeral, requirirase a correspondente autorización do vehículo expedida pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, que se asegurará de que o funcionamento mixto de trens tranvía e vehículos ferroviarios pesados cumpre todos os requisitos esenciais, así como os obxectivos comúns de seguridade pertinentes. A dita autorización de vehículos emitirase conforme o procedemento de autorización establecido na normativa específica para a circulación de tranvías en tramos da Rede ferroviaria de interese xeral.

Disposición adicional terceira. *Réxime aplicable a tramos da Rede ferroviaria de interese xeral con características tranviarias.*

O réxime aplicable a tramos da Rede ferroviaria de interese xeral con características tranviarias será regulado e desenvolvido pola súa regulación específica.

Disposición adicional cuarta. *Catalogación de vehículos ferroviarios históricos.*

Autorízase a fundación do sector público «Fundación de los Ferrocarriles Españoles» para efectuar a catalogación dos vehículos ferroviarios históricos que cumpran os requisitos establecidos no número 1 do artigo 71, así como a manter actualizado un



catálogo de vehículos ferroviarios históricos onde consten os seus aspectos e características máis relevantes. O contido deste catálogo será determinado pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

Os titulares de vehículos ferroviarios que se poidan considerar históricos e non fosen incorporados ao Catálogo poderán reclamar ante a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria no prazo dun mes desde a denegación da incorporación do vehículo ao Catálogo, e o prazo para ditar e notificar a resolución será de tres meses.

Disposición adicional quinta. *Réxime aplicable a acordos de aceptación cruzada de material rodante.*

A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá subscribir acordos de aceptación cruzada de material rodante ferroviario con outros Estados membros da Unión Europea, para facilitar a admisión do dito material, consonte os obxectivos e procedementos establecidos na normativa da Unión Europea.

Estes acordos poderán incluír procedementos simplificados e establecer particularidades na documentación que se deba presentar.

Disposición adicional sexta. *Matriculación do material rodante.*

A matriculación dos vehículos ferroviarios, naqueles aspectos complementarios aos establecidos pola Decisión de execución (UE) 2018/1614 da Comisión, do 25 de outubro de 2018, e que debe definir a nivel nacional cada Estado membro, regularanse mediante resolución da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria sobre os criterios nacionais para a numeración de vehículos ferroviarios.

En calquera caso, o solicitante da primeira inscrición dun vehículo será o responsable de marcar o vehículo de que se trate co número de vehículo europeo que se lle asigne.

Disposición adicional sétima. *Requisitos para a operación de determinada maquinaria de obra pola Rede ferroviaria de interese xeral.*

As manobras e circulación pola Rede ferroviaria de interese xeral facendo uso de máquinas, pórticos de vía e ferramentas de obra, dotados ou non de tracción propia, empregados para a construción e o mantemento da vía e as instalacións fixas, cuxa masa total non supere as 10 t e cuxa velocidade máxima permitida non supere os 10 km/h, suxeitarase exclusivamente a consignas específicas e réxime de explotación que establezan os administradores de infraestruturas co fin de garantir a necesaria seguridade na circulación ferroviaria, sen que ao dito material lle sexa de aplicación o réxime de autorización de posta no mercado de vehículos establecido neste real decreto.

O anterior non será de aplicación a vehículos de recoñecemento ou auscultación, calquera vagón ou vehículo remolcado, tractores de manobras, composicións indeformables que conteñan módulos que illadamente se poidan considerar máquinas ou ferramentas de obra, nin tampouco a vehículos que para circular por estrada precisen da correspondente matrícula de tráfico (agás matrículas especiais de vehículos ou maquinaria de obra, agrícolas, etc.); inclúense nesta excepción coches e camións.

A circulación por medio destas máquinas, pórticos e ferramentas quedará en todo caso restrinxida á zona de traballo con elas, entendida esta como o tramo onde se estean efectuando fisicamente os traballos máis o traxecto que parte da estación ou estacións colaterais de acceso e retirada. A dita circulación queda regulada polas condicións de aplicación, prescricións de circulación e protección dos traballos, conforme o establecido no Regulamento de circulación ferroviaria. En particular, establécense as seguintes posibles condicións de acceso á Rede ferroviaria de interese xeral con esta maquinaria:

- Sistema de interrupción da circulación con entrega de vía bloqueada (sección 3 do capítulo 3 do Regulamento de circulación ferroviaria).
- Traballos en estación (sección 4 do capítulo 3 do Regulamento de circulación ferroviaria).

– Manobras nas estacións entre as cales se establece a «entrega de vía bloqueada», para o acceso á zona de traballos e o seu apartado.

Disposición adicional oitava. *Disposición de detectores de caída de obxectos en liñas existentes.*

1. No prazo de dezaioito meses desde a publicación deste real decreto, os administradores de infraestruturas deberán dispor dun plan que defina as actuacións necesarias para dotar de detectores de caídas de obxectos, polo menos, as liñas ferroviarias existentes cuxa velocidade sexa superior a 200 km/h.

Dentro do plan incluírase un programa cos prazos para acometer as actuacións necesarias.

2. Adicionalmente, o administrador de infraestruturas disporá no dito prazo dunha metodoloxía de valoración do risco de caída de obxectos que implique a implantación deste tipo de detectores noutros puntos da rede.

Disposición adicional novena. *Inventario de pasos a nivel e elaboración do plan de actuacións.*

1. No prazo de vinte e catro meses desde a publicación do presente real decreto, os administradores de infraestruturas deberán dispor do inventario actualizado de pasos a nivel e outras interseccións definido no artigo 50.

2. No prazo de vinte e catro meses desde a publicación deste real decreto, os administradores de infraestruturas poderán resolver incluír como pasos a nivel, no inventario correspondente, os cruzamentos entre plataformas cuxo uso principal na actualidade sexa o tránsito de persoas alleas ao ferrocarril.

Igualmente, poderán incluírse no dito inventario, como pasos de uso público, aqueles cualificados actualmente como particulares cuxo uso real actual sexa público.

Nos dous casos anteriores, os administradores de infraestruturas motivarán as decisións que adopten.

3. No prazo de trinta meses desde a publicación do presente real decreto, os administradores de infraestruturas presentaranlle ao Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana un estudo das necesidades de actuación nos pasos a nivel existentes para adecualos ás clases de protección mínimas que lles correspondan segundo o disposto no artigo 51 e no anexo VII.

Este estudo incorporará unha proposta de plan para a adecuación dos sistemas de protección dos pasos a nivel ao indicado neste anexo. Dentro do plan deberán figurar os criterios para priorizar as actuacións que resulten necesarias e un programa cos prazos para acometelas. Darase prioridade ás actuacións en pasos a nivel con protección pasiva que carezan de visibilidade suficiente e cun historial de accidentabilidade significativo, e estableceranse, de ser o caso, as medidas provisionais que sexan necesarias ata que se leve a cabo a súa adecuación.

Disposición adicional décima. *Inventario de cruzamentos entre plataformas e elaboración do plan de actuacións.*

1. No prazo de doce meses desde a publicación deste real decreto, os administradores de infraestruturas deberán dispor do inventario actualizado de cruzamentos entre plataformas e para uso exclusivo da actividade ferroviaria ou dos servizos de emerxencia definido no artigo 61.

2. No prazo de vinte e catro meses desde a publicación do presente real decreto, os administradores de infraestruturas presentaranlle ao Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana un estudo das necesidades de actuación en cruzamentos entre plataformas existentes para cumprir co disposto no artigo 59 e no anexo VIII.

Este estudo incorporará unha proposta de plan para a adecuación dos equipamentos de protección dos cruzamentos entre plataformas ao indicado neste anexo. Dentro do plan

deberán figurar os criterios para a priorización das actuacións que resulten necesarias e un programa cos prazos para acometelas. Darase prioridade ás actuacións en cruzamentos entre plataformas con protección pasiva que carezan de visibilidade suficiente e cun historial de accidentabilidade significativo e, de ser o caso, estableceranse as medidas provisionais que sexan necesarias ata que se leve a cabo a súa adecuación.

Disposición adicional décimo primeira. *Inventario de cerramentos e plan de actuación.*

1. No prazo de dezaoto meses desde a publicación deste real decreto, os administradores de infraestruturas deberán dispor dun inventario de cerramentos na súa rede.

2. No prazo de vinte e catro meses desde a publicación deste real decreto, os administradores de infraestruturas deberán dispor dun plan para a adecuación dos cerramentos existentes ao artigo 64.

Disposición transitoria primeira. *Autorización de entrada en servizo de subsistemas fixos e posta en servizo de novas liñas, tramos, estacións e terminais que se encontren en execución.*

A tramitación dos expedientes relativos á entrada en servizo de subsistemas fixos e posta en servizo de novas liñas, tramos, estacións e terminais que estean en fase de desenvolvemento ou execución no momento de entrada en vigor do presente real decreto, mesmo cando o solicitante realizase a presentación da solicitude de entrada/posta en servizo, da comunicación previa ou de actualizacións desta, continuarase conforme o establecido neste real decreto. Para iso, o solicitante disporá do prazo dun mes para adecuar o expediente ás novas disposicións. No caso de que xa se presentase a solicitude de entrada/posta en servizo, non será necesaria a presentación dunha nova comunicación previa e a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria utilizará a documentación presentada. En caso necesario, poderá solicitar información complementaria. Así mesmo, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, logo de proposta do interesado, poderá conceder un prazo superior cando a magnitude da documentación que se vaia modificar e/ou completar así o requira.

Disposición transitoria segunda. *Vehículos ferroviarios.*

1. As autorizacións de entrada en servizo de vehículos emitidas antes do 15 de xuño de 2016, incluídas as autorizacións emitidas conforme acordos internacionais, en particular RIC (*Regolamento Internazionale Carrozze*) e RIV (*Regolamento Internazionale Veicoli*), seguirán sendo válidas na Rede ferroviaria de interese xeral, de conformidade coas condicións en que se emitisen as respectivas autorizacións.

2. Para que os vehículos con autorización de entrada en servizo emitida conforme a Orde FOM/167/2015, do 6 de febreiro, ou o número anterior, poidan operar nunha ou máis redes que aínda non estean comprendidas na súa autorización, será necesario obter unha nova autorización de posta no mercado de vehículos. A posta no mercado destes vehículos ferroviarios nas redes adicionais estará suxeita ao réxime establecido nos artigos 127 e 128 cando, en virtude do establecido no artigo 124, lle corresponda á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria expedir unha autorización de posta no mercado dun vehículo, e ao réxime establecido no artigo 132 e nas disposicións prácticas relativas á autorización de vehículos ferroviarios e ao proceso de autorización de tipo de vehículos ferroviarios establecidos polo Regulamento de execución (UE) 2018/545, do 4 de abril, cando lle corresponda á Axencia Ferroviaria da Unión Europea.

Disposición transitoria terceira. *Inspección de vehículos.*

Mentres a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria non desenvolva un plan de inspección propio en relación co punto primeiro do artigo 136 nin estableza o réxime de colaboración que, consonte este artigo, deberá prestar a entidade pública empresarial

Administrador de Infraestructuras, esta deberá seguir realizando a inspección de vehículos tal como vén realizando.

Disposición transitoria cuarta. *Normativa aplicable para a posta no mercado de vehículos ata a aprobación das instrucións ferroviarias.*

Mentres non se aproben as instrucións ferroviarias que recollan os requisitos técnicos de aplicación aos subsistemas «Material rodante» e «Control-mando e sinalización-equipamento a bordo», aplicarase a seguinte normativa:

a) As correspondentes especificacións técnicas de interoperabilidade vixentes nese momento.

b) As especificacións técnicas de homologación (ETH) correspondentes, en función da tipoloxía do vehículo ferroviario, para aqueles aspectos complementarios ás citadas especificacións técnicas de interoperabilidade ou ben cando a tipoloxía do vehículo ferroviario quede fóra do ámbito de aplicación destas últimas.

c) Para vehículos que circulan pola rede de largo métrico, as normas «Especificación técnica de material rodante de largo métrico» e a «Norma básica de seguridade do material», publicadas mediante resolución da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

Disposición transitoria quinta. *Taxas por autorización de vehículos ferroviarios.*

Entrementres non se fixen as contías referidas na Lei 38/2015, do 29 de setembro, por autorización de vehículos ferroviarios, manterase vixente o artigo 29 da Orde FOM/167/2015, do 6 de febreiro.

Disposición transitoria sexta. *Servizos ferroviarios operados con vehículos históricos.*

Entrementres non se aprobe a orde ministerial a que se fai referencia no artigo 71 deste real decreto, para os efectos relacionados coa seguridade na circulación ferroviaria, terán a consideración de servizos de transporte ferroviario e, por tanto, non orientados á realización dunha actividade cultural e de conservación e difusión do patrimonio ferroviario, aqueles operados con algún vehículo ferroviario histórico na composición do tren nos cales conorra algunha das seguintes condicións:

a) Circulacións non ocasionais superiores a 5.000 km ao ano.

b) Circulacións totais dalgún dos vehículos ferroviarios históricos que formen parte da composición do tren superiores a 10.000 km ao ano.

c) Os beneficios xerados, unha vez descontados os custos derivados da explotación ferroviaria, non se empregan no financiamento de asociacións ou actividades ligadas á conservación do patrimonio na súa totalidade.

Disposición transitoria sétima. *Entrada en funcionamento do Rexistro Europeo de Vehículos.*

Ata a entrada en funcionamento, o 16 de xuño de 2021, do Rexistro Europeo de Vehículos, que substituirá a sección 5.<sup>a</sup> de material rodante do Rexistro Especial Ferroviario, seguirá sendo de aplicación o artigo 134 do Regulamento do sector ferroviario, aprobado polo Real decreto 2387/2004, do 30 de decembro.

A partir dese momento, o contido da dita sección 5.<sup>a</sup> do Rexistro Especial Ferroviario axustarase ao establecido no artigo 134 deste real decreto.

Ata a súa substitución polo Rexistro Europeo de Vehículos, a sección 5.<sup>a</sup> do Rexistro Especial Ferroviario terá a consideración de rexistro nacional de vehículos e os seus datos actualizaranse coas modificacións realizadas por calquera outro Estado membro no seu propio rexistro.

Disposición transitoria oitava. *Inventario de vehículos do administrador de infraestruturas ferroviarias.*

1. Entremetres non estean plenamente operativas as bases de datos sobre vehículos definidas de conformidade coas especificacións técnicas de interoperabilidade referentes aos subsistemas de aplicacións telemáticas para o transporte de mercadorías e de viaxeiros na Unión Europea, o administrador de infraestruturas porá á disposición das empresas do sector un inventario dos vehículos que estean autorizados para circular pola Rede ferroviaria de interese xeral que administre, que poderán empregar na preparación e composición dos trens e no control do mantemento dos vehículos.

Este inventario poderá ser consultado polas empresas ferroviarias que operen co material e, para o seu propio material, polos titulares deste.

2. No dito inventario incorporárase a información relativa aos datos técnicos e características dos vehículos que se poidan precisar para realizar a composición do tren, así como a relativa á execución das intervencións previstas de mantemento, que acheguen os posuidores dos vehículos ferroviarios, as empresas ferroviarias e as entidades encargadas de mantemento.

3. Os datos do dito inventario estarán á disposición da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

4. Mediante resolución da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria establecerase o contido e impartiranse as instrucións e directrices para a elaboración e o mantemento do citado inventario, así como, de ser o caso, os protocolos e frecuencias de comunicación dos seus datos ao dito organismo.

Disposición transitoria novena. *Organismos designados.*

1. Para permitir que os procedementos de verificación dos subsistemas poidan seguir o seu curso entremetres os organismos levan a cabo o proceso de acreditación, durante o prazo dun ano desde a entrada en vigor de cada instrución ferroviaria poderán actuar como organismos designados aqueles organismos que así o soliciten á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria e que, tendo iniciado o procedemento de acreditación a que se refire o artigo 104, cumpran algunha das seguintes condicións:

a) Teren actuado como organismos notificados do subsistema correspondente na Rede ferroviaria de interese xeral.

b) Acreditaren ante a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria a súa experiencia na verificación do subsistema correspondente para outras administracións públicas ou redes diferentes da Rede ferroviaria de interese xeral, no ámbito nacional ou europeo, e o adecuado coñecemento da normativa nacional aplicable a infraestrutura.

Transcorrido o prazo dun ano desde a publicación da instrución ferroviaria, só terán a consideración de organismos designados aqueles que estean previamente acreditados conforme o establecido no artigo 104.

2. Os organismos que fosen designados mediante calquera procedemento diferente á acreditación, para calquera norma nacional previa ás instrucións ferroviarias, deberán acreditarse conforme o establecido no artigo 104, no prazo dun ano desde a entrada en vigor deste real decreto, e solicitalo á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, para manter a designación.

Disposición transitoria décima. *Rexistro da infraestrutura.*

Ata o 1 de xaneiro de 2021, suxeito ao desenvolvemento da aplicación do rexistro da infraestrutura creada pola Axencia Ferroviaria da Unión Europea, a que se fai referencia no artigo 119 do presente real decreto, a entidade nacional de rexistro designada pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria encargárase da recollida e introdución dos datos ferroviarios na aplicación.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogados, con efectos a partir da entrada en vigor deste real decreto:

- a) O Real decreto 810/2007, do 22 de xuño, polo que se aproba o Regulamento sobre seguridade na circulación da Rede ferroviaria de interese xeral, e os seus anexos, sucesivamente reformado.
- b) O Real decreto 1434/2010, do 5 de novembro, sobre interoperabilidade do sistema ferroviario da Rede ferroviaria de interese xeral, e os seus anexos, sucesivamente reformado;
- c) A Orde FOM/167/2015, do 6 de febreiro, pola que se regulan as condicións para a entrada en servizo de subsistemas de carácter estrutural, liñas e vehículos ferroviarios;
- d) A Orde do 2 de agosto de 2001 pola que se desenvolve o artigo 235 do Regulamento da Lei de ordenación dos transportes terrestres, en materia de supresión e protección de pasos a nivel.

Disposición derradeira primeira. *Modificación do Real decreto 664/2015, do 17 de xullo, polo que se aproba o Regulamento de circulación ferroviaria.*

1. O Regulamento de circulación ferroviaria, incluído como anexo I do Real decreto 664/2015, do 17 de xullo, modifícase no seguintes termos:

Un. Queda suprimido o artigo 5.2.6.1. Aplicación.

Dous. O artigo 5.2.6.2. Avaría en paso a nivel pasa a denominarse 5.2.6.1. Avaría en paso a nivel, e queda redactado como segue:

«Cando o responsable de circulación do CTC, da banda de regulación do PM ou da estación teña constancia dunha avaría que afecte a funcionalidade do sistema de protección dun PN automático ou encravado, ordenará inmediatamente a presenza de persoal habilitado no PN, co obxecto de realizar a protección *in situ* cos medios adecuados ata a súa reparación. O dito persoal será denominado “persoal a pé de paso”.

Así mesmo, informará diso o persoal de mantemento para que proceda á súa reparación.

Mentres o PN permaneza avariado considerarase como “paso a nivel sen protección” e os trens que se dirixan cara a el recibirán a notificación L5.5.»

Tres. O artigo 5.2.6.3. Notificacións ao maquinista pasa a denominarse 5.2.6.2. Notificacións e actuación do maquinista, e queda redactado como segue:

«1. O responsable de circulación que deba expedir, dar paso ou autorizar o retroceso a un tren cara a un traxecto onde exista un PN sen protección, por avaría deste, notificaralle ao maquinista o seguinte:

L5.5	“Paso a nivel (estación, km) sen protección”
------	--

2. Se o tren non ten paraxe prescrita, asegurase a súa paraxe accidental para facer esta notificación.

3. O maquinista que reciba a notificación anterior fará uso do chifre de forma intermitente ao aproximarse ao PN e deterase ante el sen pasalo.

4. Cando o carácter da avaría lle permita ao tren franquear o paso, o responsable de circulación do CTC, da banda de regulación do PM ou da estación, segundo o caso, autorizarao a cruzalo, e notificaralle ao maquinista o seguinte:

L5.6	“Autorizo o maquinista de tren ____ a cruzar o paso a nivel _____ (estación, km) _____ nas seguintes condicións: _____ (condicións para franquealo).”
------	---

5. Unha vez recibida a autorización, se o PN está despexado, o maquinista continuará con marcha normal unha vez que fose franqueado polo vehículo de cabeza.

6. Para poder autorizar o retroceso dun tren que deba circular empuxado, é necesario situar na cabeza deste, no sentido do movemento, unha persoa habilitada para realizar manobras e con comunicación directa co maquinista.»

Catro. Engádesse un novo artigo 5.2.6.3. Avisos ao persoal a pé do paso a nivel, co seguinte contido:

«1. O responsable de circulación que deba expedir, dar paso ou autorizar o retroceso dun tren cara a un traxecto onde existan un ou varios PN avariados con persoal a pé de paso:

a) Cursará ao persoal a pé de cada paso a seguinte comunicación verbal:

“Tren\_\_\_\_, ás (hora prevista de saída ou paso) [a contravía, autorizado a retroceder].”

b) Recibida a conformidade do persoal a pé de cada paso, autorizará a saída, paso ou retroceso do tren.

2. Cando se estableza unha EVB no traxecto afectado, cursará o seguinte aviso:

“EVB desde as\_\_ ata as\_\_\_\_ [na vía (par, impar, I, II)].»

Cinco. Engádesse un novo artigo 5.2.6.4. Actuacións do persoal a pé do paso a nivel, co seguinte contido:

«Durante o seu servizo, o persoal a pé de paso fará o seguinte:

1. Realizará a protección *in situ* do PN, utilizando os medios dispoñibles e, se é necesario, os sinais portátiles de paraxe.

2. Permanecerá atento á chegada dos trens ao PN.

3. Cando reciba a comunicación verbal do responsable de circulación, indicándolle o número do tren e a hora previsible de saída ou paso pola estación inmediata, procederá así:

– Se existe unha só PN no traxecto, responderá:

“Conforme tren \_\_\_\_ ás \_\_\_\_”. ou  
“Repita”.

– Se existen varios PN no traxecto, responderá:

“Paso a nivel do km \_\_\_\_\_, conforme tren \_\_\_\_ ás \_\_\_\_”. ou  
“Paso a nivel do km \_\_\_\_\_, repita.”

4. Realizará a protección do PN cos medios de que dispoña, polo menos 60 segundos antes da chegada do tren. Procederá de igual forma cando se lle comunique que un tren foi autorizado a retroceder.

5. Se recibe unha comunicación verbal do responsable de circulación indicándolle que se estableceu unha EVB, a duración prevista desta e a vía ou vías afectadas, coordinarase co encargado de traballos co obxecto de informarse sobre a chegada das distintas circulacións e realizar a protección do PN consonte o exposto no número 3. De igual forma actuará cando divise algunha circulación aproximándose ao PN.

6. Se aprecia un obstáculos no PN, procederá así:

- Se non hai ningún tren en circulación, informará inmediatamente o responsable de circulación.
- Se hai algún tren en circulación, aplicará a protección de emerxencia (sinais portátiles de paraxe e barra ou útil de cortocircuíto, de ser o caso).»

Seis. Engádese un novo artigo 5.2.6.5.–Protección en caso de baixa temporal das instalacións do paso, co seguinte contido:

«No suposto de baixa temporal das instalacións do PN por reparación ou mantemento destas, será dotado de persoal a pé de paso ou pecharase o tránsito. En ningún caso se aplicará unha protección de clase P.

Se permanece aberto, regularanse por consigna do AI as condicións particulares de operación e protección do paso.»

Sete. Queda suprimido o anexo 2 do libro 5 (5AN2 Protección de pasos a nivel).

2. Así mesmo, modifícase o anexo II do Real decreto 664/2015, relativo aos criterios para a implantación do Regulamento de circulación ferroviaria nos sistemas de xestión de seguridade das entidades ferroviarias na forma seguinte, engadindo no capítulo 3.– Criterios para a implantación do RCF nos SXS relacionados co contido do libro 5 «Instalacións de seguridade» dos criterios para a implantación do Regulamento de circulación ferroviaria nos sistemas de xestión de seguridade das entidades ferroviarias, incluídos como anexo II do Real decreto 664/2015, do 17 de xullo, o criterio Crit SXS5.2.– Criterios para a implantación do RCF nos SXS dos AI en relación coa xestión de avarías nos pasos a nivel automáticos e encravados, co seguinte contido:

«Serán obxecto dos SXS dos AI a elaboración de regras internas ou o desenvolvemento de procedementos que garantan, en caso de avaría nun PN automático ou encravado, a súa adecuada protección por parte do persoal habilitado desprazado a pé de paso ata a súa reparación, que recollerán polo menos:

- Os medios necesarios para realizar a protección a pé de paso, así como a súa localización e dispoñibilidade.
- A forma de operar do dito persoal, para levar a cabo a protección manual do PN.
- Os medios necesarios e a operativa de comunicación co responsable de circulación que xestiona o tráfico ferroviario a través do PN avariado.»

Disposición derradeira segunda. *Modificación do Real decreto 623/2014, do 18 de xullo, polo que se regula a investigación dos accidentes e incidentes ferroviarios e a Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.*

Un. Modifícanse as letras c) e h) do artigo 3, que quedan redactadas como segue:

«c) Incidente: calquera suceso, distinto dun accidente ou dun accidente grave, que afecte ou poida afectar a seguridade das operacións ferroviarias.»

«h) Investigador encargado: a persoa encargada da organización, dirección e control da investigación dun accidente ou incidente ferroviario.»

Dous. Modifícase o número 6 do artigo 4, que queda redactado como segue:

«6. A investigación de accidentes realizarase coa maior apertura posible, oíndo todas as partes e compartindo os resultados.»

Tres. Modifícase a letra b) do artigo 7, que queda redactada como segue:

«b) Realizar a investigación técnica dos accidentes e incidentes ferroviarios non recollidos no parágrafo anterior e elaborar informes técnicos sobre eles cando



en condicións lixeiramente distintas estes puidesen provocar accidentes graves, incluídos fallos técnicos dos subsistemas estruturais ou dos compoñentes da Rede ferroviaria de interese xeral. Á hora de decidir a apertura ou non dunha investigación neste suposto, este organismo valorará, entre outras, as seguintes cuestións:

- 1.º A gravidade do accidente ou incidente.
- 2.º Se forma parte dunha serie de accidentes ou incidentes con repercusión no sistema no seu conxunto.
- 3.º A súa repercusión sobre a seguridade ferroviaria.
- 4.º A petición dos administradores da infraestrutura, das empresas ferroviarias, da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria ou doutros Estados membros da Unión Europea, por instancia de autoridades nacionais que teñan interese por ter exercido competencias sobre elementos involucrados no accidente ou incidente, ou por producirse vítimas de nacionalidade do dito Estado.»

Catro. Inclúese unha nova letra c) no artigo 7, coa redacción que segue:

«c) Investigar todos aqueles acontecementos ou circunstancias, distintos dun accidente ou incidente ferroviario, que o organismo considere necesario para o mellor desempeño das súas funcións, sempre que tales investigacións non comprometan a necesaria independencia da investigación de accidentes e incidentes.»

Cinco. Modifícase a letra e) do artigo 9, que queda redactada como segue:

«e) Designar o investigador encargado de cada investigación e o resto dos investigadores que formen parte do equipo de investigación.»

Seis. Modifícanse as letras h) e i) e inclúese unha nova letra j) no artigo 9, coa seguinte redacción:

- «h) Marcar as directrices para a investigación de cada suceso.
- i) Elevar a memoria anual aprobada polo Pleno ao ministro de Fomento para a súa remisión ao Congreso dos Deputados e ao Senado.
- j) Representar a Comisión ante calquera organismo nacional ou internacional. Porén, poderá delegar no secretario a asistencia ás reunións dos citados organismos.»

Sete. Modifícase o número 4 do artigo 13, que queda redactado como segue:

«4. Cando nun accidente ou incidente ferroviario estea implicada unha empresa ferroviaria establecida ou un vehículo rexistrado ou mantido noutro Estado membro da Unión Europea, convidarase a participar na investigación o organismo de investigación de accidentes ferroviarios do dito Estado. Estes organismos disporán de acceso á información e ás probas necesarias para participar na investigación, sen prexuízo das disposicións legais relativas aos procesos xudiciais.»

Oito. Inclúense dous novos números, 6 e 7, no artigo 13, coa redacción que segue:

«6. A Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios formalizará a súa colaboración coas autoridades xudiciais e fiscais, para garantir a plena colaboración, o acceso dos investigadores técnicos o antes posible á información e probas pertinentes, e a independencia da dita comisión, conforme o previsto no artigo 75 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, e sen prexuízo da lexislación procesual aplicable.

7. A Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios colaborará no intercambio de impresións e experiencias con organismos de investigación doutros Estados membros da Unión Europea, co debido apoio da Axencia Ferroviaria Europea, co fin de desenvolver métodos comúns de investigación, elaborar

principios comúns para o seguimento das recomendacións de seguridade, adaptarse ao progreso técnico e científico e establecer un programa de revisión por pares.»

Nove. Modifícanse os números 1, 3 e 7 do artigo 14, que quedan redactados como segue:

«1. Producido un accidente ou incidente na Rede ferroviaria de interese xeral, o administrador da infraestrutura, as empresas ferroviarias que se visen implicadas e, de ser o caso, a Axencia Estatal de Seguridade ferroviaria están obrigados a notificarlo á Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios inmediatamente, proporcionando toda a información preliminar de que dispoñan. Esta notificación será actualizada periodicamente ao longo da investigación, conforme o procedemento aprobado pola Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios e atendendo aos requirimentos do investigador encargado.»

«3. Aberta a investigación correspondente, a Comisión constituirá no seu seo un equipo de investigación integrado polo investigador encargado e polos investigadores que sexan asignados a ela.

O presidente da Comisión designará o investigador encargado entre os investigadores da Comisión e designará, igualmente, o resto dos integrantes do equipo de investigación que levarán a cabo cantos actos consideren necesarios para a debida investigación técnica dos feitos ocorridos. O investigador encargado e os investigadores asignados ao equipo deberán ser independentes de calquera parte cuxos intereses puideren entrar en conflito co labor que lles está confiado.

Para o adecuado desenvolvemento das investigacións, a Comisión poderá recorrer a peritos internos ou externos, dependendo da natureza do accidente ou incidente de que se trate.

Os investigadores observarán o debido respecto e consideración aos interesados e adoptarán as medidas necesarias para a protección da intimidade das persoas.»

«7. A investigación terá en conta as necesidades razoables das vítimas e dos seus familiares e manteraos informados, a través do secretario, dos avances da investigación, sempre que iso non prexudique os obxectivos da investigación técnica.»

Dez. Modifícase o artigo 15, que queda redactado como segue:

«1. O investigador encargado elaborará unha proposta de informe técnico de cada accidente ou incidente ferroviario, que se adecuará á súa importancia e gravidade e incluírá, cando proceda, recomendacións de seguridade.

O informe técnico axustarase o máximo posible á estrutura de información que determine a Comisión Europea. En todo caso, deberá incluír os seguintes elementos:

- a) A descrición da incidencia e do seu contexto.
- b) As investigacións e as pescudas relacionadas co accidente ou incidente, incluíndo o relativo ao sistema de xestión da seguridade, as normas e regulamentos aplicables, o funcionamento do material rodante e das instalacións técnicas, a organización da man de obra, a documentación sobre o sistema operativo e as incidencias anteriores de carácter similar.
- c) As análises e as conclusións relacionadas coas causas das incidencias, incluídos os factores contribuíntes en relación:
  - Coas accións das persoas implicadas.
  - Coa condición do material rodante ou das instalacións técnicas.
  - Coas súas competencias e procedementos e mantemento.
  - Coas condicións do marco normativo.
  - Coa aplicación do sistema de xestión de seguridade.

O informe técnico e as súas recomendacións non prexulgarán en ningún caso a decisión que se poida ditar en vía xudicial, e non perseguirán a avaliación de responsabilidades nin a determinación de culpabilidades.

2. Sempre que non prexudique os obxectivos da investigación de seguridade e se respecte a normativa aplicable en materia de protección de datos de carácter persoal, o secretario da Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios trasladaralles ao administrador da infraestrutura, ás empresas ferroviarias implicadas, á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, á Axencia Ferroviaria da Unión Europea, ás vítimas e aos seus familiares, aos propietarios de bens danados, aos fabricantes, aos servizos de socorro implicados e aos representantes do persoal e dos usuarios a proposta de informe técnico para que, de ser o caso, faciliten información técnica pertinente para mellorar a calidade do informe de investigación, no prazo de 15 días.

No caso de que existan dilixencias xudiciais sobre o accidente ou incidente, o disposto no número anterior supeditarase ao disposto na lexislación procesual aplicable.

3. O secretario elevará ao Pleno a proposta de informe, unha vez valoradas polo investigador encargado as observacións que se puidesen presentar, consonte o previsto no número anterior.

4. O Pleno valorará o proxecto de informe, así como as observacións presentadas, e aprobará o informe final, onde especificará as recomendacións de seguridade definitivas.

5. A Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios fará público o informe final no prazo máis breve posible e, en principio, no prazo máximo de doce meses desde a data do sinistro. Se o informe final non se pode publicar nesa data, publicarase un informe provisional polo menos en cada data do aniversario do accidente ou incidente, con detalle dos avances da investigación e das cuestións de seguridade expostas.

O informe final, incluídas as recomendacións de seguridade, comunicaráselles a todas as persoas e entidades mencionadas no artigo 15.2. Así mesmo, a Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios remitirá un exemplar á Axencia Ferroviaria da Unión Europea e, de ser o caso, aos organismos e partes afectados doutros Estados membros da Unión Europea.

6. As recomendacións de seguridade que elabore a Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios terán como destinataria a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria e, se o carácter da recomendación así o fixer necesario, a Axencia Ferroviaria da Unión Europea e outros organismos ou autoridades afectados, xa sexan nacionais ou doutros Estados membros. Así mesmo, remitiránelles tamén aos organismos, entidades e empresas responsables, como implementadores, da adopción das accións correctoras recomendadas.

7. Os destinatarios das recomendacións emitirán xustificante de recepción da carta de envío e informarán a citada comisión, no prazo de noventa días, das medidas adoptadas ou en estudo e, se procede, do tempo necesario para a súa aplicación, así como, de ser o caso, dos motivos de non se teren tomado medidas. No caso daquelas recomendacións destinadas á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria en que o implementador final sexa outra entidade, este implementador deberalle remitir á citada axencia a información sobre as medidas adoptadas ou en estudo e os seus prazos ou, de ser o caso, os motivos do rexeitamento á recomendación, nun prazo de sesenta días, para que esta poida manter informada a Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. Así mesmo, remitirá información semestral á Axencia de Seguridade Ferroviaria do estado e evolución das medidas.

Os implementadores finais das recomendacións terán a obriga de ter en conta e valorar as recomendacións da Comisión e de lles dar un adecuado tratamento.

Cando os destinatarios das recomendacións sexan autoridades españolas, deberán, ademais, avaliar as recomendacións da Comisión e, de ser o caso, adoptar as medidas proporcionais e apropiadas para previr a posible repetición de accidentes e incidentes.

8. A Comisión disporá dun procedemento para o rexistro das recomendacións emitidas, das respostas dos destinatarios e do estado de cumprimento delas.

Os destinatarios e os implementadores finais das recomendacións disporán de procedementos internos de seguimento para controlar os avances das medidas adoptadas en resposta ás recomendacións de seguridade emitidas que permitan proporcionar información tanto por requirimento da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria ou da propia Comisión, como cando cambie o estado de cumprimento da recomendación.

9. A Comisión publicará antes do 30 de setembro unha memoria en que dará conta das investigacións realizadas o ano anterior, das recomendacións de seguridade publicadas, así como da información recibida en relación co estado de implantación das medidas adoptadas consonte as recomendacións emitidas con anterioridade.

O presidente da Comisión elevará anualmente a memoria, aprobada polo Pleno, ao ministro de Fomento, para o seu traslado ás comisións competentes do Congreso dos Deputados e do Senado. Igualmente, remitiráselles un exemplar á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria e á Axencia Ferroviaria da Unión Europea.»

Disposición derradeira terceira. *Modificación do Real decreto 627/2014, do 18 de xullo, de asistencia ás vítimas de accidentes ferroviarios e aos seus familiares.*

Modifícase o artigo 1 do real decreto, que queda redactado como segue:

«Artigo 1. *Obxecto.*

1. Este real decreto ten por obxecto o establecemento das medidas que deberán adoptar as administracións públicas, no ámbito das súas respectivas competencias, e as empresas e entidades do sector ferroviario para garantir a asistencia das vítimas de accidentes e dos seus familiares

2. Tras un accidente grave, a empresa ferroviaria proporcionarlles asistencia ás vítimas axudándoas nos procedementos de reclamación en virtude do establecido na normativa comunitaria e nacional, sen prexuízo das obrigas doutras partes. A dita asistencia fará uso de distintas vías para comunicarse coas familias das vítimas e incluírá apoio psicolóxico para as vítimas do accidente e os seus familiares.»

Disposición derradeira cuarta. *Modificación do Real decreto 2387/2004, do 30 de decembro, polo que se aproba o Regulamento do sector ferroviario.*

Un. Suprímense as disposicións adicionais 1.<sup>a</sup>, 3.<sup>a</sup>, 11.<sup>a</sup>, 12.<sup>a</sup> e 13.<sup>a</sup> do Real decreto 2387/2004, do 30 de decembro, polo que se aproba o Regulamento do sector ferroviario.

Dous. Suprímense os artigos 15, 16, 18, 38, 39, 40, 118 e 134 do Regulamento do sector ferroviario, aprobado polo Real decreto 2387/2004, do 30 de decembro.

Tres. Modifícase o artigo 117, que queda redactado como segue:

«1. Sen prexuízo das facultades de supervisión nas materias obxecto da súa competencia por parte da AESF, e da competencia de inspección dos administradores de infraestruturas en materia de policía de ferrocarrís, que se aterán á súa regulación específica, correspóndelle ao Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, no ámbito da competencia estatal, a inspección das empresas ferroviarias, do transporte ferroviario prestado por estas e da forma de prestación dos servizos auxiliares e complementarios, cuxo exercicio se axustará ao establecido neste título.

2. Esta función inspectora exercerase en relación coas seguintes actividades e servizos relacionados coa Rede ferroviaria de interese xeral:

- a) As actividades das empresas ferroviarias e outros candidatos.
- b) Os medios humanos e materiais utilizados para a prestación dos servizos ferroviarios.
- c) As actividades auxiliares e complementarias prestadas ás empresas ferroviarias.
- d) Os servizos de transporte prestados polas empresas ferroviarias a viaxeiros e cargadores.
- e) O comportamento dos viaxeiros no uso das infraestruturas e servizos de transporte ferroviario.

3. Sen prexuízo do anterior, correspóndelles ás empresas ferroviarias que presten servizos sobre a Rede ferroviaria de interese xeral e, de ser o caso, aos administradores de infraestruturas ferroviarias ou explotadores de instalacións a vixilancia inmediata da observancia, por parte dos usuarios e por terceiros, das normas establecidas neste regulamento, e exercer as funcións inspectoras e dar conta das infraccións detectadas aos órganos competentes.»

Catro. Modifícase o artigo 121, que queda redactado como segue:

«Correspóndelle ao Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana a potestade sancionadora en materia de transporte ferroviario. Para tales efectos, os servizos de inspección remitiranlles as actas das denuncias que formulen aos órganos competentes para a incoación dos correspondentes procedementos sancionadores.»

Cinco. Modifícase o artigo 124, que queda redactado como segue:

«1. No exercicio da súa función, o persoal de inspección poderá:

- a) Realizar materialmente as actuacións inspectoras precisas en calquera lugar en que se desenvolvan actividades afectadas pola lexislación do transporte ferroviario. Non obstante, cando se precise o acceso ao domicilio de persoas físicas e xurídicas, será precisa a obtención previa do oportuno mandamento xudicial.
- b) Levar a cabo as probas, investigacións ou exames que resulten necesarios para asegurarse da observancia das disposicións legais vixentes en materia de transporte ferroviario.
- c) Adoptar, con carácter cautelar, provisionalmente e polo menor tempo posible, toda clase de medidas que garantan a prestación dos servizos en adecuadas condicións.

2. Se o persoal de inspección, á vista das graves circunstancias existentes, decide a paralización dos servizos ou actividades ferroviarias, comunicarllo inmediatamente ao órgano competente para efectos de que se instrúa o correspondente procedemento sancionador.»

Seis. Modifícase o artigo 125, que queda redactado como segue:

«1. As empresas habilitadas para a prestación dos servizos de transporte ferroviario ou para a realización de actividades a que se refire o presente regulamento virán obrigadas a lles facilitar aos servizos de inspección a inspección dos seus vehículos e instalacións e o exame dos documentos que estean obrigados a conservar.

Para tal efecto, o persoal de inspección poderá solicitar a documentación precisa para o mellor cumprimento da súa función na sede da entidade inspeccionada ou ben requirir a súa presentación nas oficinas públicas correspondentes.

2. Así mesmo, o persoal de inspección, no exercicio das súas funcións, poderá solicitar dos remitentes cargadores, usuarios e, en xeral, de quen realice actividades vinculadas ao transporte ferroviario o exame dos documentos correspondentes a tales actividades, así como requiririlles calquera información.»

Sete. Modifícase o artigo 127, que queda redactado como segue:

«1. Os funcionarios da Inspección que fosen nomeados e formalmente acreditados terán, no exercicio das actuacións inspectoras, a consideración de axentes da autoridade.

2. O persoal de inspección, para un eficaz cumprimento das súas funcións, poderá solicitar o apoio das forzas e corpos de seguridade do Estado.»

Oito. Modifícase o artigo 128, que queda redactado como segue:

«O Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, a través do órgano que designe, establecerá periodicamente os plans de actuación dos seus servizos de inspección e determinará as liñas directrices das operacións de control dos servizos ou actividades que requiran actuacións especiais. Os plans de inspección darán ás actuacións inspectoras un carácter sistemático.»

Disposición derradeira quinta. *Título competencial.*

Este real decreto dítase ao abeiro do disposto nos ordinais 21.<sup>a</sup> e 24.<sup>a</sup> do artigo 149.1 da Constitución, que lle atribúe ao Estado as competencias exclusivas en materia de ferrocarrís e transportes terrestres que transcorran por máis dunha comunidade autónoma e de obras públicas de interese xeral, respectivamente.

Disposición derradeira sexta. *Incorporación da normativa da Unión Europea.*

Mediante a aprobación deste real decreto incorpóranse ao dereito español a Directiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeo e do Consello, do 11 de maio de 2016, sobre a seguridade ferroviaria, e a Directiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeo e do Consello, do 11 de maio de 2016, sobre a interoperabilidade do sistema ferroviario dentro da Unión Europea.

Disposición derradeira sétima. *Facultades de desenvolvemento.*

Os anexos incluídos no presente real decreto poderanse modificar mediante orde do ministro de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, por proposta da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, cando os avances técnicos, as modificacións na normativa da Unión Europea ou calquera outra circunstancia que afecte a seguridade o aconsellen ou o fagan necesario.

Disposición derradeira oitava. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o 31 de outubro de 2020.

Dado en Madrid o 27 de outubro de 2020.

FELIPE R.

O ministro de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana,  
JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO

## ANEXO I

## Definicións

1. «Accidente»: un suceso repentino, non desexado nin intencionado, ou unha cadea de sucesos dese tipo, de consecuencias prexudiciais. Os accidentes divídense nas seguintes categorías: colisións, descarrilamentos, accidentes en pasos a nivel, danos causados a persoas por material rodante en movemento, incendios e outros.

2. «Accidente grave»: calquera colisión ou descarrilamento de trens co resultado de, polo menos, unha vítima mortal ou de cinco ou máis feridos graves ou grandes danos ao material rodante, á infraestrutura ou ao ambiente, e calquera outro accidente de iguais consecuencias que teña un efecto evidente na normativa de seguridade ferroviaria ou na xestión da seguridade; por grandes «danos» entenderanse aqueles danos cuxo custo poida avaliar inmediatamente o organismo de investigación en, polo menos, un total de dous millóns de euros.

3. «Acondicionamento»: para efectos deste real decreto, termo equivalente á definición de mellora «de liñas ferroviarias» presente neste anexo.

4. «Acreditación»: declaración por un organismo nacional de acreditación de que un organismo de avaliación da conformidade cumpre os requisitos fixados conforme normas harmonizadas e, cando proceda, outros requisitos adicionais, incluídos os establecidos nos esquemas sectoriais pertinentes, para exercer actividades específicas de avaliación da conformidade.

5. «Administrador de infraestruturas»: todo organismo ou empresa responsable da explotación, mantemento e renovación das infraestruturas ferroviarias nunha rede, e igualmente responsable de participar no seu desenvolvemento conforme as normas que establece o Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana dentro do marco da súa política xeral en materia de desenvolvemento e financiamento de infraestruturas.

6. «Axencia Ferroviaria da Unión Europea»: organismo europeo con competencias en seguridade operacional e interoperabilidade ferroviarias, regulado polo Regulamento (UE) 2016/796 do Parlamento Europeo e do Consello, do 11 maio de 2016, relativo á Axencia Ferroviaria da Unión Europea e polo que se derroga o Regulamento (CE) n.º 881/2004.

7. «Alcance da operación»: clasificación da explotación que realiza unha empresa ferroviaria, en función do seu número de viaxeiros e/ou do volume de mercadorías e do tamaño estimado da dita empresa en canto a número de traballadores empregados no sector ferroviario (micro, pequena, mediana ou grande empresa).

8. «Ámbito de operación»: tramos ou liñas da Rede ferroviaria de interese xeral en que unha empresa ferroviaria pretende operar e que pode abranguer, ademais, unha ou varias redes pertencentes a outros Estados membros da Unión Europea.

9. «Aplicación específica»: parte dun subsistema utilizada nunha instalación particular obtida mediante a configuración dunha aplicación xenérica.

10. «Aplicación xenérica»: parte dun subsistema con funcións específicas asociado a un contexto xeral operacional desenvolvido sobre a base de criterios de estandarización e parametrización dos seus propios elementos co fin de ser utilizado en diferentes aplicacións reais. A combinación de aplicacións xenéricas pode dar lugar a outra aplicación xenérica.

11. «Área de uso dun vehículo»: conxunto de tramos ou liñas da Rede ferroviaria de interese xeral ou das redes pertencentes a outros Estados membros da Unión Europea en que se prevé usar un vehículo.

12. «Auditoría»: proceso metódico, independente e documentado que permite, mediante observacións factuais e entrevistas, determinar de maneira obxectiva en que medida se cumpren os criterios fixados para ela.

13. «Autoridade nacional de seguridade»: organismo nacional encargado das funcións relativas á seguridade ferroviaria para garantir un réxime unificado de seguridade; na Rede ferroviaria de interese xeral éo a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria.

14. «Autorización de tipo de vehículo»: a decisión emitida pola entidade responsable da autorización (a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, a Axencia Ferroviaria da Unión Europea ou outra autoridade nacional de seguridade doutro Estado membro) baseada nunha garantía razoable de que o solicitante e as entidades que interveñen no deseño, fabricación, verificación e validación do tipo de vehículo cumpriron as súas obrigas e responsabilidades con vistas a garantir a súa conformidade cos requisitos esenciais da lexislación aplicable, o que permite que un vehículo fabricado conforme o dito deseño poida ser posto no mercado e utilizado de forma segura na área de uso de conformidade coas condicións de uso do vehículo e demais limitacións, cando proceda, especificadas na autorización.

15. «Autorización de posta no mercado de vehículos»: a decisión emitida pola entidade responsable da autorización (a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria ou a Axencia Ferroviaria da Unión Europea) baseada nunha garantía razoable de que o solicitante e as entidades que interveñen no deseño, fabricación, verificación e validación do vehículo cumpriron as súas respectivas obrigas e responsabilidades co fin de garantir a súa conformidade cos requisitos esenciais da lexislación aplicable ou de garantir a conformidade co tipo autorizado, o que permite que o vehículo poida ser posto no mercado e utilizado de forma segura na área de uso de conformidade coas condicións de uso e demais limitacións, cando proceda, especificadas na autorización do vehículo e na autorización de tipo de vehículo.

16. «Cadea de custodia»: procedemento controlado que se aplica á proba biolóxica realizada, desde a súa extracción ata a súa análise, que ten por fin non viciar o seu manexo evitando alteracións, substitucións, contaminacións ou destrucións. Tamén é aplicable aos datos rexistrados nos rexistradores xurídicos dos vehículos ferroviarios.

17. «Cargador»: empresa que carga mercadorías embaladas, pequenos colectores ou cisternas portátiles nun ou sobre un vagón ou un colector, ou carga un colector, un colector para graneis, un colector de gas de elementos múltiples, unha colector cisterna ou unha cisterna portátil sobre un vagón.

18. «Caso específico»: toda parte do sistema ferroviario que requira disposicións particulares nas especificacións técnicas de interoperabilidade, temporais ou permanentes, por exigencias xeográficas, topográficas, de contorno urbano ou de compatibilidade co sistema existente, en especial os casos das liñas e redes ferroviarias illadas do resto da Rede ferroviaria de interese xeral e do resto da rede da Unión Europea, o gálibo, o largo de vía ou o espazo entre as vías, así como dos vehículos destinados a un uso estritamente local, rexional ou histórico e dos vehículos procedentes de terceiros países non pertencentes a Unión Europea ou con destino a eles.

19. «Causas»: accións, omisións, sucesos ou condicións, ou a súa combinación, que provocasen un accidente ou incidente.

20. «Compoñente de interoperabilidade»: todo compoñente elemental, grupo de compoñentes, subconxunto ou conxunto completo de materiais incorporados, ou destinados a seren incorporados, nun subsistema, de que dependa directa ou indirectamente a interoperabilidade do sistema ferroviario, o que inclúe non só obxectos materiais, senón tamén inmateriais. Os compoñentes de interoperabilidade de cada subsistema son designados en cada especificación técnica de interoperabilidade. Considéranse «críticos desde o punto de vista da seguridade» aqueles compoñentes para os cales un único fallo ten un risco potencial verosímil de provocar directamente un accidente grave.

21. «Cruzamento entre plataformas»: interseccións ao mesmo nivel entre un ferrocarril e os itinerarios expresamente dispostos en estacións e apeadoiros para o acceso peonil ás plataformas.

22. «Empresa ferroviaria»: entidade, segundo se define no artigo 48 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, cuxa actividade principal consista en prestar servizos de transporte de mercadorías e/ou viaxeiros por ferrocarril. A dita empresa deberá ser en todo caso quen achegue a tracción, incluídas as empresas que achegan unicamente a tracción.



23. «Encargado da investigación»: a persoa encargada da organización, realización e control dunha investigación sobre un accidente ou incidente ferroviario.

24. «Entrada en servizo»: conxunto de operacións polas cales un subsistema pasa a estar en servizo operativo.

25. «Entidade contratante»: entidade pública ou privada que encargue o proxecto e/ou a construción, a renovación, a rehabilitación ou a mellora dun subsistema ou liña.

26. «Entidade encargada do mantemento»: unha entidade encargada do mantemento dun vehículo, rexistrada como tal no Rexistro Especial Ferroviario e que asume a responsabilidade das seguintes funcións de mantemento: xestión, desenvolvemento do mantemento, xestión do mantemento da frota e execución do mantemento.

27. «Entidade ferroviaria»: para os efectos deste real decreto, equivale indistintamente a empresa ferroviaria ou administrador de infraestruturas.

28. «ERTMS»: «*European Rail Traffic Management System*», sistema europeo de xestión do tráfico ferroviario, formado por todo o equipamento a bordo e en terra necesarios para supervisar e controlar en tempo real a operación dos trens, consonte as condicións do tráfico e con base nun nivel de aplicación apropiado. O sistema estándar ERTMS está constituído polos dous compoñentes técnicos ETCS e GSM-R.

29. «Especificación europea»: especificación que pertence a unha das seguintes categorías:

i. Unha especificación técnica común, tal e como se define no anexo VIII da Directiva 2014/25/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 26 de febreiro de 2014, relativa á contratación por entidades que operan nos sectores da auga, da enerxía, dos transportes e dos servizos postais e pola que se derroga a Directiva 2004/17/CE.

ii. Un documento de idoneidade técnica europea a que se refire o artigo 60 da Directiva 2014/25/UE, do 26 de febreiro de 2014.

iii. Unha norma europea, tal e como se definen na letra b), número 1, do artigo 2 do Regulamento (UE) n.º 1025/2012 do Parlamento Europeo e do Consello, do 25 de outubro de 2012, sobre a normalización europea, polo que se modifican as directivas 89/686/CEE e 93/15/CEE do Consello e as directivas 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE e 2009/105/CE do Parlamento Europeo e do Consello, e polo que se derrogan a Decisión 87/95/CEE do Consello e a Decisión n.º 1673/2006/CE do Parlamento Europeo e do Consello.

30. «Especificación técnica»: documento que prescribe os requisitos técnicos que debe cumprir un produto, subsistema, proceso ou servizo.

31. «Especificación técnica de interoperabilidade»: especificación adoptada de que é obxecto cada subsistema ou parte de subsistema, con vistas a satisfacer os requisitos esenciais e garantir a interoperabilidade do sistema ferroviario da Unión Europea.

32. «Estado de funcionamento nominal»: modo normal de funcionamento e as condicións previsibles de degradación (incluído o desgaste) dentro do intervalo de valores e as condicións de uso especificados no expediente técnico e de mantemento. Abrangue todas as condicións en que o subsistema está destinado a funcionar e as súas limitacións técnicas.

33. «ETCS»: «*European Train Control System*», sistema europeo de control de trens que, dentro do sistema ERTMS, se encarga de proporcionar protección ao tren fronte á sobrevelocidade e o exceso, en función da capacidade e do equipamento da liña.

34. «Avaliación da conformidade»: proceso polo que se demostra que se cumpriron os requisitos especificados para un produto, proceso, servizo, subsistema, persoa ou organismo.

35. «Expedidor»: empresa que expide mercadorías para si mesma ou para un terceiro.

36. «Descargador»: empresa que retira un colector, un colector para graneis, un colector de gas de elementos múltiples, unha colector cisterna ou unha cisterna portátil dun vagón, ou calquera empresa que descarga mercadorías embaladas, pequenos colectores ou cisternas portátiles dun vagón ou dun colector, ou calquera empresa que

descarga mercadorías dunha cisterna (vagón cisterna, cisterna desmontable, cisterna portátil ou colector cisterna), ou dun vagón batería ou dun colector de gas de elementos múltiples, ou dun vagón, dun gran colector ou dun pequeno colector para o transporte a granel ou dun colector para graneis.

37. «Descargador de cisternas»: empresa que descarga mercadorías dunha cisterna (incluído un vagón cisterna, un vagón con cisternas desmontables, unha cisterna portátil ou unha colector cisterna), un vagón, gran colector ou pequeno colector para transporte a granel, ou dun vagón batería ou colector de gas de elementos múltiples.

38. «Destinatario»: calquera persoa física ou xurídica que reciba mercadorías en virtude dun contrato de transporte; se o transporte se efectúa sen contrato de transporte, considerarase que o destinatario é calquera persoa física ou xurídica que se faga cargo das mercadorías no momento da súa chegada.

39. «Fabricante»: persoa física ou xurídica que fabrica un produto en forma de compoñente de interoperabilidade, de subsistema ou de vehículo, ou que o manda deseñar ou fabricar e o comercializa co seu nome ou marca comercial.

40. «Ferrocarril lixeiro»: sistema de transporte ferroviario urbano ou suburbano, cunha resistencia ás colisións de C-III ou C-IV (de conformidade coa norma UNE-EN 15227:2008+A1:2011) e unha solidez máxima do vehículo de 800 kN (forza de compresión lonxitudinal na zona de acoplamento); os sistemas de ferrocarril lixeiro poden dispor da súa propia plataforma segregada ou ben compartila co tráfico rodado, e normalmente os seus vehículos non son intercambiabiles cos vehículos do tráfico ferroviario de viaxeiros ou de mercadorías de longa distancia.

41. «GSM-R»: «*Global System for Mobile Communications–Railway*», sistema global para comunicacións móbiles ferroviarias (voz e datos) que, dentro do sistema ERTMS, asegura as comunicacións (voz e datos) entre vehículos e instalacións fixas.

42. «Incidente»: calquera suceso, distinto dun accidente ou dun accidente grave, que afecte ou poida afectar a seguridade das operacións ferroviarias.

43. «Indicadores comúns de seguridade»: variables estatísticas establecidas a nivel europeo para un seguimento harmonizado da evolución da seguridade.

44. «Interoperabilidade»: capacidade do sistema ferroviario para permitir a circulación segura e ininterrompida de trens que cumpran as prestacións requiridas.

45. «Inspección»: exame ou recoñecemento dunha actividade ou situación nun determinado instante ou durante unha parte do período de tempo en que aquela é realizada.

46. «Instrución ferroviaria»: conxunto de especificacións técnicas que completan as especificacións técnicas de interoperabilidade e que inclúen, entre outras, as exixencias a nivel nacional necesarias para cubrir os requisitos esenciais definidos no anexo XI e que debe cumprir todo subsistema de carácter estrutural para poder obter a autorización de entrada en servizo.

47. «Investigación»: proceso efectuado sobre as causas dos accidentes e incidentes acaecidos, con vistas a previr no futuro outros accidentes e incidentes. A investigación inclúe a recollida e análise de información, a adopción de conclusións, incluída a determinación das causas e, chegado o caso, a elaboración de recomendacións en materia de seguridade.

48. «Enchedor de cisternas»: empresa que carga mercadorías nunha cisterna (incluído un vagón cisterna, un vagón con cisternas desmontables, unha cisterna portátil ou unha colector cisterna) ou nun vagón, nun gran colector ou nun pequeno colector para transporte a granel, ou nun vagón batería ou colector de gas de elementos múltiples.

49. «Liña»: segundo se define no anexo I da Lei 38/2015, do 29 de setembro.

50. «Medio aceptable de conformidade»: ditames non vinculantes emitidos por un organismo, entidade ou órgano competente de calquera dos Estados membros da Unión Europea co obxecto de determinar maneiras de establecer a conformidade cos requisitos esenciais, entremetres se produce a revisión dunha especificación técnica de interoperabilidade como consecuencia de se teren constatado deficiencias nela.

51. «Medio nacional aceptable de conformidade»: ditames non vinculantes emitidos por un organismo, entidade ou órgano competente de calquera dos Estados membros da Unión Europea co obxecto de determinar maneiras de establecer a conformidade coas respectivas normas nacionais.

52. «Mellora das liñas ferroviarias»: traballos de modificación de grande importancia nos subsistemas estruturais fixos das liñas existentes que melloran o seu rendemento xeral. Este termo é equivalente, para os ditos subsistemas, á definición de «rehabilitación» do presente anexo.

53. «Métodos comúns de seguridade»: os métodos que describen a avaliación dos niveis de seguridade, así como a consecución dos obxectivos de seguridade e o cumprimento doutros requisitos de seguridade.

54. «Método común de seguridade para a avaliación e valoración do risco»: método común de seguridade establecido mediante o Regulamento de execución (UE) n.º 402/2013 da Comisión, do 30 abril de 2013, relativo á adopción dun método común de seguridade para a avaliación e valoración do risco e polo que se derroga o Regulamento (CE) n.º 352/2009.

55. «Método común de seguridade para a vixilancia»: método común de seguridade establecido mediante o Regulamento (UE) n.º 1078/2012, do 16 de novembro de 2012, sobre un método común de seguridade en materia de vixilancia que deberán aplicar as empresas ferroviarias e os administradores de infraestruturas que obtivesen un certificado de seguridade ou unha autorización de seguridade, así como as entidades encargadas do mantemento.

56. «Norma harmonizada»: unha norma europea, tal e como se define na letra c), número 1, do artigo 2 do Regulamento (UE) n.º 1025/2012, do 25 de outubro de 2012.

57. «Normas nacionais»: todas as normas vinculantes adoptadas en España, independentemente do organismo que as promulgase, que conteñan requisitos de seguridade ou requisitos técnicos ferroviarios distintos dos establecidos pola Unión Europea ou por normas internacionais e que sexan aplicables dentro de España, ás empresas ferroviarias, aos administradores de infraestruturas ou a terceiros.

58. «Obxectivos comúns de seguridade»: os niveis de seguridade mínimos que debe acadar o sistema ferroviario no seu conxunto, e sempre que sexa factible, as diversas partes do sistema (como o sistema ferroviario convencional, o sistema ferroviario de alta velocidade, os túneles ferroviarios de gran lonxitude ou as liñas utilizadas exclusivamente para o transporte de mercadorías).

59. «Organismo de avaliación da conformidade»: organismo que foi notificado ou designado, logo da súa solicitude, para que se encargue de actividades de avaliación da conformidade, tales como calibracións, probas, certificacións e inspeccións; clasifícanse en organismo «notificado», tras unha notificación por España á Unión Europea; como «organismo designado», tras unha designación por España á Unión Europea.

60. «Organismo avaliador de seguridade»: persoa, organización ou entidade independente e competente, interna ou externa, que realiza unha investigación que lle permita emitir un xuízo, baseado en probas, sobre a idoneidade dun sistema para cumprir os seus requisitos de seguridade, de conformidade co establecido no Regulamento de execución (UE) n.º 402/2013 da Comisión, do 30 abril de 2013, relativo á adopción dun método común de seguridade para a avaliación e valoración do risco e polo que se derroga o Regulamento (CE) n.º 352/2009.

61. «Organismo nacional de acreditación»: organismo dun Estado membro con potestade pública para levar a cabo acreditacións.

62. «Parámetro básico»: toda condición regulamentaria, técnica ou operativa importante desde o punto de vista da interoperabilidade e especificada nas especificacións técnicas de interoperabilidade pertinentes.

63. «Persoa con discapacidade e persoa con mobilidade reducida»: persoa cun impedimento físico, mental, intelectual ou sensorial de carácter permanente ou temporal que, en presenza de determinados obstáculos, non ten facultades para a utilización plena e efectiva dos medios de transporte en condicións de igualdade con respecto a outros

viaxeiros, ou ben cuxa mobilidade en relación coa dita utilización se reduciu por razóns de idade.

64. «Posuidor»: a persoa física ou xurídica que explore un vehículo, como medio de transporte, ben sexa da súa propiedade ou teña dereito a utilizalo por calquera outro título, e que estea rexistrada como tal no Rexistro Especial Ferroviario.

65. «Produto»: produto obtido mediante un proceso de fabricación que inclúa compoñentes de interoperabilidade e subsistemas.

66. «Proxecto en avanzado estado de desenvolvemento»: todo proxecto cuxa fase de planificación/construción estea tan adiantada que unha modificación do prego de prescricións técnicas podería comprometer a viabilidade do proxecto tal como foi planeado.

67. «Posta no mercado»: primeira posta á disposición no mercado da Unión Europea, en estado de funcionamento nominal, dun compoñente de interoperabilidade, dun subsistema ou dun vehículo.

68. «Rede ferroviaria»: liñas, estacións, terminais e todo tipo de equipamento fixo necesario para garantir a seguridade e a continuidade nas operacións do sistema. Para os efectos deste real decreto, correspóndese coa Rede ferroviaria de interese xeral segundo define o artigo 4 da Lei 38/2015, do 29 de setembro.

69. «Rexistro Especial Ferroviario»: rexistro en que se deberán inscribir, de oficio, os datos relativos ás entidades e ás persoas físicas e xurídicas cuxa actividade estea vinculada ao sector ferroviario e requiran para o seu exercicio da pertinente licenza, autorización, certificado ou habilitación ou ben así o estableza expresamente algún precepto legal ou regulamentario, definido no artigo 61 da Lei 38/2015, do 29 de setembro.

70. «Rexistro Europeo de Vehículos»: rexistro de vehículos ferroviarios autorizados para circular pola rede ferroviaria europea, que integrará os diferentes rexistros nacionais, e cuxas especificacións están establecidas pola Decisión de execución (UE) 2018/1614.

71. «Rehabilitación»: os traballos de modificación substancial dun subsistema ou dunha parte deste que impliquen un cambio no expediente técnico que acompaña a declaración «CE» de verificación, se existe tal expediente, e, en todo caso, aqueles que melloren o rendemento global do subsistema (véxase tamén «mellora das liñas ferroviarias»).

72. «Requisitos esenciais»: o conxunto de condicións descritas no anexo XI que debe satisfacer o sistema ferroviario da Rede ferroviaria de interese xeral, os subsistemas e os compoñentes da interoperabilidade, interfaces incluídas.

73. «Renovación»: os traballos importantes de substitución dun subsistema ou dunha parte deste que non afecten o rendemento global do subsistema.

74. «Representante autorizado»: toda persoa física ou xurídica establecida na Unión Europea que recibise un mandato por escrito dun fabricante ou dunha entidade contratante para actuar en nome do dito fabricante ou entidade contratante en relación con determinadas tarefas.

75. «Sala de recurso»: sala creada en virtude do artigo 55 do Regulamento (UE) 2016/796 do Parlamento Europeo e do Consello, do 11 de maio de 2016.

76. «Serie»: certo número de vehículos idénticos dun tipo de deseño.

77. «Sistema de xestión da seguridade»: a organización, as medidas e os procedementos establecidos por un administrador de infraestruturas ou por unha empresa ferroviaria para garantir a xestión das súas operacións en condicións de seguridade.

78. «Sistema ferroviario»: elementos recollidos no anexo II, é dicir, a Rede ferroviaria de interese xeral e os vehículos que por ela circulan, así como os subsistemas de carácter funcional.

79. «Solicitante»: persoa física ou xurídica que solicita unha autorización, xa sexa unha empresa ferroviaria, un administrador de infraestruturas ou ben outras persoas físicas ou xurídicas, como o fabricante, o propietario ou o posuidor. Para os efectos do artigo 87, solicitante fai referencia a unha entidade contratante, un fabricante ou os seus representantes autorizados. Para os efectos do artigo 113, solicitante fai referencia a unha persoa física ou xurídica que lle solicite á Axencia Ferroviaria da Unión Europea unha

decisión de aprobación de solucións técnicas previstas para os proxectos de equipamentos do Sistema de xestión do tráfico ferroviario europeo (en diante, «ERTMS») en vía.

80. «Solucións innovadoras»: calquera parte dun proxecto en que polo menos unha fase do seu ciclo de vida non está cuberta por unha norma, as regras da boa práctica profesional ou un sistema de referencia.

81. «Subsistemas»: partes estruturais ou funcionais en que se divide o sistema ferroviario, tal como se indica no anexo X; os subsistemas de carácter estrutural son: infraestrutura, enerxía, control-mando e sinalización en terra, control-mando e sinalización a bordo e material rodante. Os subsistemas de carácter funcional son: explotación e xestión do tráfico, mantemento e aplicacións telemáticas para servizos de viaxeiros e de transporte de mercadorías.

82. «Subsistema fixo»: refírese aos subsistemas de infraestrutura, enerxía e control-mando e sinalización en terra.

83. «Subsistema móbil»: subsistema de material rodante e subsistema de control-mando e sinalización a bordo.

84. «Supervisión»: avaliación realizada ou dirixida pola Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, ben do desempeño total ou parcial das actividades dunha organización ou parte dela, ou ben do funcionamento dunha parte do sistema ferroviario, en materia de seguridade operacional e/ou interoperabilidade ferroviaria. En particular, inclúe as actividades de supervisión que se deben aplicar ás empresas ferroviarias, administradores de infraestruturas e entidades encargadas de mantemento, en cumprimento do Regulamento delegado (UE) 2018/761 da Comisión, do 16 de febreiro de 2018, polo que se establecen métodos comúns de seguridade para a supervisión polas autoridades nacionais de seguridade tras a expedición dun certificado de seguridade único ou unha autorización de seguridade conforme a Directiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeo e do Consello, e polo que se derroga o Regulamento (UE) n.º 1077/2012 da Comisión.

85. «Substitución no marco dunha operación de mantemento»: substitución de compoñentes por pezas de función e prestacións similares, no marco dunha operación de mantemento preventivo ou correctivo.

86. «Transportista»: empresa que efectúa o transporte en virtude dun contrato de transporte.

87. «Tipo»: aquel en que se definen as características básicas de deseño dun vehículo comprendido nun certificado de exame de tipo ou de deseño descrito no módulo de verificación pertinente.

88. «Tipo de operación»: refírese ao transporte de viaxeiros, incluídos ou non os servizos de alta velocidade, o transporte de mercadorías, incluídos ou non os servizos de mercadorías perigosas, e os servizos unicamente de manobras.

89. «Titular de estrada ou camiño»: todo aquel organismo, ente ou, mesmo, persoa física ou xurídica, titular dunha estrada ou camiño que cruza o ferrocarril.

90. «Tren tranvía»: vehículo deseñado para o seu uso combinado en infraestruturas de sistemas ferroviarios lixeiros e infraestruturas de sistemas ferroviarios pesados.

91. «Vehículo»: vehículo ferroviario apto para circular con rodas por liñas ferroviarias, con ou sen tracción; un vehículo está composto por un ou máis subsistemas estruturais e funcionais.

92. «Vehículo histórico»: aquel que, contando cunha antigüidade igual ou superior a 30 anos, teña unha relevancia sociocultural suficientemente acreditada mediante documentación oficial, inventario ou antecedentes históricos, construtivos ou operativos, que circulase por unha das redes ou instalacións ferroviarias do territorio nacional efectuando servizos de transporte ferroviario, funcións auxiliares deste ou labores de mantemento e que figure como tal no Rexistro Especial Ferroviario.

93. «Portelo único»: tal e como se define no artigo 12 do Regulamento (UE) 2016/796, do 11 de maio 2016.

94. «Vixilancia»: avaliación realizada pola, ou en nome da, mesma organización que realiza a actividade, ben do desempeño total ou parcial das actividades dunha organización

ou parte dela, ou ben do funcionamento dunha parte da súa actividade, en materia de seguridade operacional e/ou interoperabilidade ferroviaria. En particular, inclúe as actividades de vixilancia que deben aplicar as empresas ferroviarias, administradores de infraestruturas e entidades encargadas do mantemento en cumprimento do Regulamento (UE) n.º 1078/2012 da Comisión, do 16 de novembro.

## ANEXO II

### Elementos do sistema ferroviario

#### 1. Rede

Para efectos deste real decreto, a rede ferroviaria incluírá os seguintes elementos:

- a) as liñas especialmente construídas para a alta velocidade, equipadas para velocidades polo xeral iguais ou superiores a 250 km/h,
- b) as liñas especialmente acondicionadas para a alta velocidade, equipadas para velocidades de aproximadamente 200 km/h,
- c) as liñas especialmente acondicionadas para a alta velocidade, de carácter específico debido a dificultades topográficas, de relevo ou de contorno urbano, cuxa velocidade se deberá axustar caso por caso. Esta categoría inclúe as liñas de interconexión entre as redes de alta velocidade e convencionais, os tramos de estación, o acceso ás terminais, almacéns, etc., que son percorridos a velocidade convencional por material rodante de alta «velocidade»,
- d) liñas convencionais previstas para o transporte de viaxeiros,
- e) liñas convencionais previstas para o tráfico mixto (viaxeiros e mercadorías),
- f) liñas convencionais dedicadas ao tráfico de mercadorías,
- g) nós de viaxeiros,
- h) nós de transporte de mercadorías, incluídas as terminais intermodais,
- i) as vías de ligazón entre os elementos anteriormente citados.

Estas redes incluírán os sistemas de xestión do tráfico, de posicionamento e de navegación: instalacións técnicas de tratamento de datos e de telecomunicacións previstas para o transporte de viaxeiros de longo percorrido e o transporte de mercadorías nesta rede, co fin de garantir unha explotación segura e harmoniosa da rede e a xestión eficaz do tráfico.

#### 2. Vehículos

Para os efectos deste real decreto, englobará todos os vehículos aptos para circular pola totalidade ou parte da rede da Unión:

- as locomotoras e o material rodante utilizado no transporte de viaxeiros, incluídas as unidades de tracción térmicas e/ou eléctricas, as unidades autopropulsadas térmicas e/ou eléctricas, e os coches de viaxeiros,
- os vagóns de mercadorías, incluídos os vehículos de piso rebaixado deseñados para toda a rede e os vehículos deseñados para o transporte de camións,
- vehículos especiais, tales como material rodante auxiliar.

Esta lista de vehículos incluírá os vehículos especialmente deseñados para circular polos distintos tipos de liñas de alta velocidade que se describen no número 1.

Distínguense as seguintes clases de vehículos:

- a) Locomotoras: vehículo ferroviario que, por medio de tracción térmica e/ou eléctrica, é capaz de desprazarse por si mesmo e cuxa principal función é remolcar outros vehículos ferroviarios. Inclúense nesta definición, entre outras, as locomotoras de liña, de traballos en vía e os tractores de manobras.

b) Unidades autopropulsadas: as unidades autopropulsadas son aquelas composicións dun ou varios vehículos que, formando un tren indeformable en explotación, están dotadas de tracción térmica e/ou eléctrica que as fai capaces de desprazarse por si mesmas e, xeralmente, transportan viaxeiros.

c) Coches: vehículos ferroviarios sen tracción propia habilitados para o transporte de viaxeiros, así como os vehículos complementarios para o seu servizo, entre outros, os furgóns destinados a transportar unha carga útil non consistente en viaxeiros e os vagóns de transporte de automóviles destinados a integrarse nun tren de viaxeiros. Inclúense tamén aqueles coches en composicións fixas que só se poden reconfigurar cando non están prestando servizo.

d) Vagóns: vehículos ferroviarios sen tracción propia habilitados para o transporte de mercadorías. Dentro desta clase considéranse incluídos os vehículos ferroviarios especiais. Enténdese por tales aqueles vehículos deseñados expresamente para o transporte ferroviario que, polas súas dimensións ou masas excepcionais, requiren unhas condicións particulares de circulación. Inclúense tamén os vagóns destinados ao transporte de materiais para actividades tales como a construción ou o mantemento da infraestrutura e susceptibles de realizaren transportes comerciais.

e) Material rodante auxiliar: considéranse material rodante auxiliar aqueles vehículos ferroviarios que están especificamente habilitados para as tarefas de supervisión, recoñecemento, así como aqueles habilitados para a construción e o mantemento da vía e das súas instalacións fixas; inclúense, entre outros, a maquinaria de vía e os vehículos ferrocarril-estrada (bimodais), así como os destinados a trens taller e de socorro.

## ANEXO III

### Clasificación de sucesos e causas directas

- I. Os sucesos ferroviarios clasifícanse en:
  1. Accidente.
    - 1.1 Colisión de tren con vehículo ferroviario.
      - 1.1.1 Frontal.
      - 1.1.2 Alcance.
      - 1.1.3 Lateral.
    - 1.2 Colisión de tren con obstáculo dentro do gálibo de libre paso.
      - 1.2.1 Elementos de tren.
      - 1.2.2 Elementos da superestrutura.
      - 1.2.3 Elementos da infraestrutura.
      - 1.2.4 Elementos de protección de itinerarios.
      - 1.2.5 Animais.
      - 1.2.6 Árbores.
      - 1.2.7 Máquinas ou equipamento de mantemento da infraestrutura.
      - 1.2.8 Outros.
    - 1.3 Descarrilamento de tren.
      - 1.3.1 Plena vía.
      - 1.3.2 Estacións.
    - 1.4 Accidente en paso a nivel, incluídos os accidentes que afecten peóns en pasos a nivel, e desagregación adicional.
      - 1.4.1 Usuarios.
        - 1.4.1.1 Vehículos de estrada.

- 1.4.1.2 Peóns.
- 1.4.2 Obxectos.
- 1.5 Accidente causado a persoa con implicación de material rodante en movemento, cos excepción de suicidios e intentos de suicidio.
  - 1.5.1 Atropelo de persoas.
    - 1.5.1.1 Plena vía.
    - 1.5.1.2 Estacións.
      - 1.5.1.2.1 Cruzamento entre plataformas.
      - 1.5.1.2.2 Outros.
  - 1.5.2 Caídas.
    - 1.5.2.1 En marcha.
    - 1.5.2.2 Ao subir - baixar.
  - 1.5.3 Outros accidentes de persoas.
    - 1.5.3.1 Por movemento do vehículo.
    - 1.5.3.2 Proxección de obxectos.
    - 1.5.3.3 Outros.
- 1.6 Incendio ou explosión en material rodante, incluída a carga.
- 1.7 Outros accidentes.
  - 1.7.1 Colisión ou descarrilamento causado por aplicación de procedemento de seguridade ante emerxencia.
  - 1.7.2 Colisión ou descarrilamento de vehículo en manobras.
  - 1.7.3 Descarrilamento durante as operacións de cambio de largo do material rodante.
  - 1.7.4 Colisión ou descarrilamento ocorrido en vía bloqueada ou a calquera vehículo en labores de mantemento.
  - 1.7.5 Accidente relativo ao transporte de mercadorías perigosas.
  - 1.7.6 Fallo de cargamento.
  - 1.7.7 Outros.
- 2. Incidente.
  - 2.1 Precursor.
    - 2.1.1 Rotura de carril.
    - 2.1.2 Deformación ou outra desaliñación de vía.
    - 2.1.3 Fallo da sinalización.
      - 2.1.3.1 Infraestrutura.
      - 2.1.3.2 Material rodante.
    - 2.1.4 Sinal franqueado en situación de perigo (franqueando o punto de perigo).
      - 2.1.4.1 Conato de colisión.
      - 2.1.4.2 Outros.
    - 2.1.5 Sinal franqueado en situación de perigo (sen franquear o punto de perigo).
    - 2.1.6 Roda rota de material rodante en servizo.
    - 2.1.7 Eixe roto de material rodante en servizo.
  - 2.2 Outros precursores.



2.2.1 Incidentes operacionais.

2.2.1.1 Exceso de velocidade.

2.2.1.2 Marcha non autorizada.

2.2.1.3 Incumprimento das normas de bloqueo.

2.2.1.4 Outros incumprimentos das normas de seguridade.

2.2.2 Escape de material.

2.2.2.1 Conato de colisión.

2.2.2.2 Outros.

2.3 Outros incidentes.

2.3.1 Compoñentes de vehículo.

2.3.2 Fallo de cargamento.

2.3.3 Incidente en paso a nivel.

2.3.4 Talonamento.

2.3.5 Conato de incendio ou explosión.

2.3.6 Incidente con mercadorías perigosas.

2.3.7 Incidente por colisión con obstáculo dentro do gálibo de libre paso.

2.3.7.1 Elementos de tren.

2.3.7.2 Elementos da superestrutura.

2.3.7.3 Elementos da infraestrutura.

2.3.7.4 Elementos de protección de itinerarios.

2.3.7.5 Animais.

2.3.7.6 Árbores.

2.3.7.7 Outros.

2.3.8 Outras incidencias.

3. Suicidio.

3.1 Suicidio.

3.2 Intento de suicidio.

II. As causas directas dos sucesos ferroviarios clasificaranse en:

1. Ferrocarril.

1.1 Factor humano.

1.1.1 Sinais.

1.1.2 Bloqueo.

1.1.3 Itinerario.

1.1.4 Formación do tren.

1.1.5 Condución.

1.1.6 Mantemento do material rodante e instalacións.

1.1.7 Traballos en vía e instalacións de seguridade.

1.1.8 Operacións de circulación en manobras.

1.1.9 Prescricións de circulación.

1.1.10 Outros.

1.2 Fallo técnico.

1.2.1 Fallo de material rodante.

1.2.1.1 Rodaxe.

1.2.1.2 Suspensión.

- 1.2.1.3 Freo.
- 1.2.1.4 Aparellos de tracción-choque.
- 1.2.1.5 Gálibo.
- 1.2.1.6 Pantógrafo.
- 1.2.1.7 Portas.
- 1.2.1.8 Instalacións de seguridade embarcadas.
- 1.2.1.9 Fallo de motor eléctrico.
- 1.2.1.10 Fallo de motor de combustión.
- 1.2.1.11 Elemento caído dun vehículo.
- 1.2.1.12 Outros.

## 1.2.2 Fallo de instalacións.

- 1.2.2.1 Infraestrutura.
- 1.2.2.2 Vía.
- 1.2.2.3 Carril.
- 1.2.2.4 Aparello de vía.
- 1.2.2.5 Instalacións de seguridade.
- 1.2.2.6 Electrificación.
- 1.2.2.7 Outros.

## 2. Usuarios, condicións de contorno e outros.

### 2.1 Usuarios do ferrocarril.

- 2.1.1 Viaxeiros.
- 2.1.2 Cliente de mercadorías.
- 2.1.3 Outros usuarios.

### 2.2 Condicións de contorno.

- 2.2.1 Condicións meteorolóxicas.
- 2.2.2 Ambiente.

### 2.3 Outros.

- 2.3.1 Estraños.
- 2.3.2 Intrusos.
- 2.3.3 Usuarios de paso a nivel.
- 2.3.4 Outras persoas na plataforma.
- 2.3.5 Outras persoas fóra da plataforma.

### 2.4 Sen identificar.

## ANEXO IV

### Indicadores comúns de seguridade

A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria notificaralle anualmente á Axencia Ferroviaria da Unión Europea os indicadores comúns de seguridade (ICS).

De se descubriren novos feitos ou erros despois da presentación do informe, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria modificará ou corraxirá os indicadores dun ano concreto en canto se presente a primeira oportunidade e, como moi tarde, con ocasión do seguinte informe anual.

As definicións comúns para os ICS e os métodos de cálculo das repercusións económicas dos accidentes figuran no apéndice.

### 1. *Indicadores relativos a accidentes*

1.1 Número total e relativo (en relación cos quilómetros-tren) de accidentes significativos e desagregación segundo os tipos seguintes:

- colisión de tren cun vehículo ferroviario,
- colisión de tren cun obstáculo dentro do gálibo de libre paso,
- descarrilamento de tren,
- accidente en paso a nivel, incluídos os accidentes que afecten peóns en pasos a nivel, e desagregación adicional en función dos cinco tipos de pasos a nivel definidos no número 6.2,
- accidente causado a persoas con implicación de material rodante en movemento, con excepción de suicidios e intentos de suicidio,
- incendio no material rodante,
- outros.

Informarase de cada accidente significativo consonte o tipo de accidente primario, mesmo se as consecuencias do accidente secundario fosen máis graves (por exemplo, un descarrilamento seguido dun incendio).

1.2 Número total e relativo (en relación cos quilómetros-tren) de feridos graves e vítimas mortais por tipo de accidente, desagregado nas seguintes categorías:

- viaxeiro (tamén en relación co número total de quilómetros-viaxeiro e de quilómetros-tren de viaxeiros),
- empregado ou contratista,
- usuario de paso a nivel,
- intruso,
- outra persoa que se encontra nunha plataforma,
- outra persoa que non se encontra nunha plataforma.

### 2. *Indicadores relativos a mercadorías perigosas*

Número total e relativo (en relación cos quilómetros-tren) de accidentes que afecten o transporte de mercadorías perigosas por ferrocarril, desagregado nas seguintes categorías:

- accidente en que estea implicado polo menos un vehículo ferroviario que transporte mercadorías perigosas, tal como se define no apéndice,
- número destes accidentes en que se produzan escapes de substancias perigosas.

### 3. *Indicadores relativos a suicidios*

Número total e relativo (en relación cos quilómetros-tren) de suicidios e intentos de suicidio.

### 4. *Indicadores relativos aos precursores de accidentes*

Número total e relativo (en relación cos quilómetros-tren) de precursores de accidentes e desagregación nos tipos seguintes de precursor:

- rotura de carril,
- deformación ou outra desaliniación relevante da vía,
- fallo da sinalización,
- sinal franqueado en situación de perigo (franqueando o punto de perigo),
- sinal franqueado en situación de perigo (sen franquear o punto de perigo),
- roda rota de material rodante en servizo,
- eixe roto de material rodante en servizo.

Todos os precursores deberán ser notificados, xa dean lugar ou non a accidentes. (Un precursor que dea lugar a un accidente significativo notificarase tamén nos indicadores sobre precursores; un precursor que non dea lugar a un accidente significativo só se notificará nos indicadores sobre precursores).

#### 5. *Indicadores para calcular as repercusións económicas dos accidentes*

Total en euros e relativo (en relación cos quilómetros-tren) do:

- número de mortos e feridos graves multiplicado polo valor de prevención de vítimas,
- custo dos danos ambientais,
- custo dos danos materiais en material rodante ou infraestrutura,
- custo dos atrasos como consecuencia de accidentes.

A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria notificaralle á Axencia Ferroviaria da Unión Europea as repercusións económicas dos accidentes significativos.

O valor de prevención de vítimas é o valor que a sociedade lle atribúe á prevención dunha vítima e, como tal, non constituirá unha referencia para a compensación entre as partes implicadas en accidentes.

#### 6. *Indicadores relativos á seguridade técnica da infraestrutura e a súa aplicación*

6.1 Porcentaxe de vías en servizo con sistemas de protección de trens e porcentaxe de quilómetros-tren realizados con sistemas embarcados de protección de trens que proporcionan:

- aviso,
- aviso e paraxe automática,
- aviso e paraxe automática e supervisión discreta da velocidade,
- aviso e paraxe automática e supervisión continua da velocidade.

6.2 Número de pasos a nivel (total, por quilómetro de liña e quilómetro de vía) segundo os cinco tipos seguintes:

- a) paso a nivel pasivo;
- b) paso a nivel activo:
  - 1.º manual,
  - 2.º automático con aviso do lado do usuario,
  - 3.º automático con protección do lado do usuario,
  - 4.º protección do lado da vía.

### APÉNDICE

#### **Definicións comúns para os ICS e métodos de cálculo das repercusións económicas dos accidentes**

##### *1. Indicadores relativos a accidentes*

1.1 «Accidente significativo»: calquera accidente en que estea implicado como mínimo un vehículo ferroviario en movemento, con polo menos un morto ou ferido grave, ou se produzan graves danos no material, na vía férrea ou noutras instalacións ou contornos, ou interrupcións graves do tráfico, excluindo os accidentes en talleres, almacéns e depósitos;

1.2 «danos graves no material, na vía férrea ou noutras instalacións ou contornos»: danos equivalentes ou superiores a 150 000 euros;

1.3 «interrupcións graves do tráfico»: suspensión dos servizos ferroviarios nunha liña ferroviaria principal por un período mínimo de seis horas;

1.4 «tren»: un ou varios vehículos ferroviarios tirados por unha ou varias locomotoras ou vehículos automotores, ou un vehículo automotor que circula en solitario, cun número determinado ou cunha denominación específica desde un punto fixo inicial a un punto fixo terminal, incluída unha máquina lixeira, é dicir, unha locomotora que circula por si soa;

1.5 «colisión de tren cun vehículo ferroviario»: choque frontal, alcance por detrás ou colisión lateral entre unha parte dun tren e unha parte doutro tren ou vehículo ferroviario, ou con material rodante de manobras;

1.6 «colisión de tren cun obstáculo dentro do gálibo de libre paso»: colisión entre unha parte dun tren e obxectos fixos ou temporalmente presentes na vía férrea ou preto desta (agás nos pasos a nivel se o obxecto foi perdido por un vehículo de estrada ou un usuario do paso), incluída unha colisión coas liñas aéreas de contacto;

1.7 «descarrilamento de tren»: toda situación na cal sae dos carrís polo menos unha roda dun tren;

1.8 «accidente en paso a nivel»: todo accidente nun paso a nivel en que está implicado polo menos un vehículo ferroviario e un ou varios vehículos de estrada, outros usuarios do paso, como peóns, ou outros obxectos temporalmente presentes na vía férrea ou preto desta, se foron perdidos por un vehículo de estrada ou por un usuario do paso;

1.9 «accidente causado a persoas con implicación de material rodante en movemento»: accidente causado a unha ou varias persoas que son alcanzadas por un vehículo ferroviario ou unha parte deste, ou por un obxecto unido ao vehículo ou que se desprende del, incluídas as persoas que caen de vehículos ferroviarios, así como as persoas que caen ou son alcanzadas por obxectos soltos cando viaxan a bordo dun vehículo;

1.10 «incendio en material rodante»: incendio ou explosión que se produce nun vehículo ferroviario (incluída a súa carga) durante o traxecto entre a estación de saída e o destino, mesmo se está parado na estación de saída, a de destino ou as paraxes intermedias, así como durante as operacións de formación de trens;

1.11 «outro (accidente)»: todo accidente distinto dunha colisión dun tren cun vehículo ferroviario, colisión dun tren cun obstáculo dentro do gálibo de libre paso, descarrilamento de tren, accidente en paso a nivel, accidente causado a persoas con implicación de material rodante en movemento ou incendio en material rodante;

1.12 «viaxeiro»: calquera persoa, con excepción do persoal de servizo no tren, que realiza unha viaxe por ferrocarril, incluído, soamente para efectos de estatísticas de accidentes, calquera viaxeiro que intenta embarcar nun tren en movemento ou desembarcar del;

1.13 «empregado ou contratista»: calquera persoa cuxa actividade profesional está vinculada co ferrocarril e que está de servizo no momento do accidente, incluídos o persoal dos contratistas, os contratistas autónomos, o persoal de servizo no tren e as persoas encargadas do material rodante e das infraestruturas;

1.14 «usuario de paso a nivel»: calquera persoa que utiliza un paso a nivel para cruzar unha liña ferroviaria en calquera medio de transporte ou a pé;

1.15 «intruso»: calquera persoa, con excepción dun usuario de paso a nivel, que se encontra nunha instalación ferroviaria malia estar prohibida a súa presenza;

1.16 «outra persoa que se encontra nunha plataforma»: calquera persoa que se encontra nunha plataforma que non se poida definir como «viaxeiro», «empregado ou contratista», «usuario de paso a nivel», «outra persoa que non se encontra nunha plataforma» ou «intruso»;

1.17 «outra persoa que non se encontra nunha plataforma»: calquera persoa que non se encontra nunha plataforma que non se poida definir como «viaxeiro», «empregado ou contratista», «usuario de paso a nivel», «outra persoa que se encontra nunha plataforma» ou «intruso»;

1.18 «morte (persoa morta)»: calquera persoa falecida inmediatamente ou nos 30 días seguintes como resultado dun accidente, excluídos os suicidios;

1.19 «ferido grave (persoa gravemente ferida)»: calquera ferido que estivo hospitalizado máis de horas 24 como resultado dun accidente, excluídos os intentos de suicidio.

## 2. *Indicadores relativos a mercadorías perigosas*

2.1 «accidente que afecta o transporte de mercadorías perigosas»: calquera accidente ou incidente suxeito a declaración de conformidade co número 1.8.5 do Regulamento RID/ADR;

2.2 «mercadorías perigosas»: materias e artigos cuxo transporte por ferrocarril está prohibido polo RID ou se autoriza unicamente en determinadas condicións fixadas nel.

## 3. *Indicadores relativos a suicidios*

3.1 «suicidio»: acto de lesión deliberada contra un mesmo con resultado de morte, rexistrado e clasificado como tal pola autoridade nacional competente;

3.2 «intento de suicidio»: acto de lesión deliberada contra un mesmo con resultado de ferido grave.

## 4. *Indicadores relativos aos precursores de accidentes*

4.1 «rotura de carril»: calquera carril separado nunha ou varias pezas, ou calquera carril de que se desprende unha peza de metal, causando unha falla de máis de 50 mm de lonxitude e de máis de 10 mm de profundidade na superficie de rodaxe;

4.2 «deformación ou outra desaliniación relevante da vía»: calquera fallo relacionado coa continuidade e a xeometría da vía que require deixar fóra de servizo a vía ou unha restrición inmediata da velocidade permitida;

4.3 «fallo da sinalización»: calquera fallo técnico do sistema de sinalización (da infraestrutura ou do material rodante) que dá lugar a informacións de sinalización menos restritivas que as solicitadas;

4.4 «sinal franqueado en situación de perigo (franqueando o punto de perigo)»: calquera situación en que unha parte calquera dun tren excede a súa autorización de movemento e franquea o punto de perigo;

4.5 «sinal franqueado en situación de perigo (sen franquear o punto de perigo)»: calquera situación en que unha parte calquera dun tren excede a súa autorización de movemento, pero non franquea o punto de perigo.

Entenderase por movemento non autorizado, para os efectos do disposto nos números 4.4 e 4.5, o feito de exceder:

- un sinal luminoso na vía ou un semáforo en posición de perigo ou ordenando paraxe se non está en servizo o sistema de protección de trens,
- a fin dunha autorización de movemento relacionada coa seguridade ou dun punto de paraxe, sinalado por un sistema de protección de trens,
- un punto comunicado mediante autorización verbal ou escrita que figure na normativa,
- carteis de paraxe (non se inclúen os topes) ou sinais manuais.

Non se inclúen os casos en que un vehículo sen máquina motriz ou un tren sen persoal de a bordo franquea un sinal en posición de perigo. Tampouco se inclúen os casos en que, por calquera motivo, o sinal non pasa á posición de perigo con tempo suficiente para que o maquinista poida parar o tren antes do sinal.

A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá informar por separado sobre os catro supostos de movemento non autorizado enumerados nos guións do presente número e debe notificar, polo menos, un indicador global que conteña datos sobre os catro supostos.

4.6 «roda rota de material rodante en servizo»: ruptura que afecta a roda, creando un risco de accidente (descarrilamento ou colisión);

4.7 «eixe roto de material rodante en servizo»: ruptura que afecta o eixe, creando un risco de accidente (descarrilamento ou colisión).

## 5. Metodoloxías comúns para calcular as repercusións económicas dos accidentes

5.1 O valor de prevención de vítimas componse dos elementos seguintes:

1. Valor de seguridade *per se*: valores de vontade de pagamento baseados en estudos de preferencia declarada realizados nos Estados membros da Unión Europea en que se aplican;

2. Custos económicos directos e indirectos: valores de custo avaliados nos Estados membros da Unión Europea e compostos de:

- custos médicos e de rehabilitación,
- custos xurídicos e de policía, investigacións privadas en caso de colisión, servizos de emerxencia e custos administrativos do seguro,
- perdas de produción: valor para a sociedade dos bens e servizos que poderían ter sido producidos pola persoa de non ocorrer o accidente.

Ao calcular os custos das vítimas, os mortos e os feridos graves consideraranse por separado (valor de prevención de vítimas distinto para mortos e feridos graves).

5.2 Principios comúns para avaliar o valor da seguridade en si e os custos económicos directos ou indirectos:

No que se refire ao valor da seguridade en si, avaliarase a pertinencia das estimacións dispoñibles en función das consideracións seguintes:

- as estimacións deberán referirse a un sistema de valoración da redución do risco de mortalidade no sector do transporte e axustarse a un enfoque baseado na vontade de pagamento, seguindo métodos de preferencia declarada,
- a mostra dos consultados para efectos destes valores será representativa da poboación afectada. En particular, a mostra deberá reflectir a idade, os ingresos e outras características socioeconómicas e/ou demográficas pertinentes da poboación,
- método para obter os valores de vontade de pagamento: o estudo concibirase de tal modo que as preguntas resulten claras e significativas para os consultados.

Os custos económicos directos e indirectos avaliaranse en función dos custos reais asumidos pola sociedade.

### 5.3 Definicións.

5.3.1 «Custo dos danos ambientais»: custos que deben sufragar as empresas ferroviarias ou os administradores de infraestruturas, en función da súa experiencia, para restablecer o estado en que se encontraba a zona afectada antes do accidente ferroviario.

5.3.2 «Custo dos danos materiais en material rodante ou infraestrutura»: custo de provisión de novo material rodante ou infraestrutura, coas mesmas funcionalidades e os mesmos parámetros técnicos que o material danado de forma irreversible, e custo de restablecemento do estado en que se encontraba o material rodante ou a infraestrutura reparable antes do accidente, estimados polas empresas ferroviarias e os administradores de infraestruturas en función da súa experiencia, incluídos os gastos relacionados co arrendamento de material rodante como consecuencia da indispoñibilidade dos vehículos danados.

5.3.3 «Custo dos atrasos como consecuencia de accidentes»: valor monetario dos atrasos sufridos polos usuarios do transporte ferroviario (viaxeiros e clientes do transporte de mercadorías) como consecuencia dos accidentes, calculado consonte o modelo seguinte:

VT = valor monetario do tempo de transporte aforrado Valor do tempo para o viaxeiro dun tren (unha hora).

$VTP = [VT \text{ dos viaxeiros por motivos profesionais}] * [\text{percentaxe media anual de viaxeiros por motivos profesionais}] + [VT \text{ dos viaxeiros por motivos non profesionais}] * [\text{Percentaxe media anual de viaxeiros por motivos non profesionais}]$

VTP mídese en euros por viaxeiro por hora.

«Viaxeiro por motivos profesionais»: viaxeiro que se despraza en conexión coas súas actividades profesionais, excluindo os desprazamentos diarios ao traballo.

Valor do tempo para un tren de mercadorías (unha hora).

$VTF = [VT \text{ dos trens de mercadorías}] * [(km\text{-tonelada}) / (km\text{-tren})]$  VTF mídese en euros por tonelada de mercadorías por hora.

Media das toneladas de mercadorías transportadas por ferrocarril nun ano =  $(km\text{-tonelada}) / (km\text{-tren})$ .

CM = custo de minuto 1 de atraso dun tren.

Tren de viaxeiros.

$CMP = K1 * (VTP/60) * [(km\text{-viaxeiro}) / (km\text{-tren})]$ .

Media do número de viaxeiros ferroviarios nun ano =  $(km\text{-viaxeiro}) / (km\text{-tren})$ .

Tren de mercadorías.

$CMF = K2 * (VTF/60)$ .

Os factores K1 e K2 sitúanse entre o valor do tempo e o valor do atraso, calculado segundo estudos de preferencia declarada, para ter en conta que o tempo perdido como consecuencia dos atrasos se percibe claramente de forma máis negativa que o tempo normal de transporte.

Custo dos atrasos dun accidente =  $CMP * (\text{minutos de atraso dos trens de viaxeiros}) + CMF * (\text{minutos de atraso dos trens de mercadorías})$ .

Ámbito de aplicación do modelo.

O custo dos atrasos debe calcularse para todos os accidentes significativos do seguinte modo:

- atrasos reais nas liñas ferroviarias en que se produciron accidentes, medidos na estación terminal,
- atrasos reais ou, de non ser posible, atrasos estimados nas demais liñas afectadas.

#### 6. *Indicadores relativos á seguridade técnica da infraestrutura e a súa aplicación*

6.1 «Sistema de protección de trens»: sistema que axuda a garantir o respecto dos sinais e das limitacións de velocidade.

6.2 «Sistemas embarcados»: sistemas que axudan o maquinista a respectar a sinalización en terra e en cabina, sinalizando e, en consecuencia, protexendo os puntos de perigo e reforzan o respecto das limitacións de velocidade. Os sistemas de protección embarcados descríbense como segue:

- a) Aviso: proporciona aviso automático ao maquinista.
- b) Aviso e paraxe automática: proporciona aviso automático ao maquinista e paraxe automática ao pasar un sinal en posición de perigo.
- c) Aviso e paraxe automática e supervisión discreta da velocidade: proporciona protección dos puntos de perigo, entendéndose por «supervisión discreta da velocidade» a supervisión da velocidade en determinados puntos ao aproximarse a un sinal.
- d) Aviso e paraxe automática e supervisión continua da velocidade: proporciona protección dos puntos de perigo e supervisión continua dos límites de velocidade da liña, entendéndose por «supervisión continua da velocidade» a indicación continua da velocidade máxima permitida en todos os tramos da liña e a garantía do seu respecto.



O tipo d) considérase un sistema de protección automática de trens.

6.3 «Paso a nivel»: calquera intersección a nivel entre unha estrada ou camiño e un ferrocarril, recoñecida polo administrador de infraestruturas e aberta a usuarios públicos ou privados. Exclúense os cruzamentos entre plataformas dentro das estacións, así como os pasos por riba das vías reservadas ao uso dos empregados.

6.4 «Estrada»: para os efectos das estatísticas de accidentes ferroviarios, toda estrada, rúa ou autoestrada pública ou privada, incluídas as vías peonís e os carrís para bicicletas adxacentes.

6.5 «Camiño»: calquera vía, distinta dunha estrada, prevista para o paso de persoas, animais, vehículos ou maquinaria.

6.6 «Paso a nivel pasivo»: paso a nivel sen ningún sistema de aviso ou de protección instalados que indique cando non é seguro para o usuario cruzar o paso.

6.7 «Paso a nivel activo»: paso a nivel en que se protexen os usuarios do paso ou son avisados de que un tren se aproxima, mediante a activación de dispositivos, que indican cando non é seguro cruzar o paso.

A protección mediante o uso de dispositivos físicos inclúe:

- semibarreiras ou barreiras completas,
- portóns ou cadeas.

Aviso mediante equipamentos fixos nos pasos a nivel.

- dispositivos visibles: luces,
- dispositivos audíbles: campás, bucinas, avisador acústico, etc.

Os pasos a nivel activos clasifícanse do modo seguinte:

a) Manual: paso a nivel en que a protección ou o aviso automáticos do lado do usuario son activados de forma manual por persoal ferroviario.

b) Automático con aviso automático ao lado do usuario: paso a nivel en que o aviso do lado do usuario é activado polo tren que se aproxima ou como consecuencia do establecemento dun itinerario que afecte o paso.

c) Automático con protección do lado do usuario: paso a nivel en que a protección ao lado do usuario é activada polo tren que se aproxima ou como consecuencia do establecemento dun itinerario que afecte o paso. Quedan comprendidos nesta definición os pasos a nivel que dispoñen tanto de protección como de aviso ao lado do usuario.

d) Con protección ao lado da vía: paso a nivel en que un sinal ou outro sistema de protección dos trens só lle permite pasar ao tren normalmente tras comprobar que o paso a nivel está completamente protexido polo lado do usuario e está libre de obstáculos.

## 7. Definicións das bases de escala

7.1 «Km-tren»: unidade de medida que representa o desprazamento dun tren nun quilómetro. A distancia usada é a distancia realmente percorrida, se se coñece; en caso contrario, deberá usarse a distancia normal da rede entre a orixe e o destino. Só se terá en conta a distancia no territorio nacional do país declarante.

7.2 «Km-viaxeiro»: unidade de medida que representa o transporte ferroviario dun viaxeiro a unha distancia dun quilómetro. Só se terá en conta a distancia no territorio nacional do país declarante.

7.3 «Quilómetro de liña»: a lonxitude en quilómetros da rede ferroviaria a cuxo ámbito de aplicación se refire este real decreto. Nas liñas ferroviarias de vías múltiples só se terá en conta a distancia entre orixe e destino.

7.4 «Quilómetro de vía»: a lonxitude en quilómetros da rede ferroviaria a cuxo ámbito de aplicación se refire este real decreto. Nas liñas ferroviarias de vías múltiples terase en conta cada unha das vías.

**ANEXO V****Notificación das normas nacionais de seguridade**

As normas nacionais de seguridade ferroviaria notificadas de conformidade co artigo 11.1.a) inclúen:

1. Normas relativas aos obxectivos e métodos de seguridade nacionais vixentes.
2. Normas relativas aos requisitos no referente aos sistemas de xestión da seguridade e de certificación da seguridade das empresas ferroviarias.
3. Normas de funcionamento comúns da rede ferroviaria que aínda non estean cubertas por unhas especificacións técnicas de interoperabilidade, incluídas as normas relativas ao sistema de sinalización e xestión do tráfico.
4. Normas que establezan requisitos relativos a outras normas de funcionamento internas (normas da empresa) que deban fixar os administradores de infraestruturas e as empresas ferroviarias.
5. Normas relativas aos requisitos no referente ao persoal que desempeña funcións cruciais de seguridade, incluídos os criterios de selección, a aptitude desde o punto de vista médico e a formación profesional e certificación na medida en que non estean cubertos por unha especificación técnica de interoperabilidade.
6. Normas relativas á investigación de accidentes e incidentes.

**ANEXO VI****Requisitos e criterios de avaliación aplicables ás organizacións que soliciten un certificado de entidade encargada do mantemento ou un certificado con respecto a funcións de mantemento externalizadas por unha destas entidades**

A xestión da organización documentarase en todos os aspectos pertinentes e describirá, en particular, a repartición de responsabilidades dentro da organización e con respecto aos subcontratistas. Explicarase como se asegura o control dos xestores nos distintos niveis, como participan o persoal e os seus representantes en todos os niveis e como se garante unha mellora permanente.

Aplicaranse os seguintes requisitos básicos ás catro funcións dunha entidade encargada do mantemento (EEM) que debe cubrir a organización por si mesma ou por medio de acordos contractuais:

1. Liderado: compromiso respecto ao desenvolvemento e á aplicación do sistema de mantemento da organización e á mellora continua da súa eficacia.
2. Avaliación de riscos: un enfoque estruturado para avaliar os riscos asociados ao mantemento de vehículos, incluídos os que derivan directamente de procesos operativos e das actividades doutras organizacións ou persoas, e para determinar as medidas adecuadas de control de riscos.
3. Vixilancia: un enfoque estruturado para velar por que as medidas de control de riscos se apliquen, funcionen correctamente e contribúan aos obxectivos da organización.
4. Mellora continua: un enfoque estruturado para analizar a información obtida na supervisión regular ou auditoría, ou a partir doutras fontes pertinentes e para extraer ensinanzas dos resultados e adoptar medidas preventivas ou correctoras destinadas a manter ou mellorar o nivel de seguridade.
5. Estrutura e responsabilidade: un enfoque estruturado para definir as responsabilidades dos individuos e dos equipos co fin de asegurar a realización dos obxectivos de seguridade da organización.
6. Xestión da competencia: un enfoque estruturado para asegurarse de que os empregados teñen as competencias necesarias para acadar os obxectivos da organización de maneira segura, efectiva e eficiente en todas as circunstancias.

7. Información: un enfoque estruturado para asegurarse de que a información importante estea á disposición das persoas que deben tomar decisións ou emitir xuízos en todos os niveis da organización e garantir a integridade e a idoneidade da información.

8. Documentación: un enfoque estruturado para garantir a rastrexabilidade de toda a información pertinente.

9. Actividades de subcontratación: un enfoque estruturado para garantir que as actividades subcontratadas se xestionen correctamente co fin de poder acadar os obxectivos da organización e que se cobren todas as competencias e todos os requisitos.

10. Actividades de mantemento: un enfoque estruturado para garantir:

a) que todas as actividades de mantemento que afectan a seguridade e compoñentes básicos para a seguridade están definidas e xestionadas adecuadamente e que todos os cambios necesarios para as ditas actividades de mantemento que afectan a seguridade están definidos e xestionados adecuadamente con base na experiencia obtida e na aplicación do método común de seguridade para a avaliación e valoración do risco, e debidamente documentados,

b) a conformidade cos requisitos esenciais para a interoperabilidade,

c) a aplicación e revisión das ferramentas, equipamentos e instalacións de mantemento especificamente desenvolvidos e requiridos para a execución do mantemento,

d) a análise da documentación inicial relacionada co vehículo para proporcionar o primeiro expediente de mantemento e velar pola súa correcta execución mediante o desenvolvemento de ordes de mantemento,

e) que estes compoñentes (incluídas as pezas de recambio) e materiais se usan tal e como especifican os pedidos de mantemento e a documentación do provedor; que se almacenan, manipulan e transportan de maneira adecuada, tal e como especifican as ordes de mantemento e a documentación do provedor, e que cumpren coas normas nacionais e internacionais pertinentes, así como cos requisitos das ordes de mantemento correspondentes.

f) que se determinan, se definen, se proporcionan, se rexistran e se manteñen dispoñibles instalacións, equipamentos e ferramentas adaptados e adecuados para levar a cabo os servizos de mantemento de conformidade coas ordes de mantemento e outras especificacións aplicables, garantindo a execución segura do mantemento, a ergonomía e a protección da saúde,

g) que a organización dispón de procedementos para velar por que o seu equipamento de medición, todas as instalacións, equipamentos e ferramentas se utilicen, se calibren, se preserven e se manteñan correctamente de conformidade con procedementos documentados.

11. Actividades de control: un enfoque estruturado para garantir:

a) que se retiran do servizo os vehículos para levar a cabo un mantemento programado, condicional ou corrector ao seu debido tempo, ou sempre que se detecten defectos ou outras necesidades,

b) as medidas de control da calidade necesarias,

c) que as tarefas de mantemento se realizan de conformidade coas ordes de mantemento e que se emite a notificación de retorno ao servizo incluíndo posibles limitacións de uso,

d) que se notifican, se investigan e se analizan os posibles casos de incumprimento na aplicación do sistema de xestión que poidan dar lugar a accidentes, incidentes, case incidentes e outras incidencias perigosas e que se toman as medidas preventivas necesarias de acordo co método común de seguridade para a vixilancia,

e) procedementos regulares de auditoría e vixilancia interna conformes co método común de seguridade para a vixilancia.

## ANEXO VII

## Protección de pasos a nivel

## I. Conceptos xerais

Para os efectos establecidos neste real decreto, entenderase por:

a) Paso a nivel en plena vía: é o situado na zona de vía comprendida entre os sinais de entrada de dúas estacións ferroviarias colaterais.

b) Paso a nivel en estación: é o situado na zona de vías comprendida entre os sinais de entrada dunha estación ferroviaria.

c) Paso a nivel activo: é o que protexe os usuarios do paso ou os avisa da aproximación do tren, mediante a activación de dispositivos físicos situados no paso, que os informan de cando non é seguro cruzalo. Estes dispositivos poden ser:

– De aviso:

- Visibles: luces.
- Acústicos: campás, bucinas, avisador acústico, etc.

– De protección:

- Semibarreiras ou barreiras completas.
- Portóns ou cadeas.

d) Momento de circulación (AxT): produto das intensidades medias diarias de vehículos (A) e de trens (T) que atravesan o paso a nivel ao longo de 1 ano. É un parámetro característico e representativo dun día medio do ano.

No caso de pasos a nivel que temporalmente deban soportar un incremento de tráfico debido á realización de obras nas súas proximidades, o valor de (A) calcularase tendo en conta, adicionalmente, o movemento de vehículos xerado tanto pola propia obra como por eventuais desvíos de tráfico.

e) Momento de circulación peonil (PxT): produto das intensidades medias diarias de usuarios (P) e de trens (T) que atravesan o paso a nivel ao longo de 1 ano. É un parámetro característico e representativo dun día medio do ano.

f) Visibilidade técnica ( $D_{tv}$  ou  $D_{tp}$ ): distancia en metros que percorre un tren á súa velocidade máxima permitida, durante o tempo que tarda en cruzar o vehículo de estrada ou peón dun lado ao outro do paso a nivel. Defínese para cada uso específico e calcúlase mediante a aplicación das seguintes fórmulas:

– En pasos a nivel para uso específico de vehículos:

$$D_{tv} = 0,55 \cdot V_m \cdot \sqrt{29 + e \cdot n - e}$$

$$D_{tv} = 1,1 \cdot V_m \cdot \sqrt{6,25 + n}$$

– En pasos a nivel para uso específico peonil ou de peóns e gando:

$$D_{tp} = 0,28 \cdot V_m \cdot [2 + 1,43 \cdot (e \cdot n + 3,6 - e)]$$

$$D_{tp} = 0,28 \cdot V_m \cdot (1,43 + 5,72 \cdot n)$$

Onde:

$D_{tv}$ ,  $D_{tp}$  son as distancias de visibilidade técnica do paso a nivel, para cada uso específico, en m.

$V_m$  é a velocidade máxima permitida do tren á altura do paso a nivel, en km/h.

$n$  é o número de vías existentes no paso a nivel.

$e$  é o entreeixe de vía, en m. Tómase:  $e = 4$  m, en pasos a nivel.

g) Visibilidade real ( $D_{rv}$  ou  $D_{rp}$ ): distancia, medida ao longo do eixe de vía, que existe entre o punto de intersección dos eixes do ferrocarril e a estrada ou itinerario peonil, e o punto onde se encontra o tren que se dirixe cara ao paso, no preciso momento en que este tren comeza a divisarse desde o punto onde está situado o usuario do paso.

Nos pasos a nivel para uso específico de vehículos, a posición do usuario establécese no eixe da estrada, e a unha distancia de cinco metros do carril máis próximo da vía.

Nos pasos a nivel para uso específico de peóns, a posición do usuario establécese no eixe do itinerario peonil, e a unha distancia dun metro do carril máis próximo da vía.

Considerarase como visibilidade real do paso a nivel a menor das catro visibilidades reais, medidas desde os dous lados do paso e nos dous sentidos da vía férrea.

Non se considerarán distancias de visibilidade real superiores a 500 m.

## II. Clases de protección dos pasos a nivel

Establécense as seguintes clases de protección de pasos a nivel ordenadas en función crecente do nivel de protección ao usuario da estrada ou camiño:

Clase P: pasos a nivel con protección pasiva, é dicir, que non dispoñen de ningún sistema de aviso ou protección que advirta o usuario (conductor ou peón) da chegada do tren.

Clase A: pasos a nivel con protección activa, é dicir, que dispoñen dun sistema de aviso e/ou protección que advirte o usuario (conductor ou peón) da chegada do tren. Dentro deste grupo distínguense:

a) Clase A1 (protección manual): o aviso ou a protección ao usuario son activados ou realizados manualmente por persoal ferroviario. Regúlanse mediante consigna do administrador de infraestruturas.

b) Clase A2 (protección automática con aviso ao lado do usuario): o aviso ao usuario é activado de forma automática polo tren que se aproxima ou como consecuencia do establecemento dun itinerario que afecte o paso.

c) Clase A3 (protección automática con protección ao lado do usuario): a protección ao usuario é activada de forma automática polo tren que se aproxima ou como consecuencia do establecemento dun itinerario que afecte o paso. Quedan comprendidos nesta clase os pasos a nivel que, ademais da protección, dispoñan de dispositivos de aviso ao usuario.

d) Clase A4 (protección automática con protección ao lado da vía): un sinal ou un sistema de protección de tren permítenlle franquear normalmente o paso a nivel tras comprobar que este se encontra completamente protexido polo lado do usuario e está libre de obstáculos.

## III. Criterios para aplicación das clases de protección

Na táboa seguinte indícanse os criterios para definir a clase de protección mínima asociada a cada paso a nivel. Así, en función de factores tales como tráfico de vehículos, número de circulacións ferroviarias, número de peóns que utilizan o paso, distancias de visibilidade, localización, etc., determínase a clase de protección aplicable.

Táboa 1. Criterios para aplicación das clases de protección aos pasos a nivel

Uso específico	Velocidade máxima do tren no paso a nivel (km/h)	Localización	A x T	A	Visibilidade real ( $D_{rv}$ )	Clase de protección mínima <sup>(4)</sup> <sup>(5)</sup>		
Vehículos	$\leq 40$	Plena vía			$\geq D_{rv}$ (suficiente)	P		
				$< D_{rv}$ (insuficiente)	A2 <sup>(1)</sup>			
	$40 < V_m < 160$		$< 1000$			$\geq D_{rv}$ (suficiente)	P	
				$< D_{rv}$ (insuficiente)	A2 <sup>(1)</sup>			
			$1000 \leq AxT < 1500$	$< 100$				
				$\geq 100$				
	$\geq 1500$							
	$\geq 160$		Estación					
Pasos a nivel provisionais						A1		
Pasos a nivel que requiran protección completa do lado do usuario, así como detección de obstáculos durante a activación da protección.						A4		

Uso específico	Velocidade máxima do tren no paso a nivel (km/h)	Localización	Visibilidade real ( $D_{rp}$ )	P x T	P	Clase de protección mínima <sup>(4)</sup> <sup>(5)</sup>		
Peóns, con ou sen gando <sup>(2)</sup>	$\leq 40$	Plena vía					P	
				$< D_{rp}$ (insuficiente)			A2	
	$40 < V_m < 160$		$< 1000$				$< 100$	P
				$\geq D_{rp}$ (suficiente)		$\geq 100$	P <sup>(3)</sup>	
			$\geq 1000$				$< 100$	P
				$< D_{rp}$ (insuficiente)			$\geq 100$	
	$\geq 160$		Estación					
	Cruzamentos a distinto nivel							

<sup>(1)</sup> Alternativamente admítase protección A1 nos casos en que  $A \times T < 100$  e  $T \leq 2$ .

<sup>(2)</sup> Paso a nivel peonil illado ou que forma parte dun paso a nivel con varios usos específicos.

<sup>(3)</sup> Instalarase A2 nos pasos a nivel con dous usos específicos, peonil e vehículos, cando para este último se dispoña dun sistema de protección activo clase A2, A3 ou A4.

<sup>(4)</sup> En función da sinistralidade e doutros factores externos ou ambientais como días de néboa, o administrador de infraestruturas valorará a conveniencia de adoptar un nivel superior.

<sup>(5)</sup> O administrador de infraestruturas pode valorar complementar a protección do paso con sistemas de gravación que permitan a identificación de infractores en pasos en zonas densamente poboadas, con alta intensidade de usuarios ou con antecedentes de sinistralidade. Nese caso, dispórase a correspondente sinalización informativa dos sistemas de gravación.

#### IV. Equipamentos asociados á clase A1

Os equipamentos que se deberán dispor son os seguintes:

- Sinalización horizontal e vertical, que se colocará no lado da estrada ou camiño, análoga á indicada na táboa 2 para o resto das clases de protección, segundo se trate dun paso a nivel con ou sen barreiras.
- Sinais con información fixa, que se colocarán no lado da vía férrea, análoga á indicada na táboa 4, que advirta o maquinista da proximidade do paso, limitacións de velocidade, etc.
- Persoal ferroviario habilitado a pé de paso responsable de activar o aviso e/ou a protección ao usuario.
- De ser o caso, elementos ou medidas de protección adicionais de que debe dispor o paso para a súa operación (barreiras de cadea, lombos de resalte na calzada, etc.).
- De ser o caso, medidas de protección adicionais (limitacións de paso para determinados vehículos da estrada, etc.).

Ademais, a consigna do administrador de infraestruturas deberá indicar, entre outros aspectos:

- A metodoloxía das comunicacións entre o persoal ferroviario habilitado no paso a nivel e o responsable de circulación, así como o soporte que se deberá empregar (teléfono móbil, etc.).
- As restricións nas condicións de circulación dos trens, de ser o caso, etc.

#### V. Equipamentos asociados a clases P, A2, A3 e A4. Lado da estrada ou camiño

Os pasos a nivel en que  $P > 100$  disporán dun itinerario para uso exclusivo de peóns, que será independente da calzada da estrada, agás naqueles casos en que o administrador de infraestruturas xustifique adecuadamente a súa imposibilidade. O seu equipamento adaptarase ao indicado na táboa 2.

A continuación, defínense os equipamentos mínimos de protección aos usuarios da estrada ou camiño de que deben dispor os pasos a nivel en función da súa correspondente clase de protección.

Estarán constituídos por un ou varios dos seguintes elementos:

- Sinais horizontais e verticais colocados na estrada ou camiño, que avisan o condutor do vehículo da proximidade do paso a nivel e da súa protección.
- Sinalización luminosa e acústica, que avisa o condutor do vehículo da aproximación dun tren ao paso a nivel.
- Barreiras ou semibarreiras, que bloquean o acceso de vehículos ao paso a nivel ao aproximarse un tren a el.

Táboa 2. Equipamentos no lado da estrada ou camiño asociados ás distintas clases de protección

Equipamento na estrada ou camiño	Clase de protección
<p>Sinalización horizontal e vertical definida na normativa estatal de estradas (*) para os pasos a nivel sen barreiras. En casos debidamente xustificadas, (p. ex. estradas e camiños con tráfico débil e/ou baixa velocidade de circulación) e mediante resolución debidamente motivada, o titular da estrada ou camiño poderá reducir ou adaptar a sinalización anterior. En todo caso, deberá manter como mínimo os sinais R-2, P-11 ou P-11a e P-8, e colocar sobre este último unha placa indicadora coa distancia ata o paso.</p> <p>Analogamente, prescindirase da sinalización horizontal no caso de pavimentos que non permitan asegurar a súa permanencia e fixación adecuadas (terreos, etc.).</p> <p>En pasos situados en núcleos urbanos, a sinalización que se colocará adaptarase ás características urbanas das rúas ou vías e, en xeral, colocarse sobre calquera itinerario que conflúa no contorno do paso a nivel.</p>	P e A2

Equipamento na estrada ou camiño	Clase de protección
<p>Sinalización horizontal e vertical definida na normativa estatal de estradas (*) para os pasos a nivel con barreiras. En pasos situados en núcleos urbanos, a sinalización que se colocará adaptaráse ás características urbanas das rúas ou vías e, en xeral, colocárase sobre calquera itinerario que conflúa no contorno do paso a nivel.</p>	A3 e A4
<p>Sinalización luminosa, composta por un conxunto de dous focos vermellos, preferentemente horizontais, lucindo a escintileos de forma alternativa, situados na marxe dereita da estrada ou camiño, conforme o sentido da circulación. Colocarase un conxunto a cada lado do paso a nivel. Cando as condicións de visibilidade deste sinal desde a estrada ou camiño ou a intensidade da súa circulación así o aconsellen, colocáranse sinais adicionais na marxe esquerda desta. A sinalización luminosa activarase, como mínimo, 30 segundos antes da chegada do tren (nos A2), ou coa antelación suficiente para que o proceso de protección do paso a nivel (baixada de barreiras e detección de obstáculos nos A3 e A4) rematase antes deste límite. Permanecerá activada ata que o tren franquee o paso. A súa activación e desactivación realizaranse normalmente mediante accionamento automático ou encravado. A activación da sinalización luminosa é condición necesaria (aínda que non suficiente nas clases A3 e A4) para que a SPN lle mostre ao maquinista a indicación de paso «a nivel protexido». Nos pasos situados en núcleos urbanos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– A sinalización luminosa adaptárase ás características urbanas das rúas ou vías. En caso de existiren semáforos nas ditas rúas, compatibilizarase o seu funcionamento coa sinalización luminosa do paso a nivel.</li> <li>– A sinalización luminosa será visible desde calquera itinerario que conflúa no contorno do paso a nivel.</li> <li>– Cando o número de peóns que utilicen o paso a nivel obriegue a dispor dalgún carril reservado para uso exclusivo de peóns, independente da calzada da estrada, a sinalización anterior complementarase cos sinais luminosos específicos para peóns definidos no capítulo VI, que irán situados sobre os ditos carrís.</li> </ul>	A2, A3 e A4
<p>Rótulo luminoso «OUTRO TREN», integrado na sinalización luminosa da marxe dereita da estrada. Iluminárase a escintileos, para avisar da chegada dun novo tren, cando o anterior remata de franquear o paso a nivel.</p>	A2
<p>Sinal acústico, integrado na sinalización luminosa da marxe dereita da estrada ou camiño. Comeza a soar simultaneamente coa activación daquela e cesa ao concluír:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– O paso do tren ou, no caso de sucesión destes, o último deles (nos A2).</li> <li>– O peche das barreiras ou semibarreiras (nos A3 e A4).</li> </ul> <p>En casos debidamente xustificadas polas condicións do contorno, poderase reducir o nivel acústico do dito sinal.</p>	A2, A3 e A4
<p>Semibarreiras ou barreiras móbiles, para cortar o acceso dos vehículos desde a estrada ás vías do ferrocarril. As semibarreiras poderán ser simples (de entrada) ou dobres (de entrada e de saída), en función de que corten a metade dereita da calzada ou a súa totalidade. Colocarase a ambos os dous lados do paso a nivel. A súa apertura e peche realizaranse normalmente mediante accionamento automático ou encravado. Estarán dotadas de balizamento reflector constituído por franxas vermelhas e brancas. Cando as condicións de visibilidade o aconsellen, deberán dispor de elementos luminosos que permitan visualizalas mentres non estean completamente abertas. As barreiras, as semibarreiras simples e as semibarreiras de entrada no caso de semibarreiras dobres:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Iniciarán o seu peche cun retardo mínimo de 6 segundos tras a activación da sinalización luminosa.</li> <li>– As barreiras e semibarreiras simples quedarán totalmente pechadas antes de que a SPN lle mostre ao maquinista a indicación de «paso a nivel protexido» e, polo menos, 30 segundos antes do paso do tren.</li> <li>– En caso de ausencia total de enerxía eléctrica para o seu funcionamento, disporán dalgún mecanismo a proba de fallos que lles permita quedar automaticamente en posición pechada (condición segura para o usuario do PN).</li> </ul> <p>As semibarreiras de saída, en caso de semibarreiras dobres:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Iniciarán o peche cando as de entrada se cerrasen totalmente e tras comprobar, nos A4, a ausencia de obstáculos na vía.</li> <li>– Deberán quedar totalmente pechadas antes de que o sinal de paso a nivel (SPN) lle mostre ao maquinista a indicación de «paso a nivel protexido», e polo menos, 30 segundos antes do paso do tren.</li> <li>– En caso de ausencia total de enerxía eléctrica para o seu funcionamento, disporán dalgún mecanismo a proba de fallos que lles permita quedar automaticamente en posición aberta (condición segura para o usuario do PN).</li> </ul> <p>Unha vez pechadas, todas as barreiras permanecerán así ata que o tren franquee o paso. Os pasos con clase de protección A4 disporán sempre de barreiras completas ou semibarreiras dobres.</p>	A3 e A4

(\*) Independentemente de quen sexa o seu titular.

Calquera avaría relevante para a seguridade do sistema deberá activar os mecanismos de aviso correspondentes no lado do ferrocarril (maquinista ou responsable de circulación).



O sistema de protección dos pasos a nivel das clases A2, A3 e A4 non deberá permanecer activado durante un tempo excesivo, co fin de facilitar o tránsito dos usuarios da estrada ou camiño. Xa que logo:

- a) Os encravamentos deberán permanecer abertos durante polo menos 3 minutos, por cada intervalo de tempo de 10 minutos.
- b) Os automáticos disporán dun sistema de apertura automática para evitar que, en caso de anormalidade, poidan permanecer pechados durante un período de máis de 10 minutos.

*VI. Equipamentos en pasos a nivel para uso específico de peóns e de peóns e gando.  
Lado do peón*

Neste punto defínense os equipamentos que deben ter os pasos a nivel de uso específico peonil ou peonil e de gando, xa estean illados ou formando parte dun paso a nivel con outros usos específicos. Estes equipamentos son os seguintes:

Táboa 3. Equipamentos específicos ao lado do peón en pasos peonís asociados ás distintas clases de protección

Equipamento específico en pasos peonís	Clase de protección
Sinal P-11 (Situación dun paso a nivel sen barreiras) ou P-11a (Situación dun paso a nivel sen barreiras de máis dunha vía férrea), definidas no art. 149.5 do RXC <sup>1</sup> , dependendo de que exista unha ou máis vías férreas. Colocarase na marxe dereita da estrada e, de ser o caso, acaroada ao mastro da sinalización luminosa.	P, A2
Sinal R-100 (Circulación prohibida). Este sinal colocarase unicamente cando sexa posible o acceso de vehículos de motor ao paso a nivel. (O acceso non debería ser posible con elementos de lentificado)	P, A2
Cartel coa lenda «ATENCIÓN AO TREN. PASO EXCLUSIVO DE PEÓNS». Colocarase sobre o mesmo poste do sinal P-11 ou P-11a.	P (só peóns)
Cartel coa lenda «ATENCIÓN AO TREN. PASO EXCLUSIVO DE PEÓNS E GANDO». Colocarase sobre o mesmo poste do sinal P-11 ou P-11a.	P (peóns e gando)
Cartel coa lenda «ATENCIÓN AO SEMÁFORO. PASO EXCLUSIVO DE PEÓNS». Colocarase sobre o mesmo poste do sinal P-11 ou P-11a.	A2
Elementos de lentificado: barreiras, labirintos, bolardos, etc., colocados nos accesos desde o camiño ao sollado da vía, os cales permitirán, de ser o caso, o paso do gando.	P, A2
Valado lateral da vía nas proximidades do paso, sempre que sexa factible.	P, A2
Sinal luminoso que represente un pictograma de silueta humana en posición de espera, en vermello fixo, e a lenda «ATENCIÓN, NON PASE», en vermello a escintileos. Por cada carril delimitado para o paso de peóns (e gando, de ser o caso), colocaranse dous sinais, un a cada lado do paso a nivel, orientados de xeito que sexan visibles desde o outro lado das vías. En instalacións con catro ou máis vías colocaranse sinais intermedios dobres, orientados un en cada sentido. A sinalización activarase, como mínimo, 30 segundos antes da chegada do tren e permanecerá activada ata que este franquease o paso. A dita activación é necesaria para que a SPN mostre a indicación de paso «a nivel protexido». A súa activación e desactivación realizaranse mediante accionamento automático ou encravado. A falta de indicación dun dos sinais peonís instalados levará a SPN á súa indicación máis restritiva («Paso a nivel sen protección»).	A2
Rótulo luminoso «OUTRO TREN», integrado na sinalización luminosa anterior, ou acaroada a esta. Iluminarase a escintileos, para avisar da chegada dun novo tren, cando o anterior remata de franquear o paso a nivel.	A2
Sinal acústico asociado ao sinal luminoso anterior. Comeza a soar simultaneamente con este e cesa ao concluír o paso do tren, ou no caso de sucesión destes, o último deles.	A2

Equipamento específico en pasos peonís	Clase de protección
<p>Calquera avaría relevante para a seguridade do sistema deberá activar os mecanismos de aviso correspondentes no lado do ferrocarril (maquinista ou responsable de circulación).</p> <p>O sistema de protección dos pasos a nivel de clase A2 non deberá permanecer activado durante un tempo excesivo, co fin de facilitar o tránsito dos peóns. Xa que logo:</p> <p>a) Os encravamentos deberán permanecer abertos durante polo menos de 3 minutos, por cada intervalo de tempo de 10 minutos.</p> <p>b) Os automáticos disporán dun sistema de apertura automática para evitar que, en caso de anormalidade, poidan permanecer pechados durante un período de máis de 10 minutos.</p>	

<sup>1</sup> Regulamento xeral de circulación para a aplicación e desenvolvemento da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria, aprobado polo Real decreto 1428/2003, do 21 de novembro.

#### VII. Equipamentos asociados a clases P, A2, A3 e A4. Lado da vía férrea

Os equipamentos mínimos de protección na vía férrea de que deben dispor os pasos a nivel en función da súa correspondente clase de protección son os seguintes:

Táboa 4. Equipamentos no lado do ferrocarril asociados ás distintas clases de protección

Equipamento na vía	Clase de protección
Sinais con información fixa (cartel grande) definida na normativa estatal ferroviaria <sup>2</sup> que avisen o maquinista da proximidade do paso a nivel, obriga de chifrar, etc.	P, A2, A3, A4
Sinal de paso a nivel protexido/sen protección (SPN) que informa o maquinista da proximidade do paso a nivel e de se este está ou non protexido. Estará separada do paso a nivel unha distancia equivalente, como mínimo á de freada de servizo dun tren que circule á velocidade máxima autorizada no tramo. O sinal só mostrará o aspecto de «paso a nivel protexido» tras recibir toda a secuencia adecuada de comprobacións (sinalización luminosa e acústica activadas, peche de barreiras ou semibarreiras, detección de obstáculos na vía, etc.) que garantan que o proceso de protección do paso a nivel concluíu de forma satisfactoria.	A2, A3, A4. (automáticos)
Detección de obstáculos na vía, que informa, a través do sinal do paso a nivel, da posible presenza de vehículos de certo tamaño no paso, durante a activación da protección.	A4

<sup>2</sup> Regulamento de circulación ferroviaria, aprobado polo Real decreto 664/2015, do 17 de xullo.

#### VIII. Protección de carácter provisional en caso de avaría do sistema de protección dun paso a nivel

Cando se produza unha avaría na instalación de protección do paso a nivel (xa sexa clase A2, A3 ou A4) ou do seu encravamento, poderase operar provisionalmente de forma manual e durante o tempo estritamente necesario para emendalo, cumprindo coas disposicións establecidas no Regulamento de circulación ferroviaria, aprobado polo Real decreto 664/2015, do 17 de xullo. Nese caso, o persoal ferroviario habilitado a pé de paso, unha vez recibida a confirmación de aproximación dun tren polo responsable de circulación, activará o aviso e/ou a protección ao usuario.

#### IX. Especificacións técnicas que deberán cumprir os sistemas de protección de pasos a nivel

Todos os sistemas de protección de pasos a nivel deberán cumprir os requisitos establecidos neste real decreto, así como na especificación técnica ferroviaria correspondente.

### X. Equipamentos asociados aos pasos a nivel particulares

Os equipamentos que se disporán son os seguintes:

- Sinalización vertical e horizontal, de ser o caso, que se colocará no lado da estrada ou camiño, análoga á indicada na táboa 2 para as clases de protección dos pasos a nivel públicos; como mínimo, disporán dos sinais R-2 e P-11 ou P-11a.
- Medidas de control de acceso establecidas na autorización outorgada polo administrador de infraestrutura.
- Sinais con información fixa, que se colocarán no lado da vía férrea, que advirta o maquinista da proximidade do paso, limitacións de velocidade, etc.

## ANEXO VIII

### Protección de cruzamentos entre plataformas

#### I. Conceptos xerais

Para os efectos establecidos neste real decreto, entenderase por:

a) Distancia de visibilidade técnica ( $D_{tp}$ ): distancia en metros que percorre un tren á súa velocidade máxima permitida, durante o tempo que tarda en atravesar o usuario dun lado ao outro do cruzamento entre plataformas. Calcúlase mediante a aplicación das seguintes fórmulas:

$$D_{tp} = 0,28 \cdot V_m \cdot T_C$$

Onde:

$D_{tp}$  é a distancia de visibilidade técnica do cruzamento entre plataformas, en m.  
 $V_m$  é a velocidade máxima permitida do tren á altura do cruzamento entre plataformas, en km/h.

$T_C$  é o tempo empregado por un peón para cruzar as vías entre plataformas, expresado en segundos. Calcúlase mediante a seguinte expresión:

$$T_C = 2 + 1,43 \cdot D_a$$

$D_a$  é a distancia que percorrerá o peón ao longo da aliñación do cruzamento entre plataformas, en m. En ausencia de datos e como estimación xeral, pódese calcular como:

$$D_a = e \cdot (n - 1) + 2 \cdot d$$

Onde:

$n$  é o número de vías existentes no cruzamento entre plataformas.  
 $e$  é o entreeixe de vía, en m. En ausencia de datos, tomarase:  $e = 5$  m.  
 $d$  é a distancia do bordo da plataforma ao eixe da vía máis próxima, en m. Pode tomarse:

Largo de vía nominal (m)	Valor de «d» (m)
1,668	1,80
1,435	1,70
1,000	1,60

Coa aproximación anterior, a  $D_{tp}$  estimada sería:

$$D_{tp} = 0,28 \cdot V_m \cdot [2 + 1,43 \cdot (e \cdot n - e + 2 \cdot d)]$$

E no caso particular de largo ibérico e  $e = 5$  m:

$$D_{tp} = 2 \cdot V_m \cdot n$$

b) Distancia de visibilidade real ( $D_{rp}$ ): distancia, medida ao longo do eixe de vía, que existe entre o punto de intersección dos eixes do ferrocarril e do cruzamento entre plataformas, e o punto onde se encontra o tren que se dirixe cara ao cruzamento, no preciso momento en que este tren comeza a divisarse desde o punto onde está situado o usuario do cruzamento.

Nos cruzamentos entre plataformas, a posición do usuario establécese na intersección entre o eixe do cruzamento entre plataformas e o bordo da plataforma.

Considerarase como visibilidade real do cruzamento entre plataformas a menor das catro visibilidades reais medidas desde os dous lados do cruzamento e nos dous sentidos da vía férrea.

Non se considerarán distancias de visibilidade real superiores a 500 m.

c) Momento de circulación peonil (PxT): produto da intensidade media de usuarios (P) e trens (T) que atravesan diariamente o cruzamento entre plataformas.

## II. Clases de protección dos cruzamentos entre plataformas

Os tipos de protección aplicables nos cruzamentos entre plataformas definiranse nas correspondentes instrucións ferroviarias. Todos eles estarán englobados nas dúas clases seguintes:

Clase 1: abrangue os seguintes tipos de protección:

- Protección pasiva que non dá ao usuario información específica da chegada do tren.
- Protección activa que avisa o usuario da chegada do tren, e cuxo accionamento é alleo a este último.
- Protección activa que avisa o usuario da chegada do tren por persoal ferroviario.

Clase 2: protección activa (sinalización luminosa e acústica) que avisa o usuario da chegada do tren e que é accionada por este ao aproximarse ao cruzamento.

## III. Criterios para aplicación das clases de protección

Na táboa seguinte indícanse os criterios para definir a clase de protección mínima asociada a cada cruzamento entre plataformas. Así, en función de factores tales como o número de circulacións ferroviarias, número de usuarios que utilizan o cruzamento, distancias de visibilidade, etc. determínase a clase de protección aplicable.

Táboa 1. Criterios para aplicación das clases de protección mínima aos cruzamentos entre plataformas novas e existentes

Cruzamento novo ou existente	Velocidade máxima do tren no cruzamento (km/h)	Visibilidade real ( $D_{rp}$ )	T' (')	Clase de protección mínima
Novo	$\leq 40$	$\geq D_{tp}$ (visibilidade suficiente)		Clase 2
Existente	$< 160$		$< 8$	Clase 1
			$\geq 8$	Clase 2

Cruzamento novo ou existente	Velocidade máxima do tren no cruzamento (km/h)	Visibilidade real ( $D_r$ )	T' (1)	Clase de protección mínima
Novo	$\leq 40$	$< D_{tp}$ (visibilidade insuficiente)		Cruzamento a distinto nivel
Existente	$< 160$			Clase 2
Novo	$> 40$			Cruzamento a distinto nivel
Existente	$\geq 160$			

(1) Número medio de circulacións na hora punta dos días da semana do ano con maior tráfico.

Non obstante o reflectido na anterior táboa, a través da aplicación do método común de seguridade para a avaliación e valoración do risco, o administrador de infraestruturas poderá valorar a conveniencia de adoptar niveis superiores de protección aos mínimos indicados na dita táboa, así como medidas adicionais de protección do cruzamento ou de restrición da circulación, en función doutros factores como o número de usuarios que utilizan o cruzamento, a coexistencia na estación de trens con e sen paraxe comercial, circunstancias excepcionais de uso da estación, ou de factores externos ou ambientais como a frecuencia de días de néboa.

#### IV. Equipamentos asociados a cada clase de protección

Neste punto defínense os equipamentos mínimos que deben ter os cruzamentos entre plataformas e a vía férrea en función da súa correspondente clase de protección.

Táboa 2. Equipamentos específicos ao lado do usuario en cruzamentos a nivel asociados ás distintas clases de protección

Equipamento nas plataformas de ambos os lados do cruzamento	Clase de protección
Sinalización vertical e horizontal que advirta o usuario da existencia e do perigo do cruzamento.	1 e 2
Sinalización luminosa e acústica accionada que se activará cando o sistema detecte a aproximación dun tren ao cruzamento e, como mínimo, 30 segundos antes do seu paso. A dita sinalización permanecerá activada ata que conclúa o paso deste.	2

Táboa 3. Equipamentos na vía de ferrocarril asociados ás distintas clases de protección

Equipamento na vía	Clase de protección
Sinais con información fixa que se colocará no lado da vía férrea que advirtan o maquinista da obriga de chifrar	1 e 2

## ANEXO IX

### Listaxe de seccións fronteirizas

As seccións fronteirizas con Francia son:

- Irún-Hendaya.
- Portbou-Cerbère.
- Puigcerdà-La Tour de Carol.
- Figueres Vilafant-Perpignan.
- Canfranc-Pau.

As seccións fronteirizas con Portugal son:

- Badajoz-Elvas.
- Tui-Valença do Minho.
- Fuentes de Oñoro-Vilar Formoso.
- Valencia de Alcántara-Fronteira (km 428.5).

## ANEXO X

### Subsistemas

#### 1. Listaxe de subsistemas

Para os efectos do presente real decreto, o sistema ferroviario pode desagregarse nos subsistemas seguintes:

a) ámbitos de natureza estrutural:

- infraestrutura,
- enerxía,
- control-mando e sinalización en terra,
- control-mando e sinalización a bordo,
- material rodante, ou

b) ámbitos de natureza funcional:

- explotación e xestión do tráfico,
- mantemento,
- aplicacións telemáticas para servizos de viaxeiros e de transporte de mercadorías.

#### 2. Descrición dos subsistemas

Os elementos e aspectos relacionados coa interoperabilidade e a orde en que estes poidan ser obxecto de regulación en cada especificación técnica de interoperabilidade. Os subsistemas comprenden o seguinte:

2.1 Infraestrutura. A vía tendida, os equipamentos de vía, os pasos a nivel, as obras civís (pontes, túneles, etc.), os elementos das estacións vinculados ao ferrocarril (incluídas as entradas, plataformas, zonas de acceso, locais de servizos, aseos e sistemas de información, así como as súas características de accesibilidade para persoas con discapacidade e persoas con mobilidade reducida) e os equipamentos de seguridade e protección.

2.2 Enerxía. O sistema de electrificación, incluídas as liñas aéreas e o equipamento en terra do sistema de medición e de tarificación do consumo de electricidade.

2.3 Control-mando e sinalización en terra. Todos os equipamentos en terra necesarios para garantir a seguridade, e o mando e o control da circulación dos trens autorizados a transitar pola rede.

2.4 Control-mando e sinalización a bordo. Todos os equipamentos a bordo necesarios para garantir a seguridade, e o mando e o control da circulación dos trens autorizados a transitar pola rede.

2.5 Explotación e xestión do tráfico. Os procedementos e equipamentos asociados que permiten asegurar unha explotación coherente dos diferentes subsistemas estruturais, tanto en condicións de funcionamento normal como de funcionamento degradado, incluída, en particular, a formación de trens, a conducción dos trens e a planificación e xestión do tráfico.

O conxunto de cualificacións profesionais exixibles para a prestación de calquera tipo de servizo ferroviario.

2.6 Aplicacións telemáticas. De conformidade co anexo I, este subsistema comprende dúas partes:

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

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

2.7 Material rodante. A estrutura, o sistema de mando e control de todos os equipamentos do tren, os dispositivos de captación de corrente eléctrica, as unidades de tracción e transformación de enerxía, o equipamento de a bordo para a medición do consumo e da tarificación de enerxía, o equipamento de freada e de axuste, os órganos de rodaxe (*bogies*, eixes, etc.) e a suspensión, as portas, as interfaces home/máquina (maquinista, persoal a bordo do tren e viaxeiros, incluídas as súas características de accesibilidade para persoas con discapacidade e persoas con mobilidade reducida), os dispositivos de seguridade pasivos ou activos, os dispositivos necesarios para a saúde dos viaxeiros e do persoal a bordo.

2.8 Mantemento. Os procedementos, os equipamentos asociados, as instalacións lóxicas de mantemento e as reservas que permiten realizar as operacións de mantemento correctivo e preventivo de carácter preceptivo previstas para asegurar a interoperabilidade do sistema ferroviario da Rede ferroviaria de interese xeral e garantir as prestacións necesarias.

## ANEXO XI

### Requisitos esenciais

#### 1. *Requisitos xerais*

##### 1.1 Seguridade.

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

1.1.2 Os parámetros do contacto roda-carril deben cumprir os criterios de estabilidade de rodaxe necesarios para garantir unha circulación totalmente segura á velocidade máxima autorizada. Os parámetros dos equipamentos de freada deben garantir que é posible parar, na distancia de freada establecida, á velocidade máxima autorizada.

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

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

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

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

### 1.3 Saúde.

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

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

### 1.4 Protección do ambiente.

1.4.1 Na concepción do sistema ferroviario deben avaliarse e terse en conta as repercusións da súa implantación e explotación sobre o ambiente, de conformidade co dereito da Unión Europea e coa normativa interna española que resulte de aplicación na materia.

1.4.2 Os materiais utilizados en trens e infraestruturas deben evitar a emisión de fumes ou gases nocivos e perigosos para o ambiente, especialmente no caso de incendio.

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

1.4.4 O deseño e a explotación do sistema ferroviario non deben dar lugar á xeración dun nivel de ruído inadmisibile:

- nas zonas próximas a infraestruturas ferroviarias, segundo se define no artigo 3, número 3, da Directiva 2012/34/UE, e
- na cabina do maquinista.

1.4.5 A explotación do sistema ferroviario non debe provocar no solo un nivel de vibracións inadmisibile para as actividades e o medio por que circule, nas proximidades da infraestrutura e en estado normal de mantemento.

1.5 Compatibilidade técnica. As características técnicas das infraestruturas e das instalacións fixas deben ser compatibles entre si e coas dos trens que vaian circular polo sistema ferroviario. Este requisito inclúe a integración segura do subsistema do vehículo na infraestrutura.

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

### 1.6 Accesibilidade.

1.6.1 Os subsistemas «infraestrutura» e «material rodante» deben ser accesibles a persoas con discapacidade e a persoas con mobilidade reducida para garantir un acceso en igualdade de condicións cos demais mediante a prevención ou retirada de barreiras e mediante outras medidas adecuadas. Inclúense o deseño, a construción, a renovación, a rehabilitación, o mantemento e a explotación das partes pertinentes dos subsistemas a que ten acceso o público.

1.6.2 Os subsistemas «operacións» e «aplicacións telemáticas para servizos de viaxeiros» deben ofrecer a funcionalidade necesaria para facilitar o acceso a persoas con discapacidade e a persoas con mobilidade reducida para garantir un acceso en igualdade de condicións cos demais mediante a prevención ou retirada de barreiras e mediante outras medidas adecuadas.

## 2. Requisitos específicos de cada subsistema

### 2.1 Infraestrutura.

2.1.1 Seguridade. Tomaranse medidas adecuadas para evitar o acceso ou a irrupción indesexables nas instalacións.



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

As infraestruturas 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 tomarse disposicións apropiadas para ter en conta as condicións especiais de seguridade nos túneles e viadutos de gran lonxitude.

2.1.2 Accesibilidade. Os subsistemas da infraestrutura a que teña acceso o público deberán ser accesibles a persoas con discapacidade e a persoas con mobilidade reducida, consonte o número 1.6.

## 2.2 Enerxía.

2.2.1 Seguridade. O funcionamento das instalacións de alimentación de enerxía non debe pór en perigo a seguridade dos trens nin das persoas (usuarios, persoal de explotación, habitantes da contorna e terceiros).

2.2.2 Protección do ambiente. O funcionamento das instalacións de alimentación de enerxía eléctrica ou térmica non debe afectar o ambiente por riba dos límites especificados.

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

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

## 2.3 Control-mando e sinalización.

2.3.1 Seguridade. As instalacións e operacións de control-mando e sinalización que se utilicen deben permitir que os trens circulen cun nivel de seguridade que corresponda aos obxectivos fixados para a rede. Os sistemas de control-mando e sinalización deben seguir permitindo que circulen en condicións plenamente seguras os trens autorizados a circular en condicións degradadas.

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

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

## 2.4 Material rodante.

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

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

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

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

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

Deberá garantirse a seguridade dos pasaxeiros que embarquen e desembarquen dos trens. 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 deben estar sinalizadas.

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

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

Os trens deben levar un sistema de sonorización que permita que o persoal do tren poida dirixir mensaxes aos viaxeiros.

Deberáselles facilitar aos pasaxeiros información facilmente comprensible e exhaustiva sobre as normas que lles sexan aplicables, tanto nas estacións como nos trens.

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

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

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

As características do material rodante deberán permitirlle circular en todas as liñas en que estea prevista a súa explotación, tendo en conta as correspondentes condicións climáticas.

2.4.4 **Control.** Os trens deberán ir equipados cun aparello rexistrador. Os datos recollidos polo dito aparello e o tratamento da información serán obxecto de harmonización.

2.4.5 **Accesibilidade.** Os subsistemas do material rodante a que teña acceso o público deberán ser accesibles a persoas con discapacidade e a persoas con mobilidade reducida, consonte o número 1.6.

## 2.5 Mantemento.

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

2.5.2 **Protección do ambiente.** As instalacións técnicas e os procedementos utilizados nos centros de mantemento non deben superar os niveis de nocividade admisibles para o medio circundante.

2.5.3 **Compatibilidade técnica.** As instalacións de mantemento en que se trate o material rodante deberán permitir que se leven a cabo as operacións de seguridade, hixiene e comodidade en todos os materiais para os cales foron deseñadas.

## 2.6 Explotación e xestión do tráfico.

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

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

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

2.6.3 **Compatibilidade técnica.** A coherencia das normas de explotación das redes, así como a cualificación dos maquinistas, do persoal de tren e dos encargados da xestión

da circulación, deben garantir a eficacia da explotación no sistema ferroviario convencional, tendo en conta os diferentes requisitos dos servizos nacionais e transfronteirizos.

2.6.4 Accesibilidade. Deben adoptarse medidas adecuadas para garantir que as normas operativas prevén a funcionalidade necesaria para garantir a accesibilidade a persoas con discapacidade e a persoas con mobilidade reducida.

2.7 Aplicacións telemáticas ao servizo dos viaxeiros e do transporte de mercadorías.

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

Para estas aplicacións telemáticas garantirase:

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

– Un acceso fácil á información por parte dos usuarios.

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

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

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

2.7.5 Accesibilidade. Deben adoptarse medidas adecuadas para garantir que os subsistemas das aplicacións telemáticas para servizos de viaxeiros prevén a funcionalidade necesaria para garantir a accesibilidade a persoas con discapacidade e a persoas con mobilidade reducida.

## ANEXO XII

### Procedemento de verificación «CE» dos subsistemas

#### 1. Principios xerais

Enténdese por «verificación CE» o procedemento levado a cabo polo solicitante a teor do artigo 87 para demostrar que se cumpriron os requisitos do dereito da Unión Europea aplicable, incluídas, de ser o caso, as correspondentes normas nacionais relativas a un subsistema determinado, e que pode autorizarse a entrada en servizo do subsistema.

#### 2. Certificado de verificación expedido por un organismo notificado

2.1 Introducción. Para os efectos deste real decreto, a verificación por referencia ás especificacións técnicas de interoperabilidade é o procedemento polo cal un organismo notificado comproba e certifica que o subsistema cumpre as especificacións técnicas de interoperabilidade (en diante, «ETI») correspondentes.

Isto enténdese sen prexuízo da obriga do solicitante de cumprir cos demais actos xurídicos aplicables da Unión Europea e coas verificacións por parte dos organismos de avaliación exixidas noutras normas.

2.2 Declaración de verificación intermedia (no sucesivo, DVI).

2.2.1 Principios. Por instancia do solicitante, as verificacións poderán realizarse para partes dun subsistema ou limitarse a determinadas etapas do procedemento de verificación. En tales casos, os resultados da verificación poderán documentarse nunha

«declaración de verificación intermedia» (en diante, «DVI») expedida polo organismo notificado elixido polo solicitante. A DVI debe facer referencia ás ETI respecto ás cales se avaliou a conformidade.

2.2.2 Partes do subsistema. O solicitante pode pedir unha DVI para calquera parte en que decida dividir o subsistema. Cada parte comprobarase en cada etapa descrita no número 2.2.3.

2.2.3 Etapas do procedemento de verificación. O subsistema ou determinadas partes do subsistema comprobaranse en cada unha das etapas seguintes:

- a) fase de deseño xeral;
- b) produción: construción, incluídos, en particular, a execución das obras de enxeñaría civil, a fabricación, a montaxe dos compoñentes e o axuste do conxunto;
- c) ensaio final.

O solicitante pode pedir unha DVI para a etapa de deseño (incluídos os ensaios de tipo) e para a etapa de produción para o subsistema no seu conxunto ou para calquera parte en que o solicitante decidise dividilo (véxase o número 2.2.2).

### 2.3 Certificado de verificación.

2.3.1 Os organismos notificados responsables da verificación avaliarán o deseño, a produción e o ensaio final do subsistema e expedirán o certificado de verificación destinado ao solicitante, que, pola súa vez, redactará a declaración «CE» de verificación. O certificado de verificación debe facer referencia ás ETI respecto das cales se avaliou a conformidade.

Cando un subsistema non fose avaliado para comprobar a súa conformidade con todas as ETI aplicables (por exemplo, no caso dunha excepción, unha aplicación parcial das ETI no caso dunha rehabilitación ou renovación, un período de transición nunha ETI ou un caso específico), o certificado de verificación indicará a referencia exacta ás ETI ou ás partes destas respecto ás cales o organismo notificado non examinase a conformidade durante o procedemento de verificación.

2.3.2 Cando se expedise a DVI, o organismo notificado responsable de verificación do subsistema terá en conta estas DVI e, antes de expedir o seu certificado de verificación:

- a) verificará que as DVI inclúen correctamente os requisitos pertinentes das ETI;
- b) comprobará todos os aspectos que non queden regulados polas DVI e
- c) comprobará o ensaio final do subsistema no seu conxunto.

2.3.3 En caso de modificación dun subsistema xa regulado por un certificado de verificación, o organismo notificado efectuará unicamente os exames e ensaios que sexan pertinentes e necesarios, é dicir, a avaliación atinxirá só as partes do subsistema que fosen modificadas e as súas interfaces coas partes non modificadas do subsistema.

2.3.4 Cada organismo notificado que participase na verificación dun subsistema elaborará un expediente técnico, de conformidade co artigo 87.4, que abrangue o ámbito das súas actividades.

2.4 Expediente técnico que acompaña a declaración «CE» de verificación. O expediente técnico que acompaña a declaración «CE» de verificación deberá ser confeccionado/elaborado polo solicitante, e incluír os seguintes elementos:

- a) características técnicas relacionadas co deseño, incluídos planos xerais e de detalle en relación coa execución, esquemas eléctricos e hidráulicos, esquemas dos circuitos de mando-control, descrición dos sistemas informáticos e dos automatismos ao nivel de detalle suficiente para documentar a verificación de conformidade efectuada, documentación sobre o funcionamento e o mantemento, etc., pertinentes para o subsistema en cuestión;
- b) unha lista dos compoñentes de interoperabilidade incorporados ao subsistema;

c) os expedientes a que se fai referencia no artigo 87.4, compilados por cada un dos organismos participantes na verificación do subsistema, que deberán incluír:

– copias das declaracións «CE» de conformidade e, cando sexa aplicable, das declaracións «CE» de idoneidade para o uso establecido para os compoñentes de interoperabilidade, acompañadas, de ser o caso, dos cadernos de cálculos correspondentes e dunha copia dos informes dos ensaios e exames efectuados polos organismos notificados sobre a base das especificacións técnicas comúns,

– cando se dispoña dela, a DVI que acompaña o certificado de verificación, incluído o resultado da verificación da súa validez efectuada polo organismo notificado,

– o certificado de verificación, acompañado dos cadernos de cálculos correspondentes e asinado polo organismo notificado responsable da verificación, onde se faga constar que o subsistema cumpre os requisitos das ETI aplicables e, de ser o caso, normas nacionais de aplicación, e se mencione calquera reserva formulada durante a execución das actividades e que non se retire; o certificado de verificación debe ir acompañado, así mesmo, dos informes das inspeccións e auditorías que o mesmo organismo elaborase en cumprimento da súa misión, segundo se indica nos números 2.5.2 e 2.5.3;

d) certificados de verificación expedidos conforme outros actos xurídicos da Unión Europea;

e) cando se requira a verificación da integración segura conforme o disposto nos artigos 112.1.d) e 127.1.c), o expediente técnico correspondente incluírá o informe ou informes dos avaliadores sobre o método común de seguridade para a avaliación de riscos.

## 2.5 Vixilancia por parte dos organismos notificados.

2.5.1 O organismo notificado encargado de verificar a realización do subsistema deberá ter acceso permanente ás obras, talleres de fabricación, zonas de almacenamento e de prefabricación, ás instalacións de ensaio e, en xeral, a todo lugar que considere necesario para o cumprimento da súa función. O solicitante deberalle remitir ao organismo notificado todos os documentos necesarios para tal fin e, en particular, os plans de implementación e a documentación técnica do subsistema.

2.5.2 O organismo notificado responsable de comprobar a implementación levará a cabo auditorías periódicas para confirmar que se cumpre o disposto na ETI ou nas ETI aplicables. Presentaralles un informe de auditoría aos encargados da implementación. A súa presenza poderá ser requirida en determinadas fases da obra.

2.5.3 Por outra banda, o organismo notificado poderá visitar sen aviso previo as obras ou os talleres de fabricación. Con ocasión destas visitas, poderá efectuar auditorías completas ou parciais. O organismo notificado facilitará un informe da inspección e, de ser o caso, un informe da auditoría aos profesionais encargados da realización.

2.5.4 O organismo notificado deberá estar en condicións de supervisar un subsistema en que se montou un compoñente de interoperabilidade co fin de avaliar, cando así o requira a ETI correspondente, a súa idoneidade para o uso dentro do contorno ferroviario en que se queira utilizar.

2.6 Presentación. O solicitante conservará unha copia do expediente técnico que acompaña a declaración «CE» de verificación durante toda a vida útil do subsistema. Esta documentación será remitida, logo de solicitude, a calquera Estado membro da Unión Europea ou á Axencia Ferroviaria da Unión Europea.

A documentación presentada no marco dunha solicitude de autorización de entrada en servizo presentarase ante a autoridade a que se solicita a dita autorización. A Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá solicitar que parte ou partes dos documentos presentados xunto coa autorización sexan traducidos ao idioma castelán.

2.7 Publicación. Todo organismo notificado publicará con carácter periódico a información pertinente relacionada:

- a) coas solicitudes de verificación e as DVI recibidas;
- b) coa solicitude de avaliación da conformidade e idoneidade para o uso dos compoñentes de interoperabilidade;
- c) coas DVI expedidas ou denegadas;
- d) cos certificados de verificación e certificados «CE» de idoneidade para o uso expedidos ou denegados;
- e) cos certificados de verificación expedidos ou denegados.

2.8 Lingua. Os expedientes e a correspondencia relacionados co procedemento de verificación «CE» redactaranse en idioma castelán cando a empresa solicitante estea establecida en España ou ben noutra lingua oficial da Unión Europea aceptada polo solicitante.

### 3. Certificado de verificación expedido por un organismo designado

3.1 Introducción. No caso de que se apliquen normas nacionais, a verificación incluírá un procedemento polo cal o organismo designado comprobará e certificará que o subsistema cumpre as pertinentes normas nacionais, notificadas conforme o artigo 75, en relación con cada Estado membro da Unión Europea en que se pretenda que o subsistema sexa autorizado para a súa entrada en servizo.

3.2 Certificado de verificación. O organismo designado expedirá o certificado de verificación destinado ao solicitante.

Este certificado incluírá unha referencia precisa á norma ou normas nacionais cuxa conformidade examinase o organismo designado no proceso de verificación.

No caso das normas nacionais relativas aos subsistemas que compoñan un vehículo, o organismo designado dividirá o certificado en dúas partes: unha onde consten as referencias ás normas nacionais estritamente relacionadas coa compatibilidade técnica entre o vehículo e a rede, e outra sobre todas as demais normas nacionais.

3.3 Expediente. O expediente compilado polo organismo designado que acompaña o certificado de verificación, no caso das normas nacionais, deberase incluír no expediente técnico que acompaña a declaración «CE» de verificación a que se refire o número 2.4 e conter os datos técnicos pertinentes para a avaliación da conformidade do subsistema coas ditas normas nacionais.

3.4 Lingua. Os expedientes e a correspondencia relacionados co procedemento de verificación «CE» redactaranse en idioma castelán cando a empresa solicitante estea establecida en España, ou ben noutra lingua oficial da Unión Europea aceptada polo solicitante.

### 4. Verificación de partes de subsistemas de conformidade co artigo 87, número 7

Nos casos en que se vaia expedir un certificado de verificación para determinadas partes dun subsistema, as disposicións do presente anexo aplicaranse, *mutatis mutandis*, ás ditas partes.

## ANEXO XIII

### Características técnicas preliminares do subsistema

1. Dentro da comunicación previa incluírase a información relativa ás características técnicas preliminares de cada un dos subsistemas afectados pola actuación. Esta información facilitarase desagregada por subsistemas e elaborarse con base nos datos máis actualizados de que se dispoña no momento de elaborar a citada comunicación previa.

2. A información de cada subsistema referirase ás súas características xerais, ás súas interfaces, aos seus elementos singulares, ás novidades técnicas que, de ser o caso, comporte e, en xeral, calquera outra información relevante para coñecer a magnitude do cambio proposto, poder determinar o procedemento requirido para a súa entrada en servizo e, eventualmente, decidir a forma de seguimento do proceso de construción e avaliación do subsistema.

Consideraranse elementos singulares aqueles que supoñan a existencia de riscos específicos. Entre outros, consideraranse elementos singulares os túneles con lonxitude superior a 5 km e os viadutos de lonxitude maior de 1 km.

Considerarase innovador un subsistema ou un elemento deste cando comporte aspectos técnicos para os cales non existan normas ou especificacións técnicas de soporte ou sistemas de referencia comparables para todo o seu ciclo de vida útil, como novos tipos de cambiadores de largo, superestrutura de vía de 3 fíos, novos tipos de aparellos de vía ou novas tecnoloxías relativas aos subsistemas enerxía ou CMS.

3. En caso de modificación de subsistemas existentes, a información reflectirá claramente os subsistemas que se modifican, as características que se manteñen e as que se modifican, así como se a modificación afecta o conxunto da liña, estación ou terminal ou só parte. Cando se modifiquen as características técnicas, a información incluírá tanto as novas características como as preexistentes.

4. Se as características preliminares dalgún subsistema non se coñecen no momento da comunicación previa, poderá informarse delas nunha comunicación previa posterior.

Cando algunha das características técnicas se modifique, deberá remitirse unha comunicación previa complementaria en que se dea conta diso.

5. A información relativa ás características técnicas preliminares de cada un dos subsistemas afectados pola actuación adecuarase a cada caso, tomando como referencia a seguinte:

- i. Características técnicas preliminares de carácter xeral.
  - Tipo de tráfico.
  - Largo de vía.
  - Lonxitude máxima dos trens de viaxeiros e/ou mercadorías.
  - Velocidades de deseño: máxima e mínima.
  - Carga máxima por eixe.
- ii. Características técnicas preliminares do subsistema infraestrutura.
  - Parámetros de trazado.
  - Seccións transversais tipo. Gálibos.
  - Características técnicas da plataforma.
  - Elementos singulares ou innovadores. Características.
  - Características técnicas dos túneles: sección tipo, revestimento, método construtivo, beirarrúas, galerías de conexión, de ser o caso.
    - Características técnicas das estruturas: tipoloxía, método construtivo, lonxitude, número de vans, luces.
    - Existencia ou non de pasos a nivel.
    - Existencia ou non de cerramento. Características.
    - Características técnicas das estacións e/ou terminais: vías xerais e vías de punto, plataformas, pasos entre plataformas, áreas técnicas, áreas de atención ao viaxeiro ou de tratamento de mercadorías. Accesibilidade.
      - Tipoloxía e armamento da vía.
      - Tipoloxía dos aparellos de vía.
      - Interfaces con outros subsistemas.
- iii. Características técnicas preliminares do subsistema enerxía.
  - Tensión(s) eléctrica(s) de funcionamento.

- Tipoloxía das instalacións de captación de enerxía polos trens.
  - Subestacións: tipoloxía, potencia.
  - Elementos innovadores. Características.
  - Interfaces con outros subsistemas.
- iv. Características técnicas preliminares do subsistema CMS.
- Tipo de bloqueo.
  - Tipos de encravamentos.
  - Programa de explotación.
  - Sistemas de detección de trens.
  - Sistemas de protección de tren. No caso de implantarse ERTMS/ETCS, deberanse indicar as versións de SRS e en sistemas ASFA indicarse a versión deste con que serán conformes os equipamentos fixos. Sistemas de conducción automática, de ser o caso.
    - Sistemas de control centralizado de explotación e de formación automática de itinerarios.
    - Sistemas de comunicación GSM-R e/ou «tren-terra». Telemandos.
    - Elementos novos ou singulares. Características.
    - Existencia doutros elementos de detección (caída de obxectos, vento lateral, eixes/caixas quentes, arrastre de obxectos, etc.) ou de control de elementos (pasos a nivel, conmutación de tensión na liña aérea de contacto, etc.).
    - Interfaces con outros subsistemas.