

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE TRANSPORTS, MOBILITAT I AGENDA URBANA

13115 *Reial decret 929/2020, de 27 d'octubre, sobre seguretat operacional i interoperabilitat ferroviàries.*

Títol prítol preliminar. Disposicions generals.

Article 1. Objecte.

Article 2. Àmbit d'aplicació.

Títol I. Règim de seguretat operacional sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

Capítol I. La seguretat operacional ferroviària.

Article 3. La seguretat operacional ferroviària.

Article 4. Funcions dels agents del sistema ferroviari.

Article 5. Règim de circulació sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

Article 6. Mesures especials en cas de perturbacions del trànsit ferroviari.

Article 7. Obligació de registrar dades sobre successos relacionats amb la seguretat ferroviària i informar sobre aquests.

Article 8. Informe anual de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

Article 9. Plans anuals de seguretat.

Capítol II. Desenvolupament i gestió de la seguretat ferroviària.

Article 10. Indicadors comuns de seguretat, mètodes comuns de seguretat i objectius comuns de seguretat.

Article 11. Normes nacionals en l'àmbit de la seguretat.

Article 12. Establiment i notificació de noves normes nacionals en l'àmbit de la seguretat.

Article 13. Sistemes de gestió de la seguretat.

Article 14. Informes anuals de seguretat.

Capítol III. Autorització de seguretat.

Article 15. Autorització de seguretat dels administradors d'infraestructures.

Article 16. Sol·licitud de l'autorització de seguretat.

Article 17. Resolució sobre la sol·licitud d'atorgament de l'autorització de seguretat.

Article 18. Vigència de l'autorització de seguretat.

Article 19. Supervisió de l'autorització de seguretat.

Article 20. Revocació de l'autorització de seguretat.

Capítol IV. Certificat de seguretat únic.

Article 21. Certificat de seguretat únic.

Article 22. Sol·licitud del certificat de seguretat únic a la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

Article 23. Resolució sobre la sol·licitud d'atorgament del certificat de seguretat únic.

Article 24. Vigència del certificat de seguretat únic.

Article 25. Supervisió del certificat de seguretat únic.

Article 26. Procediment de revocació del certificat de seguretat únic.

Article 27. Cooperació amb l'Agència Ferroviària de la Unió Europea en l'expedició de certificats de seguretat únics.

- Capítol V. Entitats encarregades del manteniment.
- Article 28. Entitats encarregades del manteniment de vehicles ferroviaris.
 - Article 29. Funcions del sistema de manteniment de vehicles ferroviaris.
 - Article 30. Certificació de l'entitat encarregada del manteniment i dels centres de manteniment.
 - Article 31. Excepcions al sistema de certificació de les entitats encarregades del manteniment.
- Capítol VI. Règim aplicable al personal ferroviari.
- Article 32. Accés als serveis de formació.
 - Article 33. Programes formatius.
 - Article 34. Qualificació del personal ferroviari.
 - Article 35. Planificació dels temps de treball i descans.
 - Article 36. Temps màxims de conducció.
 - Article 37. Temps màxims de conducció per equips.
 - Article 38. Temps màxims d'activitat de control de trànsit.
 - Article 39. Control dels temps màxims.
 - Article 40. Controls per a la detecció del consum d'alcohol i d'indícis analítics de consum de drogues d'abús i substàncies psicoactives en el personal ferroviari.
 - Article 41. Garantia en el tractament de les mostres i els resultats dels controls.
 - Article 42. Proves utilitzades en controls aleatoris o com a conseqüència d'accidents o incidents.
 - Article 43. Realització de les proves de consum d'alcohol.
 - Article 44. Realització de les proves analítiques per a la detecció del consum de drogues d'abús i substàncies psicoactives.
 - Article 45. Actuació en el supòsit de proves amb resultat positiu.
 - Article 46. Medicaments que poden pertorbar o disminuir les facultats psicofísiques del personal ferroviari habilitat.
- Capítol VII. Passos a nivell i altres interseccions.
- Article 47. Consideracions generals.
 - Article 48. Passos a nivell provisionals.
 - Article 49. Passos a nivell particulars.
 - Article 50. Inventari de passos a nivell i altres interseccions.
 - Article 51. Equipament i classes de protecció.
 - Article 52. Adequació dels passos a nivell a les classes de protecció.
 - Article 53. Costos dels sistemes de protecció dels passos a nivell.
 - Article 54. Criteris d'actuació.
 - Article 55. Costos de supressió i reordenació.
 - Article 56. Consideracions generals dels encreuaments entre andanes.
 - Article 57. Nous encreuaments entre andanes.
 - Article 58. Supressió d'encreuaments entre andanes.
 - Article 59. Equipament i classes de protecció dels encreuaments entre andanes.
 - Article 60. Encreuaments per a ús exclusiu de l'activitat ferroviària o dels serveis d'emergència.
 - Article 61. Inventari d'encreuaments entre andanes i per a ús exclusiu de l'activitat ferroviària o dels serveis d'emergència.
- Capítol VIII. Encreuaments a diferent nivell i estructures sobre línies fèrries.
- Article 62. Règim de titularitat i manteniment dels elements dels encreuaments.
 - Article 63. Disseny i protecció dels passos superiors i les estructures sobre línies ferroviàries.

Capítol IX. Protecció de les infraestructures ferroviàries.

- Article 64. Tancaments.
- Article 65. Obres ruïnoses.
- Article 66. Passos a nivell.
- Article 67. Obres i activitats il·legals.

Capítol X. Règims específics de seguretat operacional en la circulació ferroviària aplicables a seccions de la Xarxa Ferroviària d'Interès General o a circulacions que hi transiten.

- Article 68. Règim específic de seguretat operacional en la circulació ferroviària a les infraestructures dels ports d'interès general.
- Article 69. Seccions frontereres.
- Article 70. Connexions de la Xarxa Ferroviària d'Interès General amb altres xarxes de competència no estatal.
- Article 71. Règim aplicable a vehicles històrics que circulin per la Xarxa Ferroviària d'Interès General.
- Article 72. Règim de seguretat aplicable a la prestació de serveis en instal·lacions de serveis.

Títol II. Interoperabilitat del sistema ferroviari.

Capítol I. Requisits essencials.

Article 73. Requisits essencials.

Capítol II. Especificacions tècniques d'interoperabilitat i normes nacionals.

- Article 74. Aplicació de les especificacions tècniques d'interoperabilitat i normes nacionals.
- Article 75. Normes nacionals en l'àmbit de la interoperabilitat.
- Article 76. Instruccions ferroviàries.

Capítol III. Components d'interoperabilitat.

- Article 77. Condicions per a la posada en el mercat dels components d'interoperabilitat.
- Article 78. Conformitat o idoneïtat per a l'ús.
- Article 79. Procediment per a la declaració «CE» de conformitat o idoneïtat per a l'ús.
- Article 80. Incompliment de requisits essencials dels components d'interoperabilitat.

Capítol IV. Subsistemes.

- Article 81. Lliure circulació de subsistemes.
- Article 82. Conformitat amb les especificacions tècniques d'interoperabilitat i amb les normes nacionals.
- Article 83. Casos de no aplicació de les especificacions tècniques d'interoperabilitat.
- Article 84. Projectes en fase avançada de desenvolupament o que siguin objecte d'un contracte en curs d'execució en la data d'aplicació d'una especificació tècnica d'interoperabilitat.
- Article 85. Procediment per a la sol·licitud de no aplicació de les especificacions tècniques d'interoperabilitat.
- Article 86. Procediment per a la sol·licitud de disconformitat amb les normes nacionals.
- Article 87. Procediment per expedir la declaració «CE» de verificació.
- Article 88. Incompliment de requisits essencials dels subsistemes.
- Article 89. Presumpció de conformitat.

Capítol V. Organismes d'avaluació de la conformitat.

- Article 90. Autoritat notificadora.
- Article 91. Organismes d'avaluació de la conformitat.
- Article 92. Imparcialitat dels organismes d'avaluació de la conformitat.
- Article 93. Personal dels organismes d'avaluació de la conformitat.
- Article 94. Presumpció de conformitat dels organismes d'avaluació de la conformitat.
- Article 95. Subcontractacions i filials dels organismes notificats.
- Article 96. Organismes interns acreditats.
- Article 97. Sol·licitud de notificació.
- Article 98. Procediment de notificació.
- Article 99. Canvis en les notificacions.
- Article 100. Impugnació de la competència d'organismes notificats.
- Article 101. Obligacions operatives dels organismes notificats.
- Article 102. Obligació dels organismes notificats de proporcionar informació.
- Article 103. Coordinació dels organismes notificats.
- Article 104. Organismes designats.

Títol III. Autoritzacions dels subsistemes, les línies i els vehicles.

Capítol I. Subsistemes fixos i línies.

- Article 105. Règim general.
- Article 106. Autorització d'entrada en servei dels subsistemes estructurals fixos.
- Article 107. Millora o renovació dels subsistemes estructurals fixos.
- Article 108. Fases del procediment d'autorització d'entrada en servei dels subsistemes estructurals fixos.
- Article 109. Comunicació prèvia a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.
- Article 110. Assabentament de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària de projectes abans de la seva aprovació.
- Article 111. Avaluació del subsistema després de la construcció i prèvia a l'entrada en servei.
- Article 112. Sol·licitud d'autorització d'entrada en servei de subsistemes estructurals fixos.
- Article 113. Aplicació harmonitzada de l'ERTMS.
- Article 114. Funcionament dels subsistemes estructurals fixos durant les fases intermèdies del seu procés de fabricació, construcció, implantació i verificació.
- Article 115. Reparació dels subsistemes estructurals fixos en situacions d'emergència o després d'una catàstrofe natural o un accident.
- Article 116. Autorització d'elements o components que no siguin d'interoperabilitat.
- Article 117. Procediment d'autorització de posada en servei de noves línies, trams, estacions i terminals.
- Article 118. Procediment d'autorització de posada en servei de modificació de línies, trams, estacions i terminals existents.
- Article 119. Registre de la infraestructura.
- Article 120. Supervisió dels subsistemes estructurals fixos.
- Article 121. Suspensió i revocació de l'autorització d'entrada en servei dels subsistemes estructurals fixos.

Capítol II. Subsistemes mòbils i vehicles.

- Article 122. Règim general.
- Article 123. Posada al mercat dels subsistemes mòbils.
- Article 124. Autorització de posada al mercat de vehicles.
- Article 125. Comunicació prèvia.
- Article 126. Excepcions o disconformitats.
- Article 127. Sol·licitud i emissió de l'autorització de posada al mercat de vehicles.

- Article 128. Ampliació de l'àrea d'ús.
- Article 129. Autorització de tipus de vehicles.
- Article 130. Conformitat dels vehicles amb un tipus de vehicle autoritzat.
- Article 131. Vehicles modificats.
- Article 132. Col·laboració amb l'Agència Ferroviària de la Unió Europea en l'expedició d'autoritzacions de vehicles.
- Article 133. Circulació per a proves, assajos o trasllats.
- Article 134. Numeració i registre de vehicles.
- Article 135. Comprovacions abans de la utilització de vehicles autoritzats.
- Article 136. Inspeccions de vehicles.
- Article 137. Incompliment de requisits essencials per part dels vehicles o tipus de vehicles.
- Article 138. Suspensió i revocació de l'autorització de posada al mercat de vehicles.

Títol IV. Supervisió i inspecció del sector ferroviari.

Capítol I. Serveis de supervisió i inspecció de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

- Article 139. Activitat de supervisió i inspecció de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.
- Article 140. Estratègia i plans de supervisió.
- Article 141. Accions de supervisió.
- Article 142. Atribució de les funcions de supervisió. Equips de supervisió.
- Article 143. Facultats del personal supervisor.
- Article 144. Acreditació del personal supervisor.
- Article 145. Obligacions del personal supervisor.
- Article 146. Deure de col·laboració.
- Article 147. Documentació de les accions de supervisió.
- Article 148. Procediment de supervisió.
- Article 149. Actuacions correctores derivades de les accions de supervisió.
- Article 150. Denúncies d'infraccions.
- Article 151. Límits de les accions de supervisió i col·laboració amb altres òrgans.
- Article 152. Accés a registres de l'activitat ferroviària.

Capítol II. Activitats de policia dels administradors d'infraestructures.

- Article 153. Activitats de policia dels administradors d'infraestructures.
- Article 154. Coordinació amb les activitats de policia dels administradors d'infraestructures.
- Article 155. Acreditació i facultats del personal que dugui a terme funcions d'inspecció.
- Article 156. Procediments d'inspecció dels administradors d'infraestructures.
- Article 157. Límits de les actuacions d'inspecció i col·laboració amb altres òrgans.
- Article 158. Administradors d'infraestructures que no siguin organismes públics.

Disposició addicional primera. Catàleg oficial de senyals de circulació ferroviària.

Disposició addicional segona. Trens tramvia.

Disposició addicional tercera. Règim aplicable a trams de la Xarxa Ferroviària d'Interès General amb característiques tramviàries.

Disposició addicional quarta. Catalogació de vehicles ferroviaris històrics.

Disposició addicional cinquena. Règim aplicable a acords d'acceptació encreuada de material rodant.

Disposició addicional sisena. Matriculació del material rodant.

Disposició addicional setena. Requisits per a l'operació de determinada maquinària d'obra per la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

Disposició addicional vuitena. Disposició de detectors de caiguda d'objectes en línies existents.

Disposició addicional novena. Inventari de passos a nivell i elaboració del pla d'actuacions.

Disposició addicional desena. Inventari d'encreuaments entre andanes i elaboració del pla d'actuacions.

Disposició addicional onzena. Inventari de tancaments i pla d'actuació.

Disposició transitòria primera. Autorització d'entrada en servei de subsistemes fixos i posada en servei de noves línies, trams, estacions i terminals que estiguin en execució.

Disposició transitòria segona. Vehicles ferroviaris.

Disposició transitòria tercera. Inspecció de vehicles.

Disposició transitòria quarta. Normativa aplicable per a la posada al mercat de vehicles fins a l'aprovació de les instruccions ferroviàries.

Disposició transitòria cinquena. Taxes per autorització de vehicles ferroviaris.

Disposició transitòria sisena. Serveis ferroviaris explotats amb vehicles històrics.

Disposició transitòria setena. Entrada en funcionament del Registre europeu de vehicles.

Disposició transitòria vuitena. Inventari de vehicles de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.

Disposició transitòria novena. Organismes designats.

Disposició transitòria desena. Registre de la infraestructura.

Disposició derogatòria única. Disposicions finals.

Disposició final primera. Modificació del Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de circulació ferroviària.

Disposició final segona. Modificació del Reial decret 623/2014, de 18 de juliol, pel qual es regula la investigació dels accidents i incidents ferroviaris i la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris.

Disposició final tercera. Modificació del Reial decret 627/2014, de 18 de juliol, d'assistència a les víctimes d'accidents ferroviaris i als seus familiars.

Disposició final quarta. Modificació del Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament del sector ferroviari.

Disposició final cinquena. Títol competencial.

Disposició final sisena. Incorporació de la normativa de la Unió Europea.

Disposició final setena. Facultats de desplegament.

Disposició final vuitena. Entrada en vigor.

Annex I. Definicions.

Annex II. Elements del sistema ferroviari.

Annex III. Classificació de successos i causes directes.

Annex IV. Indicadors comuns de seguretat.

Annex V. Notificació de les normes nacionals de seguretat.

Annex VI. Requisits i criteris d'avaluació aplicables a les organitzacions que sol·licitin un certificat d'entitat encarregada del manteniment o un certificat respecte a funcions de manteniment externalitzades per una d'aquestes entitats.

Annex VII. Protecció dels passos a nivell.

Annex VIII. Protecció dels encreuaments entre andanes.

Annex IX. Llista de seccions frontereres.

Annex X. Subsistemes.

Annex XI. Requisits essencials.

Annex XII. Procediment de verificació «CE» dels subsistemes.

Annex XIII. Característiques tècniques preliminars del subsistema.

La Directiva (UE) 2016/798 del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de maig de 2016, sobre la seguretat ferroviària, refon i deroga la fonamental Directiva 2004/49/CE, de 29 d'abril de 2004, sobre la seguretat dels ferrocarrils de la Unió Europea i per la qual es modifiquen la Directiva 95/18/CE del Consell, sobre concessió de llicències a les empreses

ferroviàries, i la Directiva 2001/14/CE, relativa a l'adjudicació de capacitat de la infraestructura ferroviària, aplicació de cànons per la seva utilització i certificació de seguretat (directiva de seguretat ferroviària), que va ser objecte de reformes successives de caràcter substancial, les quals es van incorporar al dret intern a través del Reial decret 810/2007, de 22 de juny, pel qual s'aprova el Reglament sobre seguretat en la circulació de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

D'altra banda, la Directiva (UE) 2016/797 del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de maig de 2016, sobre la interoperabilitat del sistema ferroviari dins de la Unió Europea, refon i deroga la Directiva 2008/57/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 17 de juny de 2008, sobre la interoperabilitat del sistema ferroviari dins de la Comunitat, modificada en diverses ocasions de manera substancial, i es va incorporar al dret intern espanyol per mitjà del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, sobre interoperabilitat del sistema ferroviari de la Xarxa Ferroviària d'Interès General. Mitjançant aquesta Directiva (UE) 2016/797, s'estableixen les condicions que s'han de complir per aconseguir la interoperabilitat del sistema ferroviari europeu, per tal d'assolir un nivell òptim d'harmonització tècnica; facilitar, millorar i desenvolupar els serveis de transport per ferrocarril, així com la connexió amb la resta d'estats membres de la Unió Europea i amb tercers països; així com contribuir a la consecució de l'espai ferroviari europeu únic i a la realització progressiva del mercat interior a la Unió Europea.

Totes dues directives, corresponents al pilar tècnic del denominat quart paquet ferroviari de la Unió Europea, estableixen l'obligació dels diferents estats membres d'incorporar-ne el contingut al respecte dret intern al més tard el dia 16 de juny de 2019, i els estats membres podien prorrogar el període de transposició previst per un any sempre que ho comunicuessin a l'Agència Europea de Seguretat Ferroviària i a la Comissió abans del 16 de desembre de 2018. Atesa la incidència que totes dues directives havien de tenir en el sector ferroviari i la complexitat de la regulació, es va considerar convenient comunicar a totes dues Institucions la pròrroga en el període de transposició, d'una banda, i, de l'altra, fer-ne la transposició al dret intern espanyol a través d'un únic text normatiu, en el qual quedin regulades d'ara endavant les matèries esmentades de conformitat amb el que estableixen les noves exigències de la Unió Europea, a la vegada que es deroguen les normes reglamentàries vigents fins ara sobre aquestes. Posteriorment, la Comissió Europea a través de la Directiva (UE) 2020/700 del Parlament Europeu i del Consell, de 25 de maig de 2020, que modifica les directives (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798 pel que fa a la pròrroga dels seus períodes de transposició, atenent la situació ocasionada per la COVID-19, va prorrogar el termini de transposició fins al 31 d'octubre de 2020.

D'altra banda, hi ha diversos aspectes de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, pendents de desplegament, per la qual cosa s'ha considerat adequat incloure en un sol text no només la transposició de les directives esmentades anteriorment sinó també aquests altres aspectes, com són els relacionats amb el personal ferroviari: qualificacions, controls de detecció del consum d'alcohol o substàncies psicoactives, programes formatius o temps màxims de conducció.

Altres aspectes que es despleguen són la regulació dels passos a nivell, els encreuaments a diferent nivell, la protecció de les infraestructures ferroviàries, alguns règims específics de seguretat, com és la circulació ferroviària als ports d'interès general o les seccions frontereres, així com el règim aplicable als vehicles històrics que circulen per la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

Tots aquests temes estan directament relacionats amb la seguretat i la interoperabilitat, la qual cosa en justifica la inclusió en un sol text.

Així mateix, es regula l'activitat de policia i inspecció la competència de les quals correspon als administradors d'infraestructures ferroviàries. No s'ha d'oblidar que els administradors són els titulars de la Xarxa Ferroviària d'Interès General i, en conseqüència, se'ls ha de dotar de facultats per evitar activitats que puguin ser perjudicials a la circulació ferroviària, la qual cosa, en definitiva, facilita una circulació ferroviària segura.

Finalment, s'inclou a la norma la regulació de l'activitat de supervisió i inspecció del sector ferroviari, a què les noves directives atorguen una importància més gran i que

correspon en exclusiva a les autoritats nacionals de seguretat ferroviària, competències que la Llei 38/2015, de 29 de setembre, atribueix a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

Aquest Reial decret l'integren un títol preliminar, quatre títols integrats per 158 articles, onze disposicions addicionals, deu disposicions transitòries, una disposició derogatòria i vuit disposicions finals. A més, conté tretze annexos.

El títol preliminar recull les disposicions generals relatives a l'objecte i l'àmbit d'aplicació del Reial decret.

Així mateix s'estableixen les condicions que s'han de complir per aconseguir la interoperabilitat del sistema ferroviari esmentat i dels serveis que hi transitin, de manera compatible amb la normativa de la Unió Europea. Aquestes condicions es refereixen al projecte, la construcció, l'entrada en servei, la millora, la rehabilitació, la renovació, l'explotació i el manteniment dels elements del sistema, així com a les qualificacions professionals i a les condicions de salut i seguretat aplicables al personal que intervé en la seva explotació i manteniment. Amb això, es pretén:

- a) determinar un nivell òptim d'harmonització tècnica;
- b) facilitar, millorar i desenvolupar els serveis de transport per ferrocarril, així com la connexió amb la resta d'estats membres de la Unió Europea i amb tercers països;
- c) contribuir a la consecució de l'espai ferroviari europeu únic i a la realització progressiva del mercat interior a la Unió Europea.

El títol I es refereix al règim de seguretat operacional en la circulació sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General i es divideix en deu capítols relatius a la seguretat operacional en la circulació ferroviària, al desenvolupament i la gestió de la seguretat ferroviària, a l'autorització de seguretat dels administradors d'infraestructura, al certificat de seguretat únic de les empreses ferroviàries, a les entitats encarregades del manteniment, al règim aplicable al personal ferroviari, al règim dels passos a nivell i altres interseccions, als encreuaments a diferent nivell i les estructures sobre les línies fèrries, a la protecció de les infraestructures ferroviàries i als règims específics de seguretat en la circulació ferroviària aplicables a seccions de la Xarxa Ferroviària d'Interès General o a circulacions que hi transitin.

En aquest títol es defineix la seguretat operacional en la circulació ferroviària, concepte sobre el qual pilota el contingut del Reial decret i que s'ha d'entendre com la qualitat en què els riscos associats a les activitats ferroviàries relatives a l'operació dels trens, o que donen suport directament a aquesta operació, es redueixen i es controlen a un nivell acceptable, per la qual cosa no inclou la protecció contra actes d'interferència voluntària en el sistema ferroviari ni la seguretat ciutadana, i queden fora d'aquest concepte els aspectes relacionats amb la seguretat laboral o la protecció civil, que es regulen a la seva pròpia normativa. Així mateix, es regulen les funcions dels agents del sistema ferroviari i les mesures especials en casos de perturbacions del trànsit ferroviari. Es recullen els indicadors comuns de seguretat i els informes anuals de seguretat i es generalitza l'aplicació dels mètodes comuns de seguretat. Dins de la seva planificació ferroviària, el Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana ha d'elaborar i publicar plans anuals de seguretat.

S'estableix el procediment per a l'autorització de seguretat dels administradors de les infraestructures ferroviàries, la seva vigència i la supervisió i revocació de l'autorització de seguretat. Així mateix, el procediment per a l'autorització, la vigència, la supervisió i la revocació dels certificats de seguretat de les empreses ferroviàries i la col·laboració amb l'Agència Ferroviària de la Unió Europea en l'expedició dels certificats de seguretat únics.

Respecte al personal ferroviari, es regulen els controls per a la detecció del consum d'alcohol i les substàncies psicoactives, les proves utilitzades en controls aleatoris o com a conseqüència d'accidents o incidents, les proves addicionals, els programes formatius, els temps màxims de conducció i el control d'aquests. En tot cas, en els diferents controls es tenen en compte les garanties en el tractament de les mostres i els resultats dels controls i les garanties dels drets de les persones afectades.

Pel que fa als passos a nivell, es fa una regulació comprensiva dels passos a nivell, les proteccions dels passos, els criteris de supressió dels passos, la valoració i la imputació dels costos derivats d'aquests, així com la regulació dels encreuaments entre andanes i la realització dels inventaris tant dels passos a nivell com dels encreuaments entre andanes. En el seu conjunt, constitueix una regulació més àmplia i comprensiva que l'actual.

Respecte a les infraestructures, es regulen els tancaments, les obres ruïnoses o les activitats il·legals, i, finalment, el règim de seguretat en la circulació ferroviària en les infraestructures dels ports d'interès general o de les seccions frontereres, així com les connexions de la Xarxa Ferroviària d'Interès General amb altres xarxes de competència no estatal i el règim aplicable als vehicles històrics que circulen per la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

El títol II, relatiu a la interoperabilitat del sistema ferroviari, està integrat per cinc capítols, dedicats als requisits essencials d'interoperabilitat, les especificacions tècniques d'interoperabilitat i normes nacionals, els components d'interoperabilitat, inclosos els procediments per a la declaració «CE» de conformitat o idoneïtat per a l'ús, els subsistemes, inclosos els casos de no aplicació de les especificacions tècniques d'interoperabilitat, la casuística dels projectes en fase avançada de desenvolupament i el procediment per expedir la declaració «CE» de verificació, i els organismes d'avaluació de la conformitat, inclosos els organismes notificats i els organismes designats.

El títol III està integrat per dos capítols, relatius als subsistemes fixos i línies i als subsistemes mòbils i vehicles, i es refereix a les autoritzacions de subsistemes, línies i vehicles. Inclou el procediment per a l'entrada en servei de subsistemes estructurals fixos, l'autorització de posada en servei de noves línies, trams, estacions i terminals, així com al procediment per a la posada al mercat de subsistemes mòbils i vehicles i les modificacions en el seu règim d'autorització, així com les inspeccions de vehicles i la suspensió i la revocació de les autoritzacions de posada al mercat de vehicles.

El títol IV es refereix a la supervisió i la inspecció del sector ferroviari i està integrat per dos capítols relatius als serveis de supervisió i inspecció, la competència dels quals correspon a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, i les activitats de policia dels administradors d'infraestructures. Totes dues activitats són essencials per al manteniment de la seguretat en l'àmbit ferroviari. Es regula la figura del supervisor, les seves facultats, obligacions, el deure de col·laboració de les entitats del sector ferroviari i el seu personal, el procediment de supervisió i el tractament de les denúncies d'infraccions. En relació amb l'activitat de policia dels administradors d'infraestructura es regula el contingut d'aquestes activitats, l'acreditació del seu personal i el procediment d'inspecció dels administradors.

La regulació de les activitats de supervisió i inspecció en l'àmbit del sector ferroviari és una de les novetats d'aquest Reial decret, ja que recull d'una manera integrada tant les funcions de supervisió de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària com les competències de policia que correspon als administradors d'infraestructures que siguin organismes públics, i deixa al contracte administratiu corresponent les atribucions que puguin correspondre als administradors d'infraestructures que no siguin organismes públics.

El Reial decret es tanca amb onze disposicions addicionals, en les quals es regulen, entre d'altres, el Catàleg oficial de senyals de circulació ferroviària, la situació dels trens tramvia que puguin operar per la Xarxa Ferroviària d'Interès General, la catalogació de vehicles ferroviaris històrics, la matriculació del material rodant, els requisits per a l'operació de determinada maquinària d'obra a la Xarxa Ferroviària d'Interès General o l'ús dels mitjans electrònics; deu disposicions transitòries, una disposició derogatòria i vuit disposicions finals, en les quals es modifiquen el Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de circulació ferroviària, el Reial decret 623/2014, pel qual es regula la investigació dels accidents i incidents ferroviaris i la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris, el Reial decret 627/2014, de 18 de juliol, d'assistència a les víctimes d'accidents ferroviaris i als seus familiars, i el Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament del sector ferroviari.

La competència per incorporar al dret intern la normativa de la Unió Europea esmentada ve donada, a més de pel títol competencial que recull la disposició final

cinquena d'aquest Reial decret, per la disposició final tercera de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, que habilita el Govern per adoptar les mesures necessàries per al desplegament i el compliment de la Llei esmentada.

En compliment del que estableix l'apartat 2 de la disposició final tercera de la Llei esmentada s'han consultat, durant l'elaboració del projecte d'aquest Reial decret, totes les entitats representatives afectades del sector, inclosos els sindicats de treballadors ferroviaris i els fabricants de material ferroviari, així com la Comissió per a la Coordinació del Transport de Mercaderies Perilloses, el Consell Nacional de Transports Terrestres i la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència.

Aquest Reial decret és coherent amb els principis de bona regulació que estableix l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques. El que exposen els paràgrafs anteriors posa de manifest el compliment dels principis de necessitat i eficàcia, atès que es tracta de la transposició d'una directiva i del desplegament de la Llei 38/2015, de 29 de setembre. El Reial decret és conforme al principi de proporcionalitat, atès que conté la regulació imprescindible per a la consecució dels objectius esmentats prèviament, i igualment s'ajusta al principi de seguretat jurídica. Pel que fa al principi de transparència, el Reial decret s'ha sotmès al tràmit de consulta pública que estableix l'article 26.2 de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern, i al tràmit d'audiència i informació públiques del seu article 26.6, atès que afecta els drets i interessos legítims de les persones. Finalment, respecte al principi d'eficiència, si bé es produeix un lleuger increment de les càrregues administratives, totes aquestes són imprescindibles i en cap cas innecessàries i, en bona part, deriven de la normativa de la Unió Europea.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, amb l'aprovació prèvia de la ministra de Política Territorial i Funció Pública, d'acord amb el Consell d'Estat, i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres a la reunió del dia 27 d'octubre de 2020,

DISPOSO:

TÍTOL PRELIMINAR

Disposicions generals

Article 1. *Objecte.*

1. Aquest Reial decret té per objecte el desplegament de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, en matèria de seguretat operacional i interoperabilitat de la Xarxa Ferroviària d'Interès General i dels diferents subsistemes estructurals i funcionals en què es divideix el sistema ferroviari.

2. A aquest efecte, aquest Reial decret desplega els requisits en matèria de seguretat del sistema ferroviari en el seu conjunt, inclosa la gestió en condicions de seguretat de les infraestructures i de les operacions de trànsit i la interacció entre les empreses ferroviàries, els administradors d'infraestructures i altres agents, tant del mateix sistema ferroviari com amb els gestors d'altres infraestructures, i amb aquesta finalitat estableix disposicions per garantir el desenvolupament i la millora de la seguretat, així com la millora de l'accés al mercat dels serveis de transport ferroviari mitjançant:

- a) la definició de responsabilitats entre els diversos agents del sistema ferroviari;
- b) la definició dels requisits per a l'expedició, la renovació, la modificació i la restricció o la revocació dels certificats i autoritzacions de seguretat;
- c) el desplegament de les activitats de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària i la definició de principis comuns de gestió, regulació i supervisió de la seguretat ferroviària;
- d) el règim aplicable al personal ferroviari en relació amb la realització de controls per a la detecció de consum d'alcohol i substàncies psicoactives i temps màxims de conducció;

- e) el règim aplicable als passos a nivell, els encreuaments entre andanes i altres interseccions i els seus sistemes de protecció;
- f) la regulació dels encreuaments a diferent nivell d'altres infraestructures sobre les línies fèrries, així com de la protecció de les infraestructures ferroviàries;
- g) el règim de supervisió i inspecció del sector ferroviari.

3. Així mateix, s'estableixen les condicions que s'han de complir per aconseguir la interoperabilitat del sistema ferroviari esmentat i dels serveis que hi transiten, de manera compatible amb la normativa de la Unió Europea. Aquestes condicions es refereixen al projecte, la construcció, l'entrada en servei, la millora, la rehabilitació, la renovació, l'explotació i el manteniment dels elements del sistema, així com a les qualificacions professionals i a les condicions de salut i seguretat aplicables al personal que intervé en la seva explotació i manteniment. Amb això, es pretén:

- a) determinar un nivell òptim d'harmonització tècnica;
- b) facilitar, millorar i desenvolupar els serveis de transport per ferrocarril, així com la connexió amb la resta d'estats membres de la Unió Europea i amb tercers països;
- c) contribuir a la consecució de l'espai ferroviari europeu únic i a la realització progressiva del mercat interior a la Unió Europea.

A aquest efecte aquest Reial decret preveu, per a cada subsistema, les disposicions relatives als seus components d'interoperabilitat, a les seves interfícies i als procediments, així com a les condicions de compatibilitat global del sistema ferroviari requerides per aconseguir la seva interoperabilitat.

Article 2. Àmbit d'aplicació.

1. Aquest Reial decret s'aplica al sistema ferroviari de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

2. Les disposicions que comprèn aquest Reial decret són aplicables a tots els actors del sistema ferroviari, i en particular a les empreses ferroviàries i els administradors d'infraestructures, tal com els defineix, i així mateix a qualsevol empresa pública o privada l'activitat de la qual consisteix a prestar serveis de transport de mercaderies o viatgers per ferrocarril a través de la xarxa esmentada.

3. Aquest Reial decret no s'aplica:

- a) als metros;
- b) als tramvies i els vehicles ferroviaris lleugers, així com a la infraestructura utilitzada exclusivament per aquests vehicles;
- c) a les xarxes separades funcionalment del sistema ferroviari de la Xarxa Ferroviària d'Interès General i que es destinin amb caràcter exclusiu a l'explotació de serveis de viatgers locals, urbans o suburbans, així com les empreses que explotin exclusivament aquestes xarxes;
- d) a la infraestructura ferroviària de propietat privada, incloses les vies secundàries, utilitzada pel seu propietari o per un operador per a les seves respectives activitats de transport de mercaderies o per al transport de persones sense finalitats comercials, així com els vehicles utilitzats exclusivament en aquesta infraestructura;
- e) a la infraestructura reservada a un ús estrictament local, històric o turístic i els vehicles que exclusivament hi circulin.

TÍTOL I

Règim de seguretat operacional sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General

CAPÍTOL I

La seguretat operacional ferroviària

Article 3. *La seguretat operacional ferroviària.*

1. Als efectes d'aquest Reial decret s'ha d'entendre per seguretat operacional la qualitat en què els riscos associats a les activitats ferroviàries relatives a l'operació dels trens, o que donen suport directament a aquesta operació, es redueixen i es controlen a un nivell acceptable, per la qual cosa no inclou la protecció contra actes d'interferència voluntària en el sistema ferroviari ni la seguretat ciutadana.

La seguretat operacional inclou els aspectes de la seguretat en la circulació ferroviària recollits a l'article 64.2 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.

2. Queden exclosos d'aquest Reial decret els aspectes relacionats amb la seguretat laboral, que queden regulats segons la seva normativa pròpia, així com la protecció civil en els aspectes no regulats per la normativa tècnica d'interoperabilitat.

3. Totes les referències que es facin en aquest Reial decret al terme seguretat s'han d'entendre referides a seguretat operacional, excepte quan es faci constar expressament.

Article 4. *Funcions dels agents del sistema ferroviari.*

1. Els diferents òrgans de l'Administració General de l'Estat, els seus organismes públics dependents o vinculats i entitats ferroviàries integrants del sector públic institucional estatal que tinguin atribuïdes potestats administratives, dins dels límits de les seves respectives competències:

a) han de vetllar pel manteniment general de la seguretat ferroviària i, quan sigui raonablement viable, per la seva millora permanent, tenint en compte l'evolució de les normes nacionals, de la Unió Europea i internacionals i del progrés tècnic i científic, i han de donar prioritat a la prevenció d'accidents;

b) han de vetllar pel compliment de tota la legislació aplicable de manera oberta i no discriminatòria, amb vista a fomentar un sistema de transport ferroviari europeu únic;

c) han de vetllar perquè les mesures destinades a desenvolupar i millorar la seguretat ferroviària tinguin en compte la necessitat d'un enfocament sistèmic d'aquesta;

d) han d'elaborar i publicar plans anuals de seguretat que recullin les mesures previstes per assolir els objectius comuns de seguretat; i

e) quan sigui oportú, han de prestar el seu suport a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea en el seguiment de l'evolució de la seguretat ferroviària a escala de la Unió Europea.

2. Les empreses ferroviàries i els administradors d'infraestructures són responsables de l'explotació segura del sistema ferroviari i del control de riscos relacionat amb aquest, cada un d'ells respecte de la part del sistema que li competeixi. Per a això:

a) han d'aplicar les mesures necessàries de control de riscos que preveu el mètode comú de seguretat per a l'avaluació i la valoració del risc, i han de cooperar entre si i amb altres actors quan sigui procedent;

b) han d'aplicar les normes de la Unió Europea i les normes nacionals que siguin aplicables;

c) han d'establir sistemes de gestió de la seguretat de conformitat amb aquest Reial decret, en què han de tenir en compte els riscos derivats de les activitats d'altres agents i de tercers;

d) s'han de fer càrrec de la seva part del sistema i de la seva explotació segura, inclosos el subministrament de material i la contractació de serveis, davant dels usuaris, els clients, els treballadors afectats i altres agents que preveu l'apartat 3; sense perjudici de la responsabilitat civil que sigui procedent d'acord amb la normativa vigent;

e) si és procedent, han d'obligar contractualment els altres agents esmentats a l'apartat 3 que tinguin una possible incidència en la seguretat de l'explotació del sistema ferroviari perquè apliquin mesures de control de riscos; i

f) han de garantir que els seus contractistes apliquin mesures de control de riscos mitjançant l'aplicació del mètode comú de seguretat per a la vigilància, i han de vetllar perquè s'estipulin clàusules en aquest sentit en els seus acords contractuals que s'han de donar a conèixer a petició de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària o, si s'escau, de l'Agència Ferroviària de la Unió Europea.

3. Sense perjudici de les responsabilitats de les empreses ferroviàries i dels administradors d'infraestructures a què es refereix l'apartat 2, les entitats encarregades del manteniment i tots els altres agents que tinguin una possible incidència en la seguretat de l'explotació del sistema ferroviari, inclosos fabricants, prestadors de serveis de manteniment, posseïdors, proveïdors de serveis, entitats adjudicatòries, transportistes, expedidors, destinataris, carregadors, descarregadors, omplidors i descarregadors de cisternes:

a) han d'aplicar les mesures necessàries de control de riscos, si s'escau cooperant amb altres agents;

b) han de vetllar perquè els subsistemes, els accessoris, els equips i els serveis que prestin siguin conformes als requisits i a les condicions d'utilització previstes a fi que l'empresa ferroviària o l'administrador d'infraestructures de què es tracti els puguin utilitzar de manera segura.

4. Les empreses ferroviàries, els administradors d'infraestructures i qualsevol agent esmentats a l'apartat 3 que observi o tingui coneixement d'un risc per a la seguretat que es relacioni amb defectes i disconformitats de la construcció o avaries de l'equip tècnic, inclosos els dels subsistemes estructurals, dins dels límits de la seva competència respectiva:

a) han d'adoptar les mesures correctores necessàries per abordar el risc detectat;

b) han d'informar dels riscos les altres parts implicades, amb el propòsit que aquestes puguin adoptar les mesures correctores necessàries per garantir de manera permanent la seguretat del sistema ferroviari. Per a això poden utilitzar els procediments o eines creats, si s'escau, per l'Agència Ferroviària de la Unió Europea per a aquest efecte.

5. En el cas d'intercanvi de vehicles entre empreses ferroviàries, qualsevol agent implicat ha d'intercanviar tota la informació útil relativa a la seguretat de l'explotació. En particular, s'han d'intercanviar almenys la informació sobre l'estat i l'historial del vehicle concret de què es tracti, els elements dels expedients de manteniment als efectes de traçabilitat, així com les cartes de port per al seguiment de la traçabilitat de les operacions de càrrega.

Article 5. Règim de circulació sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

1. A la circulació sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General li són aplicables el Reglament de circulació ferroviària aprovat pel Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, les normes que en matèria de seguretat aprovi el ministre de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, així com les disposicions de desplegament del Reglament de circulació ferroviària previstes en aquest.

2. L'incompliment de les condicions exigibles per a la circulació que pugui comportar riscos per a la seguretat és causa de paralització del tren per part de l'administrador

d'infraestructures, a instància pròpia o de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, en l'estació o la via d'apartador que aquest administrador determini.

3. Quan sigui necessari resoldre amb urgència les incidències que es produeixen en relació amb la seguretat del trànsit ferroviari, els administradors d'infraestructures poden prendre, amb caràcter provisional, les decisions pertinents, i les han de comunicar, en el termini màxim de vint-i-quatre hores des de la seva adopció, a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

4. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot emetre recomanacions tècniques per afavorir el compliment del Reglament de circulació ferroviària i la resta de la normativa de seguretat ferroviària per part de les empreses ferroviàries i dels administradors d'infraestructures.

5. Tot el personal que exerceixi funcions relacionades amb la seguretat en la circulació ferroviària sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General està obligat a conèixer, en la part que l'afecti, el Reglament de circulació ferroviària i la resta de la normativa de seguretat ferroviària, així com les parts dels sistemes de gestió de seguretat i les normes internes de les seves entitats que els corresponguin, per poder-los aplicar en l'exercici de les seves funcions.

6. Les ordres, les circulars, les comunicacions i les consignes de circulació que es produeixen en l'àmbit de la Xarxa Ferroviària d'Interès General s'han d'efectuar en l'idioma castellà.

Article 6. *Mesures especials en cas de perturbacions del trànsit ferroviari.*

1. Els administradors d'infraestructures han d'elaborar un pla de contingències de conformitat amb el que disposa l'article 37 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, les parts relatives a la seguretat operacional del qual han de formar part del seu sistema de gestió de la seguretat, i l'han de posar en coneixement del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana.

2. Les empreses ferroviàries estan obligades a posar a disposició de l'administrador d'infraestructures ferroviàries els recursos que aquest reclami i a prestar-li la col·laboració que se'ls requereixi. Per la utilització d'aquests recursos, s'ha de satisfer a les empreses ferroviàries que no hagin estat les causants de la perturbació en el trànsit ferroviari la contraprestació corresponent, que s'ha de calcular de conformitat amb el que estableixi l'ordre corresponent del ministre de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, tret que hi hagi un acord previ entre les parts afectades. En el seu desplegament, aquesta ordre ha de rebre l'informe de la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència.

3. En les perturbacions que es produeixen com a conseqüència d'atropellaments de persones amb resultat de mort, i sense perjudici de l'avís oportú a l'autoritat judicial, s'ha de disposar el que sigui necessari perquè el tren afectat pugui reprendre el servei com més aviat millor.

Article 7. *Obligació de registrar dades sobre successos relacionats amb la seguretat ferroviària i informar sobre aquests.*

1. Els administradors d'infraestructures i les empreses ferroviàries han d'identificar, registrar i conservar, durant un termini mínim de 10 anys:

- a) La informació que hagin obtingut en l'exercici de les tasques d'investigació i anàlisi d'accidents i incidents, portades a terme d'acord amb el que estableixi el seu sistema de gestió de la seguretat.
- b) La informació relativa a les mesures adoptades per a la seva prevenció futura.
- c) La informació sobre notificacions efectuades pel personal sobre possibles perills, recopilada de conformitat amb els criteris de la cultura de seguretat de l'entitat.

2. En particular, els administradors d'infraestructures i les empreses ferroviàries han de disposar de pautes per a l'extracció, la custòdia i el tractament de la informació emmagatzemada en els registradors jurídics dels vehicles implicats en accidents i

incidents, així com en els dispositius de gravació dels llocs de comandament, que permetin assegurar que aquesta informació estigui disponible sense cap alteració durant la investigació i anàlisi del succés.

3. Sense perjudici de les obligacions dels administradors d'infraestructures i les empreses ferroviàries pel que fa a la protecció de dades de caràcter personal, aquestes entitats han de proporcionar a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària la informació que s'indica a continuació sobre cada accident o incident que es produeixi a la Xarxa Ferroviària d'Interès General:

- a) Identificació de l'administrador d'infraestructures i de les empreses ferroviàries involucrades.
- b) Data i lloc dels fets.
- c) Identificació i característiques de la infraestructura ferroviària.
- d) Identificació i característiques dels vehicles ferroviaris.
- e) Descripció del succés, inclosa la identificació del seu tipus, de conformitat amb la taxonomia que inclou l'annex III.
- f) Presumptes causes.
- g) Conseqüències.
- h) Mesures adoptades per l'entitat immediatament.
- i) Mesures adoptades per l'entitat després de l'anàlisi.
- j) Informació sobre antecedents del succés, com altres successos similars o notificacions prèvies relacionades.

4. La informació que preveu l'apartat 3 s'ha de traslladar en format electrònic, d'acord amb les especificacions, els formats i els terminis que per a cada paràmetre estableixi l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària mitjançant una resolució.

Article 8. *Informe anual de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.*

L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de publicar un informe anual sobre les seves activitats de l'any anterior i l'ha de trametre a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea abans del 30 de setembre de cada any. L'informe ha de contenir informació sobre:

- a) l'evolució de la seguretat ferroviària, inclòs un inventari dels indicadors comuns de seguretat;
- b) els canvis més importants i significatius en la legislació i en la reglamentació relatives a la seguretat ferroviària;
- c) el desenvolupament de la certificació de la seguretat i de l'autorització de seguretat;
- d) els resultats i l'experiència adquirida en relació amb la supervisió dels administradors d'infraestructures i les empreses ferroviàries, en particular el nombre i els resultats de les inspeccions i les auditories efectuades;
- e) les exempcions acordades al sistema de certificació de les entitats encarregades del manteniment;
- f) l'experiència de les empreses ferroviàries i els administradors d'infraestructures en l'aplicació dels mètodes comuns de seguretat pertinents.

Article 9. *Plans anuals de seguretat.*

En el marc de la planificació ferroviària, el Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana ha d'establir les línies estratègiques en matèria de seguretat ferroviària, per assolir els objectius comuns de seguretat a la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

En desenvolupament d'aquestes línies estratègiques, el Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana ha d'elaborar i publicar plans anuals de seguretat, de conformitat amb el procediment que s'estableixi mitjançant una ordre del ministre de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana.

CAPÍTOL II

Desenvolupament i gestió de la seguretat ferroviària

Article 10. *Indicadors comuns de seguretat, mètodes comuns de seguretat i objectius comuns de seguretat.*

1. Per facilitar l'avaluació de la consecució dels objectius comuns de seguretat i assegurar el seguiment de l'evolució general de la seguretat ferroviària a escala de la Unió Europea, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de recollir informació sobre els indicadors comuns de seguretat mitjançant la realització d'informes anuals de conformitat amb l'article 8. Els indicadors comuns de seguretat estan recollits a l'annex IV.

2. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de proposar sense demora la introducció dels canvis necessaris en les normes nacionals després de l'adopció dels mètodes comuns de seguretat i les seves modificacions per part de les institucions de la Unió Europea.

3. S'han d'introduir les modificacions necessàries a les normes nacionals a fi de complir, com a mínim, els objectius comuns de seguretat d'acord amb els calendaris d'aplicació assignats per les institucions de la Unió Europea. Aquestes modificacions s'han de tenir en compte als plans anuals de seguretat. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de notificar aquestes normes a la Comissió, de conformitat amb el que estableix l'article 12 d'aquest Reial decret.

Article 11. *Normes nacionals en l'àmbit de la seguretat.*

1. Les normes nacionals en l'àmbit de la seguretat, notificades a la Unió Europea, han de complir els requisits següents:

- a) han de correspondre a un dels tipus determinats d'acord amb l'annex V;
- b) s'han d'ajustar a la legislació de la Unió Europea, inclosos en particular les especificacions tècniques d'interoperabilitat, els objectius comuns de seguretat i els mètodes comuns de seguretat; i
- c) no han de constituir una forma de discriminació arbitrària o una restricció dissimulada de les operacions del transport ferroviari entre els estats membres.

2. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de publicar a la seva pàgina web la llista de les normes nacionals aplicables, que ha de ser d'accés lliure per a tots els interessats.

Article 12. *Establiment i notificació de noves normes nacionals en l'àmbit de la seguretat.*

1. Es poden establir noves normes nacionals en els casos següents:

- a) quan les normes relatives a mètodes de seguretat vigents no responguin a un mètode comú de seguretat;
- b) quan les normes d'operació de la xarxa ferroviària encara no estiguin cobertes per les especificacions tècniques d'interoperabilitat;
- c) com a mesura preventiva urgent, en particular arran d'un accident o d'un incident;
- d) quan sigui necessari revisar una norma ja notificada;
- e) quan les normes relatives als requisits per al personal que exerceix tasques crítiques de seguretat, inclosos els criteris de selecció, l'aptitud física i psicològica i la formació professional, no estiguin regulats encara per una especificació tècnica d'interoperabilitat ni per la normativa de la Unió Europea.

2. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha d'enviar el projecte de noves normes nacionals juntament amb la justificació de la seva introducció en l'ordenament jurídic nacional a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea i a la Comissió Europea, abans de la seva aprovació i quan la norma projectada estigui en un estat prou desenvolupat per

permetre a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea portar a terme el seu examen de conformitat amb la normativa de la Unió Europea.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de notificar tant el text del projecte normatiu com el text que s'aprovi finalment de les normes nacionals a través dels sistemes informàtics establerts a la normativa de la Unió Europea.

4. No obstant això, es pot adoptar i aplicar una nova norma de manera immediata en el cas de mesures preventives urgents sense l'enviament previ del projecte. Aquesta norma s'ha de notificar de conformitat amb la normativa de la Unió Europea.

5. No s'han de notificar les normes i les limitacions de naturalesa estrictament local. En aquests casos, s'han d'esmentar aquestes normes i limitacions en el registre de la infraestructura ferroviària que indica l'article 119 o s'han d'indicar en la declaració sobre la xarxa en què estiguin publicades les normes i les limitacions.

6. Sense perjudici del que disposa l'apartat anterior, les normes nacionals no notificades d'acord amb aquest article no s'apliquen als efectes d'aquest Reial decret.

Article 13. *Sistemes de gestió de la seguretat.*

1. Els administradors d'infraestructures i les empreses ferroviàries han d'establir els seus respectius sistemes de gestió de la seguretat per garantir que el sistema ferroviari pugui complir almenys els objectius comuns de seguretat, que sigui conforme als requisits de seguretat fixats a les especificacions tècniques d'interoperabilitat, així com que s'apliquin els elements pertinents dels mètodes comuns de seguretat i les normes nacionals notificades.

2. El sistema de gestió de la seguretat s'ha de documentar en totes les seves parts i ha de descriure, en particular, el repartiment de responsabilitats dins de l'organització de l'administrador d'infraestructures o de l'empresa ferroviària. Ha d'indicar com s'assegura, en tots els nivells, el control dels gestors i la participació del personal i els seus representants i com es vetlla per la millora permanent del sistema de gestió de la seguretat. Hi ha d'haver un compromís clar per aplicar sistemàticament els coneixements i els mètodes sobre el factor humà. Els administradors d'infraestructures i les empreses ferroviàries han de fomentar, a través del sistema de gestió de la seguretat, una cultura de confiança i aprenentatge mutu, en què s'animi el personal perquè contribueixi al desenvolupament de la seguretat alhora que es garanteix la confidencialitat.

3. El sistema de gestió de la seguretat ha de constar, almenys, dels elements bàsics següents:

- a) una política de seguretat aprovada pel director executiu de l'organització i comunicada a tot el personal;
- b) els objectius qualitatius i quantitatius de l'organització respecte al manteniment i la millora de la seguretat, i plans i procediments per assolir aquests objectius;
- c) els procediments per complir les normes tècniques i d'explotació existents, o altres condicions preceptives establertes a les especificacions tècniques d'interoperabilitat, les normes nacionals i a altres normes pertinents o a decisions d'autoritats;
- d) els procediments per garantir el compliment de les normes i altres condicions preceptives al llarg de la vida útil dels equips i les operacions;
- e) els procediments i els mètodes per determinar i avaluar riscos i aplicar les mesures de control del risc sempre que un canvi de les condicions de funcionament o la introducció d'un nou material impliquin nous riscos en les infraestructures o en la interfície home-màquina-organització;
- f) els programes de formació del personal i els sistemes que garanteixin el manteniment de la competència del personal i l'acompliment consegüent de les seves cometes, en particular les mesures sobre aptitud física i psicològica;
- g) les mesures per al subministrament d'informació suficient dins de la mateixa organització i, si s'escau, amb altres organitzacions del sistema ferroviari;

- h) els procediments i els formats de la documentació d'informació sobre la seguretat, i la designació del procediment de control de la configuració de la informació vital relativa a la seguretat;
- i) els procediments que garanteixin la notificació, la investigació i l'anàlisi dels accidents, els incidents, els quasi accidents i altres incidències perilloses, així com l'adopció de les mesures de prevenció necessàries;
- j) els plans d'acció, alerta i informació en cas d'emergència, acordats amb les autoritats públiques pertinents;
- k) les disposicions relatives a la realització de l'auditoria interna periòdica del sistema de gestió de la seguretat;
- l) Els plans de contingències dels administradors d'infraestructures i, en el cas de les empreses ferroviàries, els acordats amb aquests administradors.

Els administradors d'infraestructures i les empreses ferroviàries han d'incorporar al sistema de gestió de seguretat qualsevol altre element que considerin necessari per cobrir adequadament els riscos de seguretat, de conformitat amb l'avaluació de riscos que sorgeixen de la seva activitat pròpia.

4. El sistema de gestió de la seguretat s'ha d'adaptar al tipus, a l'abast, a l'àmbit d'operació i a altres condicions de l'activitat duta a terme. Ha de garantir el control de tots els riscos creats per l'activitat de l'administrador d'infraestructures o de l'empresa ferroviària, inclosos els relatius a la prestació de serveis de manteniment, sense perjudici del que disposa el capítol V, al subministrament de material i a l'ús de contractistes. Sense perjudici de les normes nacionals i internacionals en matèria de responsabilitat que siguin aplicables en cada moment, el sistema de gestió de la seguretat ha de tenir en compte, així mateix, si s'escau i quan sigui raonable, els riscos derivats d'activitats que duguin a terme altres agents esmentats a l'article 4.

5. El sistema de gestió de la seguretat de l'administrador d'infraestructures ha de tenir en compte els efectes de les activitats de les diverses empreses ferroviàries en la xarxa i ha d'adoptar disposicions perquè totes les empreses ferroviàries puguin operar de conformitat amb les especificacions tècniques d'interoperabilitat i les normes nacionals i amb les condicions fixades al seu respectiu certificat de seguretat únic.

Els sistemes de gestió de la seguretat han de preveure la coordinació dels procediments d'emergència de l'administrador d'infraestructures amb totes les empreses ferroviàries que operin en la seva infraestructura i amb els serveis d'emergència, per facilitar la intervenció ràpida dels serveis de rescat, i amb qualsevol altra part que es pugui veure implicada en una situació d'emergència. En el cas de les infraestructures transfrontereres, la cooperació entre els administradors d'infraestructures implicats ha de facilitar la coordinació i la preparació necessàries dels serveis d'emergència corresponents a banda i banda de la frontera.

Article 14. *Informes anuals de seguretat.*

Abans del 31 de maig de cada any, tots els administradors d'infraestructures i les empreses ferroviàries han de presentar a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària un informe anual de seguretat relatiu a l'any natural anterior. L'informe de seguretat ha de constar dels elements següents:

- a) informació sobre com s'han complert els objectius de seguretat de l'organització durant el període esmentat i els resultats dels plans de seguretat;
- b) un informe sobre la definició d'indicadors nacionals de seguretat i dels indicadors comuns de seguretat en la mesura en què siguin aplicables per a l'organització que informi;
- c) els resultats de les auditories internes de la seguretat;
- d) les observacions respecte a les deficiències i als funcionaments defectuosos dels serveis ferroviaris i de la gestió de la infraestructura que puguin tenir interès per a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, amb inclusió d'un resum de la informació facilitada pels agents corresponents de conformitat amb l'article 4, apartat 4, punt b); i
- e) un informe sobre l'aplicació dels mètodes comuns de seguretat pertinents.

CAPÍTOL III

Autorització de seguretat

Article 15. *Autorització de seguretat dels administradors d'infraestructures.*

1. Per a l'exercici de les funcions d'administració d'infraestructures a la Xarxa Ferroviària d'Interès General, els administradors d'infraestructures han de disposar de la preceptiva autorització de seguretat emesa per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

2. L'autorització de seguretat confirma que l'administrador d'infraestructures ha establert i ha aprovat un sistema propi de gestió de la seguretat segons el que disposa l'article 13, i inclou els procediments i les disposicions que estableix l'article esmentat perquè es compleixin els requisits necessaris per al disseny, el manteniment i l'explotació de la infraestructura ferroviària en condicions de seguretat, inclosos, si s'escau, el manteniment i l'explotació del sistema de control del trànsit i de senyalització.

3. Els administradors d'infraestructures estan obligats a complir, en tot moment, les condicions establertes a la seva respectiva autorització de seguretat. L'incompliment d'aquestes condicions pot determinar l'aplicació dels procediments dels articles 19 i 20 sense perjudici del règim sancionador establert a la normativa vigent.

4. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de comunicar a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea les autoritzacions de seguretat que hagi expedit, renovat, modificat o revocat en un termini de dues setmanes des de la data de la seva expedició, renovació, modificació o revocació. Aquesta informació ha d'indicar el nom i l'adreça de l'administrador d'infraestructures titular de l'autorització de seguretat, la data d'expedició, l'abast i la validesa d'aquesta i, en cas de revocació, les raons de la seva decisió.

Article 16. *Sol·licitud de l'autorització de seguretat.*

1. Per obtenir l'autorització de seguretat, l'administrador d'infraestructures ha de presentar una sol·licitud a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària a la qual s'ha d'adjuntar la documentació que justifiqui que el sol·licitant disposa d'un sistema de gestió de la seguretat i compleix els requisits específics necessaris per a l'administració de la xarxa en les condicions de seguretat adequades.

2. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot sol·licitar els documents o la informació addicional que siguin necessaris per completar la documentació aportada a la sol·licitud.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de proporcionar gratuïtament una guia orientativa, a través de la seva pàgina web, que ha d'exposar i precisar els requisits que s'han de complir i els documents que s'han d'adjuntar per a l'obtenció de les autoritzacions de seguretat.

Article 17. *Resolució sobre la sol·licitud d'atorgament de l'autorització de seguretat.*

1. Per expedir l'autorització de seguretat l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha d'avaluar l'expedient en relació amb tots els elements que especifica aquest article, els objectius comuns de seguretat, la seva conformitat amb els requisits de seguretat fixats a les especificacions tècniques d'interoperabilitat, així com el fet que s'apliquin els elements pertinents dels mètodes comuns de seguretat i les normes nacionals notificades.

2. En el termini d'un mes a partir de la recepció de la sol·licitud, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de notificar a l'administrador d'infraestructures que l'expedient està complet o li ha de demanar la informació complementària o els documents que consideri pertinent sobre aquella, per al lliurament dels quals ha d'establir un termini màxim.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària té la facultat d'efectuar, com a part de l'avaluació esmentada, visites i inspeccions de les instal·lacions de l'administrador d'infraestructures, així com auditories.

4. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària està obligada a resoldre expressament i notificar sense demora, com a màxim dins dels quatre mesos següents a la data de la recepció de la documentació que acompanya la sol·licitud inicial o de qualsevol altra informació o documentació complementària sol·licitada, sobre l'autorització de seguretat, o sobre la no procedència d'aquesta.

5. Les resolucions de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària han de ser sempre motivades i posen fi a la via administrativa. Contra aquestes es pot interposar un recurs potestatiu de reposició, en el termini d'un mes des de la notificació de la resolució, o acudir directament a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

6. En el cas de les infraestructures transfrontereres l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de cooperar amb les autoritats nacionals de seguretat competents a l'efecte de l'expedició de les autoritzacions de seguretat.

Article 18. *Vigència de l'autorització de seguretat.*

1. L'autorització de seguretat té un període de vigència màxim de cinc anys. Es pot renovar sempre que es compleixin les condicions exigides per al seu atorgament, amb la sol·licitud prèvia de l'administrador d'infraestructures, formulada, almenys, sis mesos abans de la seva data d'expiració.

2. L'autorització de seguretat s'ha de revisar, en tot o en part, sempre que es produeixin modificacions substancials en les condicions que es van acreditar per al seu atorgament pel que fa als sistemes fixos, o pel que fa als principis i les normes bàsiques que regeixen la seva explotació i manteniment. A aquest efecte, els administradors d'infraestructures han de notificar sense demora a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària qualsevol modificació que es produeixi sobre els aspectes esmentats.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot exigir la revisió de les autoritzacions de seguretat que hagi expedit si es produeixen canvis substancials en el marc reglamentari de la seguretat.

Article 19. *Supervisió de l'autorització de seguretat.*

1. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de portar a terme, en l'àmbit de les seves competències, els controls necessaris per comprovar el compliment pels administradors d'infraestructures de les normes de seguretat en relació amb la seva activitat.

2. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha d'utilitzar la informació recopilada durant el procés d'expedició de l'autorització de seguretat a l'efecte de la supervisió de l'activitat dels administradors d'infraestructures.

Així mateix, i per tal de renovar les autoritzacions de seguretat, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha d'utilitzar la informació recopilada durant les seves activitats de supervisió.

3. Quan l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària constati l'incompliment per part de l'administrador d'infraestructures d'alguna de les condicions o requisits que recull la seva autorització de seguretat, ho pot comunicar a aquesta entitat perquè, en el termini màxim de sis mesos des de la data de notificació, ho esmeni. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot ampliar aquest termini, excepcionalment, amb la petició motivada prèvia de l'administrador d'infraestructures.

4. Excepcionalment, en cas que detecti un risc greu per a la seguretat, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot establir o requerir a l'administrador d'infraestructures que estableixi mesures temporals de seguretat, inclosa la restricció de les activitats admeses en l'autorització de seguretat.

La resolució de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària relativa a les mesures temporals de seguretat és executòria, sense perjudici que l'administrador d'infraestructures afectat la pugui impugnar mitjançant la interposició d'un recurs potestatiu de reposició, en el termini d'un mes, o acudint directament a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

Article 20. *Revocació de l'autorització de seguretat.*

1. Quan el nivell dels incompliments detectats per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària a què es refereix l'apartat 3 de l'article 19 així ho requereixi, o quan l'entitat no els hagi esmenat, l'Agència ha de procedir, si s'escau, a la revocació total o parcial de l'autorització, i per fer-ho ha d'iniciar el procediment oportú.

Amb caràcter previ a l'inici del procediment, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot dur a terme actuacions per completar la informació sobre els fets que en motiven la incoació i les circumstàncies rellevants que concorrin en el cas.

2. Un cop iniciat el procediment, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot adoptar les mesures provisionals que consideri oportunes per raons de seguretat.

3. Un cop acordada la iniciació del procediment, s'ha de notificar a l'administrador d'infraestructures afectat, que disposa d'un termini de quinze dies, des de la data de la notificació, per aportar totes les al·legacions, els documents o les informacions que consideri convenients.

4. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de resoldre i notificar en el termini de sis mesos des de l'inici de l'expedient, inclòs un pronunciament exprés sobre les mesures provisionals adoptades. Aquestes mesures queden sense efecte si, un cop transcorregut aquest termini, el procediment no s'ha resolt. Un cop transcorregut aquest termini sense que s'hagi notificat la resolució de suspensió es produeix la caducitat del procediment, i la suspensió queda sense efecte.

Les resolucions de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària sempre han de ser motivades i posen fi a la via administrativa. Contra aquestes resolucions s'hi pot interposar un recurs potestatiu de reposició, en el termini d'un mes, o es pot acudir directament a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

5. La modificació, la suspensió o la revocació, total o parcial, de l'autorització de seguretat no dona lloc a cap indemnització a favor del seu titular i s'ha de portar a efecte sense perjudici d'aplicar, si s'escau, el règim sancionador previst a la normativa vigent.

6. En tot el que no prevegin la Llei 38/2015, de 29 de setembre, aquest Reial decret i les disposicions reglamentàries que, a aquest efecte, es dictin, el procediment s'ha d'ajustar al que estableix la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

CAPÍTOL IV

Certificat de seguretat únic

Article 21. *Certificat de seguretat únic.*

1. Qualsevol empresa ferroviària que vulgui prestar un servei de transport ferroviari sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General ha d'estar en possessió d'un certificat de seguretat únic, expedit per:

a) L'Agència Ferroviària de la Unió Europea, que expedeix un certificat de seguretat únic a les empreses ferroviàries quan l'àmbit d'operació compregui més d'un Estat membre de la Unió Europea i quan l'àmbit d'operació es limiti a la Xarxa Ferroviària d'Interès General excepte en el cas que preveu el punt b).

b) L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària quan l'àmbit d'operació es limiti a la Xarxa Ferroviària d'Interès General i així ho sol·liciti l'empresa.

2. El certificat de seguretat únic acredita que l'empresa ferroviària ha establert un sistema propi de gestió de la seguretat i que està en condicions de complir els requisits sobre sistemes de control, circulació i seguretat ferroviària, de coneixements i requisits del seu personal relacionat amb la seguretat de la circulació ferroviària i de característiques tècniques del material rodant ferroviari que utilitza i de les condicions del seu manteniment, per tal de controlar els riscos i prestar serveis de transport a la xarxa de manera segura.

3. Les empreses ferroviàries estan obligades a complir, en tot moment, les condicions establertes al seu certificat de seguretat únic. L'incompliment d'aquestes condicions pot determinar l'aplicació dels procediments dels articles 25 i 26, sense perjudici de l'aplicació del règim sancionador establert a la normativa vigent.

4. El certificat de seguretat únic s'atorga a l'empresa ferroviària respecte del conjunt dels serveis que hagi de prestar i de les línies ferroviàries sobre les quals pretengui dur a terme la seva activitat.

Article 22. *Sol·licitud del certificat de seguretat únic a la Xarxa Ferroviària d'Interès General.*

1. Per obtenir el certificat de seguretat únic, l'empresa ferroviària ha de presentar una sol·licitud en què ha d'especificar el tipus i l'abast dels serveis ferroviaris a efectuar i l'àmbit d'operació previst.

2. La sol·licitud del certificat de seguretat únic s'ha d'acompanyar de documentació que acrediti que:

a) l'empresa ferroviària ha establert el seu sistema de gestió de la seguretat de conformitat amb el que disposa l'article 13 i que compleix els requisits establerts a les especificacions tècniques d'interoperabilitat, els mètodes comuns de seguretat i els objectius comuns de seguretat, així com a altres normes pertinents, amb la finalitat de controlar els riscos i prestar serveis de transport de manera segura dins de la Xarxa Ferroviària d'Interès General i

b) l'empresa ferroviària, si s'escau, compleix els requisits establerts a les normes nacionals notificades d'acord amb l'article 12.

Tant la sol·licitud com la documentació annexa, així com la informació que es pugui obtenir durant la tramitació de l'expedient, les etapes intermèdies dels procediments corresponents i els seus resultats s'han de presentar a través de la finestra única de la Unió Europea.

3. En cas que l'àmbit d'operació estigui inclòs íntegrament a la Xarxa Ferroviària d'Interès General, el sol·licitant ha d'optar perquè l'autoritat atorgant del certificat de seguretat únic sigui l'Agència Ferroviària de la Unió Europea o l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, cas en què és aplicable l'article següent.

Article 23. *Resolució sobre la sol·licitud d'atorgament del certificat de seguretat únic.*

1. Per expedir el certificat de seguretat únic, en els casos en què li correspongui la competència per fer-ho, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha d'avaluar l'expedient en relació amb tots els elements que especifica l'article anterior i ha d'aplicar el Reglament d'execució (UE) 2018/763 de la Comissió, de 9 d'abril de 2018, pel qual s'estableixen les modalitats pràctiques per a l'expedició de certificats de seguretat únics a empreses ferroviàries d'acord amb la Directiva (UE) 2016/798 del Parlament Europeu i del Consell, i pel qual es deroga el Reglament (CE) núm. 653/2007 de la Comissió.

2. En el termini d'un mes a partir de la recepció de la sol·licitud, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de notificar al sol·licitant que l'expedient està complet o li ha de demanar informació complementària, per al lliurament de la qual ha de fixar un termini de 10 dies hàbils, ampliables a 5 més a petició de l'interessat o per iniciativa pròpia, quan els documents requerits presentin dificultats especials, amb indicació que si no ho fa així se'l tindrà per desistit de la seva petició, amb una resolució prèvia que s'ha de dictar en els termes que preveu l'article 21 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària té la facultat d'efectuar, com a part de l'avaluació esmentada, visites i inspeccions de les instal·lacions de l'empresa ferroviària, així com auditories.

4. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de resoldre i notificar sobre l'atorgament o la denegació del certificat de seguretat únic, dins d'un termini de quatre

mesos, com a màxim, des de la data de la recepció de la documentació que acompanya la sol·licitud i qualsevol informació o documentació complementària sol·licitada.

5. Qualsevol decisió de denegació d'expedició d'un certificat de seguretat únic o d'exclusió de part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General d'acord amb una avaluació negativa s'ha de motivar degudament.

6. Les resolucions de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària han de ser sempre motivades i posen fi a la via administrativa. Contra aquestes resolucions s'hi pot interposar un recurs potestatiu de reposició, en el termini d'un mes, o es pot acudir directament a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

7. Els certificats de seguretat únics atorgats per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària han d'especificar el tipus i l'abast dels serveis ferroviaris a què es refereixen i l'àmbit d'operació. El certificat de seguretat únic es pot referir també als apartadors que siguin de titularitat de l'empresa ferroviària, quan aquests estiguin inclosos en el seu sistema de gestió de la seguretat.

8. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària és plenament responsable dels certificats de seguretat únics que expedeixi.

9. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha d'inscriure en el Registre especial ferroviari les dades sobre cada certificat de seguretat únic que s'hagi expedit, renovat, modificat o revocat.

S'han de comunicar a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea les dades sobre cada certificat que s'hagi expedit, renovat, modificat o revocat, en el termini de dues setmanes des de la seva expedició, renovació, modificació o revocació. Aquesta informació ha d'indicar el nom i l'adreça de l'empresa ferroviària, la data de la seva expedició, el tipus, l'abast, l'àmbit d'operació i la validesa del certificat de seguretat únic i, en el supòsit de revocació, les raons que ho justifiquin.

10. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de proporcionar gratuïtament una guia orientativa, a través de la seva pàgina web, que ha d'exposar i precisar els requisits que s'han de complir i els documents que s'han d'adjuntar per a l'obtenció dels certificats de seguretat únics. En els casos en què les empreses ferroviàries sol·licitin un certificat de seguretat únic relatiu a la prestació de serveis en una part limitada de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària els ha de facilitar, quan n'hi hagi, orientacions particulars en què s'indiquin concretament les normes vàlides que s'han de complir en aquesta prestació.

Article 24. *Vigència del certificat de seguretat únic.*

1. El certificat de seguretat únic té un període de vigència màxim de cinc anys i es pot renovar sempre que es compleixin les condicions exigides per al seu atorgament i amb la sol·licitud prèvia de l'empresa ferroviària, almenys sis mesos abans de la seva data d'expiració.

2. El certificat de seguretat únic s'ha d'actualitzar, en tot o en part, sempre que es produeixin modificacions substancials en les condicions inicials que l'empresa ferroviària va acreditar per al seu atorgament. Les empreses ferroviàries han d'informar, sense demora, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària de totes les modificacions en les condicions que es van acreditar en el seu moment per a l'atorgament del seu certificat de seguretat únic, així com de totes les variacions fonamentals que es produeixin respecte del seu personal ferroviari habilitat i del material rodant que tingui autoritzat.

L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha d'inscriure en el Registre especial ferroviari les modificacions en el personal habilitat relacionat amb la seguretat en la circulació i en el material rodant ferroviari que es produeixin un cop concedit el certificat de seguretat únic.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot exigir la revisió dels certificats de seguretat únics que hagi expedit si es produeixen canvis substancials en el marc reglamentari de la seguretat.

4. Si una empresa ferroviària que ha obtingut un certificat de seguretat únic expedit per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària vol ampliar l'àmbit d'operació en la Xarxa

Ferrovial d'Interès General, ha de completar l'expedient amb els documents pertinents que esmenta l'article 13 en relació amb l'àmbit d'operació addicional. Ha de presentar l'expedient, a través de la finestreta única de la Unió Europea, adreçat a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, la qual ha d'expedir un certificat de seguretat únic actualitzat que tingui per objecte l'àmbit d'operació ampliat.

Article 25. Supervisió del certificat de seguretat únic.

1. Les empreses ferroviàries han d'informar l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària i, si s'escau, la resta de les autoritats nacionals de seguretat d'altres estats afectats de l'inici de qualsevol nova operació de transport per ferrocarril amb un mínim de dos mesos d'antelació per tal de permetre'ls planificar les activitats de supervisió. Les empreses ferroviàries han de facilitar així mateix un desglossament per categories de personal i tipus de vehicles.

2. El titular d'un certificat de seguretat únic ha d'informar sense demora l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària i, si s'escau, la resta de les autoritats nacionals de seguretat d'altres estats afectats de qualsevol canvi important en la informació a què es refereix l'apartat anterior.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de portar a terme, en les seves competències de supervisió, els controls necessaris per comprovar el compliment per part de les empreses ferroviàries de les normes de seguretat en relació amb la seva activitat, material rodant i personal ferroviari.

4. En el cas d'una empresa ferroviària que operi al territori de diversos estats membres, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de cooperar en la coordinació de les activitats de supervisió d'aquesta empresa per tal de garantir la comunicació de qualsevol informació clau sobre aquesta, en particular pel que fa als riscos coneguts i al seu nivell de seguretat. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de compartir la informació amb les autoritats nacionals de seguretat pertinents i amb l'Agència Ferroviària de la Unió Europea si comprova que l'empresa ferroviària no està prenent les mesures necessàries de control de riscos.

Aquesta cooperació ha de vetllar perquè la supervisió sigui suficient i s'eviti la duplicació d'inspeccions i auditories. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot participar en l'elaboració, de manera conjunta amb les autoritats nacionals de seguretat d'altres estats membres afectats, d'un pla comú de supervisió per tal de cerciorar-se que es portin a terme periòdicament auditories i altres tipus d'inspecció, tenint en compte el tipus i l'abast de les operacions de transport a cada un dels estats membres de què es tracti.

5. Si l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària comprova que l'empresa ferroviària titular d'un certificat de seguretat únic expedit per l'Agència Ferroviària de la Unió Europea ha deixat de complir les condicions per posseir aquest certificat, ha de sol·licitar a aquesta que restringeixi o revocui totalment o parcialment el certificat, de conformitat amb el que estableix la normativa de la Unió Europea.

En cas de desacord entre l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària i l'Agència Ferroviària de la Unió Europea cal atènyer-se al que preveu per a aquest supòsit la normativa de la Unió Europea aplicable i s'ha de seguir el procediment que estableix l'article 27.2.

6. Quan hagi estat l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària qui hagi expedit el certificat de seguretat únic, pot restringir o revocar totalment o parcialment el certificat, amb motivació de la seva decisió, i n'ha d'informar l'Agència Ferroviària de la Unió Europea.

El titular d'un certificat de seguretat únic que hagi estat restringit o revocat totalment o parcialment per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot interposar un recurs potestatiu de reposició, en el termini d'un mes, o acudir directament a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

7. Si durant la supervisió l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària detecta l'existència d'un risc greu per a la seguretat, pot aplicar temporalment mesures de seguretat, incloses la restricció o la suspensió immediates de les operacions pertinents.

La resolució de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària relativa a les mesures temporals de seguretat és executòria, sense perjudici que l'interessat la pugui impugnar mitjançant la interposició d'un recurs potestatiu de reposició, en el termini d'un mes, o acudint directament a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

En cas que el certificat de seguretat únic l'hagi expedit l'Agència Ferroviària de la Unió Europea, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha d'informar immediatament de les mesures adoptades l'Agència Ferroviària de la Unió Europea i ha d'aportar les proves que consideri adequades en suport de la seva decisió. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de cooperar amb l'Agència Ferroviària de la Unió Europea en cas que aquesta consideri les mesures aplicades desproporcionades, per arribar a una solució acceptable mútuament. L'empresa ferroviària pot participar en aquest procés. Si en aquest procediment no s'arriba a un acord, es manté la decisió de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària sobre les mesures temporals.

Si la durada de la mesura temporal és superior a tres mesos, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de sol·licitar a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea que restringeixi o revoqui el certificat de seguretat únic i s'ha d'aplicar el procediment que estableix l'apartat 5.

8. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha d'utilitzar la informació rebuda de l'Agència Ferroviària de la Unió Europea a l'efecte de la supervisió de l'empresa ferroviària després de l'expedició del seu certificat de seguretat únic.

Així mateix, per tal de renovar els certificats de seguretat únics, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha d'utilitzar la informació recopilada durant les seves activitats de supervisió.

L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha d'adoptar les mesures necessàries per coordinar i garantir l'intercanvi complet d'informació que esmenten els apartats anteriors.

Article 26. *Procediment de revocació del certificat de seguretat únic.*

1. Quan l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària constati l'incompliment per part d'una empresa ferroviària d'alguna de les condicions requerides per a l'atorgament del certificat de seguretat únic ha d'iniciar, si s'escau, el procediment per revocar-lo.

Amb caràcter previ a l'inici del procediment de revocació, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot dur a terme actuacions per determinar, amb la màxima precisió possible, els fets que motiven la incoació del procediment i les circumstàncies rellevants que concorrin en el cas.

2. Un cop iniciat el procediment, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot adoptar les mesures provisionals que cregui oportunes quan ho consideri necessari per raons de seguretat.

3. Les mesures provisionals, que han de ser proporcionades, poden consistir, entre d'altres, en la suspensió temporal del certificat de seguretat únic, en la prestació de fiances o en la retirada del material rodant ferroviari. No es poden adoptar mesures provisionals que puguin causar perjudicis de reparació difícil o impossible als interessats o que impliquin una violació de drets emparats per la llei.

4. Un cop acordada la iniciació del procediment, s'ha de notificar a l'empresa ferroviària afectada, que disposa d'un termini de quinze dies, des de la data de la notificació, per aportar totes les al·legacions, els documents o les informacions que consideri convenients.

5. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de resoldre i notificar la revocació en el termini de sis mesos des de l'inici de l'expedient, inclòs un pronunciament exprés sobre les mesures provisionals adoptades. Aquestes mesures queden sense efecte si, un cop transcorregut aquest termini, el procediment no s'ha resolt. Si transcorre aquest termini sense que s'hagi notificat la resolució de suspensió, es produeix la caducitat del procediment.

Les resolucions de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària sempre han de ser motivades i posen fi a la via administrativa. Contra aquestes resolucions s'hi pot interposar

un recurs potestatiu de reposició, en el termini d'un mes, o es pot acudir directament a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

6. La revocació del certificat de seguretat únic no dona lloc a cap indemnització a favor del seu titular i s'ha de portar a efecte sense perjudici d'aplicar, si s'escau, el règim sancionador previst a la normativa vigent.

7. En tot el que no prevegin la Llei 38/2015, de 29 de setembre, aquest Reial decret i les disposicions reglamentàries que, a aquest efecte, es dictin, la revocació del certificat de seguretat únic s'ha d'ajustar al que estableix la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

8. Perquè es tingui en compte a l'efecte de l'accés a la xarxa, la revocació s'ha de comunicar als administradors d'infraestructures.

Article 27. Cooperació amb l'Agència Ferroviària de la Unió Europea en l'expedició de certificats de seguretat únics.

1. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de col·laborar amb l'Agència Ferroviària de la Unió Europea en els procediments per a la resolució de sol·licituds del certificat de seguretat únic amb un àmbit d'operació que compregui un o més estats membres, i inclogui la Xarxa Ferroviària d'Interès General en la seva totalitat o en part. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha d'avaluar, a sol·licitud de l'Agència Ferroviària de la Unió Europea, el compliment dels requisits establerts a les normes nacionals pertinents.

L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot efectuar, com a part d'aquesta avaluació, visites i inspeccions de les instal·lacions de l'empresa ferroviària, així com auditories, i sol·licitar la informació suplementària que consideri pertinent. Així mateix, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de facilitar a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea l'organització de les visites, les auditories i les inspeccions que aquesta decideixi portar a terme en l'àmbit de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

2. En cas de desacord de l'Agència Ferroviària de la Unió Europea amb una avaluació negativa de l'expedient de sol·licitud efectuada per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, aquesta ha de cooperar amb l'Agència Ferroviària de la Unió Europea per aconseguir una avaluació que sigui acceptable per a totes dues parts. Quan sigui necessari, totes dues agències poden acordar que també hi participi l'empresa ferroviària. Si no es pot aconseguir l'acord esmentat dins del termini d'un mes a partir del moment en què l'Agència Ferroviària de la Unió Europea hagi comunicat el seu desacord a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, aquesta pot remetre l'afer, per al seu arbitratge, a la sala de recurs.

En cas que l'Agència Ferroviària de la Unió Europea no estigui d'acord amb una avaluació positiva de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, aquesta ha de cooperar amb l'Agència Ferroviària de la Unió Europea per aconseguir una avaluació que sigui acceptable per a totes dues parts. En aquest procés pot participar el sol·licitant si així ho han decidit totes dues agències. Si no es pot aconseguir dins del termini d'un mes a partir del moment en què l'Agència Ferroviària de la Unió Europea hagi comunicat el seu desacord a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, aquella ha d'adoptar la seva decisió definitiva.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, a l'efecte de l'expedició de certificats de seguretat únics, ha de subscriure acords de cooperació amb l'Agència Ferroviària de la Unió Europea de conformitat amb l'article 76 del Reglament (UE) 2016/796, d'11 de maig de 2016, relatiu a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea i pel qual es deroga el Reglament (CE) núm. 881/2004. Els acords de cooperació han de ser acords específics o acords marc i hi poden ser part també autoritats nacionals de seguretat d'altres estats membres. Els acords de cooperació han d'incloure una descripció detallada de les tasques i les condicions dels resultats que s'hagin d'obtenir, els terminis aplicables a la seva realització i un prorrateig de les taxes que ha d'abonar el sol·licitant.

CAPÍTOL V

Entitats encarregades del manteniment

Article 28. *Entitats encarregades del manteniment de vehicles ferroviaris.*

1. Els vehicles ferroviaris, abans de la seva utilització a la Xarxa Ferroviària d'Interès General, han de tenir una entitat encarregada del manteniment assignada a aquest. Aquesta entitat ha d'estar inscrita al Registre especial ferroviari, mentre el Registre europeu de vehicles no estigui operatiu, o, si s'escau, al registre nacional de vehicles d'un altre Estat membre de la Unió Europea de conformitat amb la normativa de la Unió Europea en la matèria.

2. L'entitat encarregada del manteniment ha de garantir que els vehicles del manteniment dels quals s'encarrega estan en condicions d'operar de manera segura, tot això sense perjudici de la responsabilitat de les empreses ferroviàries i dels administradors d'infraestructures en l'explotació segura d'un tren que estableix l'article 4.

3. L'entitat encarregada del manteniment ha d'establir un sistema de manteniment de vehicles i mitjançant aquest sistema:

a) ha de vetllar perquè els vehicles es mantinguin d'acord amb l'expedient de manteniment de cada vehicle i els requisits en vigor, incloses les normes de manteniment i les especificacions tècniques d'interoperabilitat corresponents;

b) ha d'aplicar el mètode comú de seguretat per a l'avaluació i la valoració del risc, i ha de cooperar amb altres agents quan sigui procedent;

c) ha de garantir que els seus contractistes apliquin mesures de control de riscos mitjançant l'aplicació del mètode comú de seguretat per a la vigilància i ha de vetllar perquè es reculli aquesta garantia als acords contractuals, que s'han de donar a conèixer a requeriment de l'Agència Ferroviària de la Unió Europea, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària o una altra autoritat nacional de seguretat que els pugui reclamar;

d) ha de garantir la traçabilitat de les activitats de manteniment efectuades sobre cada vehicle.

Article 29. *Funcions del sistema de manteniment de vehicles ferroviaris.*

1. El sistema de manteniment ha de permetre exercir les funcions següents:

a) La funció de gestió. Consisteix a supervisar i coordinar les funcions de manteniment a què es refereixen els punts b), c) i d) següents i a vetllar perquè els vehicles estiguin en condicions d'operar de manera segura en el sistema ferroviari.

b) La funció de desenvolupament del manteniment. Consisteix a assumir la gestió de la documentació de manteniment, inclosa la gestió de la configuració, sobre la base de les dades de disseny i operatives, així com del rendiment i l'experiència.

c) La funció de gestió del manteniment de la flota. Consisteix a gestionar la retirada dels vehicles per al seu manteniment i el seu retorn al servei després del manteniment.

d) La funció d'execució del manteniment. Consisteix a efectuar el manteniment tècnic requerit d'un vehicle o de parts d'aquest, inclosa l'expedició de la documentació relativa a l'aptitud per al servei.

2. La funció de gestió pròpiament dita l'ha d'assumir l'entitat encarregada del manteniment, encara que pot externalitzar a altres parts contractants, com ara centres de manteniment, la totalitat o una part de les funcions de manteniment que esmenten els punts b), c) i d).

3. L'entitat encarregada del manteniment ha de vetllar perquè totes les funcions que esmenten els punts b), c) i d) compleixin els requisits i els criteris d'avaluació que estableix l'annex VI.

4. Els centres de manteniment han d'aplicar les seccions pertinents de l'annex VI que especifiqui la normativa europea que en cada moment siguin aplicables a les funcions i les activitats que s'hagin de certificar.

Article 30. Certificació de l'entitat encarregada del manteniment i dels centres de manteniment.

1. La certificació que estableixi el compliment dels requisits de l'annex VI és obligatòria per a les entitats encarregades del manteniment:

- a) que siguin responsables del manteniment de vagons de mercaderies, o
- b) que no sigui una empresa ferroviària o un administrador d'infraestructures que manté vehicles exclusivament per a les seves pròpies operacions.

2. Qualsevol entitat encarregada del manteniment de vehicles diferents dels esmentats a l'apartat 1 pot sol·licitar una certificació.

3. El compliment de l'annex VI es demostra o bé mitjançant una certificació d'una entitat encarregada de manteniment o, sense perjudici del que disposa l'apartat 1, en el cas de les empreses ferroviàries, mitjançant el procés d'obtenció del certificat de seguretat únic o, en el cas dels administradors d'infraestructures, mitjançant el procés de concessió de l'autorització de seguretat.

4. La certificació d'entitat encarregada del manteniment l'ha d'expedir un organisme que estigui acreditat o reconegut, o l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, de conformitat amb les condicions següents:

- a) els processos d'acreditació i de reconeixement del procés de certificació s'han de basar en criteris d'independència, competència i imparcialitat;
- b) el sistema de certificació ha d'acreditar que una entitat encarregada del manteniment ha establert un sistema de manteniment per garantir l'estat de funcionament segur de qualsevol vehicle del manteniment del qual s'encarrega;
- c) la certificació de les entitats encarregades del manteniment s'ha de basar en una avaluació sobre l'aptitud de l'entitat encarregada del manteniment de complir els requisits i els criteris d'avaluació pertinents que estableix l'annex VI i d'aplicar-los amb coherència. Aquesta certificació ha d'incloure un sistema de supervisió que permeti vetllar pel compliment adequat continuat dels requisits i els criteris d'avaluació esmentats després de la concessió de la certificació de les entitats encarregades del manteniment;
- d) la certificació dels centres de manteniment s'ha de basar en el compliment de les seccions de l'annex VI que corresponguin, aplicades a les funcions i les activitats que se certifiquin en cada cas.

5. Els certificats expedits en altres estats membres de la Unió Europea són vàlids a Espanya. Igualment, els certificats emesos a Espanya són vàlids a tota la Unió Europea.

Article 31. Excepcions al sistema de certificació de les entitats encarregades del manteniment.

1. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot aplicar mesures alternatives al règim que estableixen els articles anteriors, a fi d'identificar l'entitat encarregada del manteniment assignada al vehicle, en els casos següents:

- a) vehicles matriculats en un tercer país i mantinguts d'acord amb la legislació d'aquest país;
- b) vehicles utilitzats a les xarxes o línies l'ample de via de les quals sigui diferent de la de la xarxa ferroviària principal a la Unió Europea i respecte als quals el compliment dels requisits establerts a l'article 28 s'efectuï mitjançant acords amb tercers països;
- c) vagons de mercaderies i cotxes de viatgers d'ús compartit amb tercers països l'ample de via dels quals sigui diferent de la de la xarxa ferroviària principal de la Unió Europea;

d) vehicles utilitzats a xarxes excloses de l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret;
e) material militar i de transport especial que requereixin un permís *ad hoc* de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària abans de la seva entrada en servei.

2. Les mesures alternatives a què es refereix l'apartat anterior s'han d'aplicar mitjançant excepcions que ha de concedir l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària quan:

- a) es registrin vehicles de conformitat amb el que estableix l'article 134, pel que fa a la determinació de l'entitat encarregada del manteniment;
- b) s'expedeixin certificats de seguretat únics a empreses ferroviàries i autoritzacions de seguretat a administradors d'infraestructures, pel que fa a la determinació o la certificació de l'entitat encarregada del manteniment.

En els casos que reflecteixen els punts d) i e) de l'apartat anterior s'han de concedir excepcions per períodes de cinc anys com a màxim.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de determinar i justificar les excepcions esmentades a l'informe anual que ha de trametre a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea sobre les seves activitats de l'any anterior establert a l'article 8.

CAPÍTOL VI

Règim aplicable al personal ferroviari

Secció 1a. Accés del personal ferroviari als serveis de formació

Article 32. *Accés als serveis de formació.*

1. Les empreses ferroviàries i els administradors d'infraestructures han de proporcionar, als membres del seu personal que exerceixin tasques de seguretat, accés lliure i no discriminatori als serveis de formació, sempre que aquesta formació sigui necessària per al seu exercici.

2. Les empreses ferroviàries o els administradors d'infraestructures que sol·licitin, a un centre homologat, formació necessària per a l'explotació de serveis dins del seu àmbit d'operació tenen dret al fet que se'ls proporcioni aquesta de manera no discriminatòria, dins de les possibilitats i els recursos del centre.

3. En cas que es tracti d'una formació impartida exclusivament en un únic centre de formació, aquest l'ha de posar a disposició de les empreses o els administradors que li ho sol·licitin a un preu raonable i no discriminatori en relació amb el cost, inclòs un marge de benefici raonable.

4. Tots els ciutadans han de tenir accés a la formació impartida pels centres homologats de formació del personal ferroviari de manera no discriminatòria.

5. Sense perjudici que la formació inclogui el coneixement necessari del sistema de gestió de seguretat de l'empresa ferroviària o l'administrador d'infraestructures en què es dugui a terme la seva part pràctica, els centres han de procurar que la formació rebuda pels candidats inclogui els coneixements generals i troncalment necessaris perquè els candidats puguin exercir les seves cometes en les diferents entitats del sector.

Article 33. *Programes formatius.*

1. La formació que les empreses ferroviàries i els administradors d'infraestructures proporcionin al seu personal que exerceixi funcions de seguretat ha d'incloure el coneixement necessari dels itineraris, les normes i procediments d'explotació, el sistema de control, comandament i senyalització i els procediments d'emergència aplicats en les rutes explotades.

2. En els programes formatius destinats a l'obtenció i el manteniment dels títols habilitadors del personal ferroviari, s'han d'incloure continguts sobre la prohibició del

consum d'alcohol, drogues i substàncies psicoactives i de conscienciació sobre l'ús responsable de medicaments.

A més, en els programes formatius que esmenta el paràgraf anterior s'han d'incloure continguts sobre les necessitats de les persones amb discapacitat en relació amb l'atenció i la seguretat, així com el disseny per a tots i l'accessibilitat universal.

3. En els programes formatius del personal ferroviari que tingui relació amb els usuaris s'han d'incorporar mòduls de conscienciació general relatius a les necessitats d'atenció, seguretat i accessibilitat de les persones amb discapacitat en entorns ferroviaris.

Secció 2a. Qualificació del personal ferroviari

Article 34. Qualificació del personal ferroviari.

1. El personal que presti els seus serveis en l'àmbit ferroviari ha de tenir la qualificació suficient que permeti la prestació del servei ferroviari amb les degudes garanties de seguretat i d'eficiència.

2. Les condicions i els requisits per a l'obtenció dels títols habilitadors necessaris per a l'exercici de les funcions pròpies del personal ferroviari, així com el règim d'autorització i funcionament dels centres homologats de formació i de reconeixement mèdic d'aquest personal, s'han d'establir mitjançant una ordre ministerial dictada de conformitat amb el que indica l'apartat segon de l'article 69 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre.

Secció 3a. Planificació del treball del personal ferroviari

Article 35. Planificació dels temps de treball i descans.

Les entitats ferroviàries han d'establir en els seus sistemes de gestió de la seguretat els procediments per planificar l'activitat del seu personal, i han de definir en particular els temps de treball relacionats amb la seguretat operacional i de descans.

En aquesta planificació s'ha de tenir en compte el tipus de tasca que s'ha de dur a terme, de manera que es compleixi la normativa en termes d'ergonomia del lloc de treball, i que el personal adscrit a aquest es mantingui en condicions físiques i psíquiques adequades per a l'exercici de la tasca.

En la planificació de l'activitat del seu personal, les entitats ferroviàries i les empreses que els prestin serveis han de tenir en compte les circumstàncies que puguin tenir incidència en la seguretat des del punt de vista del factor humà, com ara, entre d'altres, la càrrega de treball, la interfície entre la persona i el lloc de treball, l'estrès, el cansament, el treball per torns, les condicions ambientals del lloc, la presència de treballs rutinaris i repetitius, la complexitat de les tasques i els processos que s'han d'executar o els temps sense activitat dins de la jornada laboral.

Article 36. Temps màxims de conducció.

1. Les empreses ferroviàries i els administradors d'infraestructures són responsables del compliment dels temps màxims de conducció dels maquinistes que treballin per a elles, en virtut de les seves obligacions de planificació de les activitats i vigilància d'aquestes.

Per la seva banda, els maquinistes també són responsables del compliment dels temps màxims de conducció, i han de respectar els temps planificats en els serveis que se'ls hagin assignat.

2. Es considera temps de conducció la durada de l'activitat durant la qual el maquinista és responsable de la conducció d'un vehicle ferroviari, amb l'exclusió del temps previst per a la posada en servei i la posada fora de servei del vehicle. Inclou la realització de maniobres que portin associat el maneig del vehicle ferroviari en moviment. També es computen com a temps de conducció les interrupcions en què el maquinista roman com a responsable del vehicle a l'efecte de conducció, és a dir, amb atenció a la circulació ferroviària.

3. S'estableixen els límits de temps de conducció següents:

- a) El temps màxim de conducció continuada és de 6 hores.
- b) El temps màxim de conducció diària és de 9 hores.

4. El còmput del temps màxim de conducció es fa per períodes de 24 hores. Aquest període s'inicia amb el començament de l'activitat de conducció i finalitza quan es gaudeixi de manera continuada i completa del descans mínim establert per la normativa laboral corresponent.

5. La conducció continuada es considera interrompuda quan es gaudeixi d'una pausa d'almenys 45 minuts, en la qual el maquinista no és responsable del tren a l'efecte de circulació, ni se'l pot requerir per a la realització de cap tipus de servei, activitat o control aleatori d'alcohol o drogues.

En la planificació de les circulacions, les empreses ferroviàries han d'incloure en quin punt de l'itinerari es preveu de fer el descans, i l'ha de delimitar amb l'hora d'inici i finalització en funció de l'horari planificat del tren. Sempre que sigui possible, s'ha de procurar que el lloc de la pausa disposi d'instal·lacions adequades per permetre el descans. Si no és possible la pausa en l'horari programat o si sorgeixen circumstàncies imprevistes, l'empresa ferroviària, a través del seu centre de gestió i en comunicació amb l'administrador d'infraestructures, ha d'acordar amb el maquinista on i com fer el descans sense excedir els temps màxims de conducció.

Aquesta pausa no es computa com a període de conducció.

6. El que estableixen els apartats anteriors s'entén sense perjudici de les facultats de vigilància i control del compliment de la normativa laboral, referides a temps de treball, atribuïdes a l'Organisme Estatal Inspecció de Treball i Seguretat Social, així com de les competències en matèria laboral assignades a les autoritats laborals de les comunitats autònomes.

7. Aquesta disposició no afecta les prescripcions relatives al transport ferroviari que conté la subsecció 3a de la secció 4a del capítol II del Reial decret 1561/1995, de 21 de setembre, sobre jornades especials de treball.

Article 37. *Temps màxims de conducció per equips.*

1. Es considera conducció per equips quan a la cabina de conducció hi ha dos maquinistes que alternen la conducció del tren, de manera que el maquinista que no condueix no fa cap funció relacionada amb la conducció.

2. A l'efecte de temps de conducció continuada es computa el temps de conducció exclusivament al maquinista que estigui efectuant la conducció. A l'altre maquinista, sempre que no condueixi, se li computa com a temps de jornada laboral.

3. La conducció per equips s'ha d'interrompre almenys cada 6 hores, per un període mínim de 45 minuts, amb el tren detingut i amb tots dos maquinistes fora de la cabina de conducció.

Article 38. *Temps màxims d'activitat de control de trànsit.*

1. El compliment dels temps màxims d'activitat de control de trànsit és responsabilitat dels responsables de circulació i dels administradors d'infraestructures dels quals depenguin.

2. Es considera temps d'activitat de control de trànsit d'un responsable de circulació aquell en què aquest està dirigint la circulació de trens i maniobres.

3. Els sistemes de gestió de la seguretat dels administradors d'infraestructures han de contenir els paràmetres següents en relació amb l'activitat de control de trànsit dels seus responsables de circulació:

- a) Temps màxims continuats en un període.
- b) Temps màxims en una jornada.
- c) Durada mínima de les pauses perquè permetin considerar interrompuda la jornada.
- d) Regulació de l'inici i final del servei.

Els temps anteriors han de tenir en compte les condicions particulars del control del trànsit com ara els sistemes de bloqueig presents, el grau d'automatització de la seva activitat, les situacions degradades, el volum de trànsit o l'acumulació amb altres tasques.

4. El còmput del temps màxim de control de trànsit es fa per períodes de 24 hores. Aquest període s'inicia amb el començament de l'activitat de control de trànsit i finalitza quan es gaudeixi de manera continuada i completa del descans mínim establert per la normativa laboral corresponent.

5. El que estableixen els apartats anteriors s'entén sense perjudici de les facultats de vigilància i control del compliment de la normativa laboral, referides a temps de treball, atribuïdes a l'Organisme Estatal Inspecció de Treball i Seguretat Social, així com de les competències en matèria laboral assignades a les autoritats laborals de les comunitats autònomes.

Article 39. *Control dels temps màxims.*

L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de supervisar el compliment de les mesures establertes en els sistemes de gestió de la seguretat de les empreses ferroviàries i els administradors d'infraestructures relatives al disseny i el control dels temps d'activitat del personal ferroviari, i, en particular, de les jornades de treball del personal de circulació i conducció, així com els temps de control de trànsit i conducció i període de descans d'aquest personal.

L'Organisme Estatal Inspecció de Treball i Seguretat Social, així com les administracions de les comunitats autònomes amb competències en matèria laboral, han de col·laborar amb l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària amb la finalitat de permetre que aquesta pugui complir la seva labor de supervisió de la seguretat ferroviària.

De la mateixa manera, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de col·laborar amb la Inspecció de Treball i Seguretat Social amb la finalitat de permetre que aquesta pugui complir la seva labor de vigilància i exigència del compliment de la normativa de l'ordre social.

Secció 4a. Control de consum de substàncies que puguin pertorbar el desenvolupament del servei ferroviari

Article 40. *Controls per a la detecció del consum d'alcohol i d'indicis analítics de consum de drogues d'abús i substàncies psicoactives en el personal ferroviari.*

1. En les avaluacions que s'efectuïn als centres de reconeixement mèdic homologats, per a l'atorgament, el manteniment i la renovació de certificats d'aptitud psicofísica, s'han de fer proves específiques per detectar el consum d'alcohol i indicis analítics de consum de drogues d'abús i substàncies psicoactives. Per a això, el personal ha de subscriure un consentiment informat el contingut mínim del qual s'ha de regular mitjançant una ordre del ministre de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana.

2. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, quan així ho consideri en l'exercici de les seves facultats de supervisió, ha d'ordenar de fer controls aleatoris del personal ferroviari, i pot requerir la col·laboració dels organismes qualificats que determini.

Així mateix, la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris, en virtut de les seves competències en matèria d'investigació, pot ordenar que es facin controls al personal implicat en successos subjectes a investigació.

3. Els administradors d'infraestructures i les empreses ferroviàries han de programar i fer controls aleatoris per a la detecció de taxes d'alcoholèmia i drogues d'abús i substàncies psicoactives entre tot el personal habilitat per ells, en compliment del seu programa de vigilància interna. Així mateix, han de fer aquests controls en el cas d'accidents i incidents en què es vegin involucrats.

Els procediments per fer els controls s'han de recollir en el seu sistema de gestió de seguretat, i han d'especificar els mitjans utilitzats, la garantia que aquests es revisen i es calibren, el sistema de cadena de custòdia utilitzat, els temps de realització de les proves,

així com el personal que està autoritzat per dur a terme aquestes proves i la qualificació necessària per fer-les.

4. De la mateixa manera que recull l'apartat anterior, les entitats explotadores d'instal·lacions de servei connectades amb la Xarxa Ferroviària d'Interès General poden portar a terme controls per a la detecció de consum d'alcohol i drogues entre el seu personal que dugui a terme funcions relacionades amb la seguretat ferroviària.

Article 41. *Garantia en el tractament de les mostres i els resultats dels controls.*

1. Per garantir a l'interessat la identitat i la integritat de la mostra biològica analitzada i la idoneïtat del resultat obtingut, s'ha d'establir un procediment de cadena de custòdia de les mostres biològiques obtingudes.

2. A les mostres que siguin positives se'ls ha de fer una segona prova, considerada de confirmació, i que s'ha d'efectuar amb un mètode analític de més sensibilitat, capaç de validar els resultats obtinguts. En l'informe final del laboratori s'ha de precisar la tècnica utilitzada i la concentració de la substància o substàncies detectades.

3. En el cas de les proves fetes dins de les avaluacions dels certificats d'aptitud psicofísica, el resultat complet d'aquestes només es pot lliurar a les persones titulars dels certificats. El certificat amb la consideració d'apte o no apte s'ha de lliurar, a més, a l'entitat ferroviària que va programar el reconeixement i, si s'escau, a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària si aquesta ho sol·licita.

Article 42. *Proves utilitzades en controls aleatoris o com a conseqüència d'accidents o incidents.*

1. En el curs dels controls s'han de fer les proves següents:

a) Prova inicial. S'ha de fer amb un mètode de prou sensibilitat que permeti descartar d'una manera ràpida que s'està portant a terme l'activitat sota els efectes de substàncies no desitjables.

b) Prova de confirmació. S'ha de fer sobre les mostres que hagin donat positives a la prova inicial, amb l'objectiu de poder validar els resultats que s'hi van obtenir, i s'ha d'aplicar ara un mètode analític de més sensibilitat que a la prova inicial. En l'informe final del laboratori, quan aquest intervingui, s'ha de precisar la tècnica utilitzada i la concentració de la substància o substàncies detectades.

2. Addicionalment, en els casos en què el resultat de la prova de confirmació sigui positiu i no hagi transcorregut encara un període de temps que pugui modificar substancialment els resultats de les primeres proves, els interessats poden sol·licitar una prova addicional de contrast dels resultats obtinguts mitjançant una anàlisi de sang, d'orina o altres d'anàlogues a criteri facultatiu.

Quan la prova addicional de contrast doni un resultat positiu l'interessat ha d'abonar el seu cost.

Article 43. *Realització de les proves de consum d'alcohol.*

1. Les proves utilitzades per a la detecció del consum d'alcohol, en el cas de controls aleatoris o com a conseqüència d'accidents o incidents ferroviaris, consisteixen en:

a) Prova inicial: verificació de l'aire espirat mitjançant dispositius homologats.

b) Prova de confirmació: verificació de l'aire espirat mitjançant dispositius evidencials o bé, alternativament, a través d'una anàlisi de mostres de sang.

No obstant això, quan hi hagi raons justificades que impedeixin fer aquestes proves, es pot ordenar de dur a terme altres anàlisis clíniques alternatives.

2. El resultat obtingut després de fer les proves es considera positiu quan superi les taxes d'alcohol màximes següents en la prova de confirmació:

- Taxa d'alcohol en aire espirat: 0,05 mil·ligrams per litre.
- Taxa d'alcohol en sang: 0,10 grams per litre.

Article 44. Realització de les proves analítiques per a la detecció del consum de drogues d'abús i substàncies psicoactives.

1. Les proves analítiques per a la detecció del consum de drogues d'abús i substàncies psicoactives, en el cas de controls aleatoris o com a conseqüència d'accidents o incidents ferroviaris, consisteixen en:

- a) Prova inicial: verificació mitjançant una anàlisi de matrius biològiques de saliva-fluid oral mitjançant un dispositiu homologat.
- b) Prova de confirmació: verificació mitjançant una anàlisi de matrius biològiques de saliva-fluid oral mitjançant l'anàlisi cromatogràfic.

No obstant això, quan hi hagi raons justificades que impedeixin fer aquestes proves, es pot ordenar de dur a terme altres anàlisis clíniques alternatives.

2. A les proves s'han de controlar, almenys, les substàncies següents: amfetamines, metametamfetamines, benzodiazepines, cocaïna, opiacis i cànnabis.

3. El resultat obtingut després de fer les proves es considera positiu si hi ha indicis analítics de les substàncies esmentades a la prova de confirmació, tret que se n'acrediti l'ús terapèutic mitjançant un certificat d'un centre mèdic homologat. En aquest cas el certificat ha d'acreditar que el seu consum no pertorba les facultats normals de l'interessat i li permet exercir les seves funcions amb plenes garanties de seguretat. Per a això l'interessat ha de portar sempre amb ell el certificat mèdic esmentat i l'ha d'aportar prèviament a fer el control corresponent.

Article 45. Actuació en el supòsit de proves amb resultat positiu.

1. Si el resultat de la prova de confirmació en un control aleatori o com a conseqüència d'accidents o incidents ferroviaris és positiu, se suspèn el títol habilitador per un període mínim de tres mesos. Per recuperar aquest títol s'ha d'obtenir un nou certificat d'aptitud psicofísica.

L'entitat ferroviària ha de comunicar el resultat positiu a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

2. Si durant les proves periòdiques de valoració de la capacitat psicofísica s'obté un resultat positiu, s'ha de valorar el subjecte amb la consideració de no apte temporal, per un període no inferior mai a tres mesos.

Article 46. Medicaments que poden pertorbar o disminuir les facultats psicofísiques del personal ferroviari habilitat.

1. És responsabilitat del personal ferroviari, quan exerceixi les funcions establertes al seu títol habilitador, posar en coneixement dels facultatius que li hagin de prescriure un tractament mèdic les exigències de les seves funcions en el seu lloc de treball, i ha de sol·licitar que quedi constància en el seu historial mèdic, perquè els facultatius esmentats valorin la seva compatibilitat amb la medicació prescrita.

Els facultatius han de tenir en compte aquestes exigències del lloc de treball del personal ferroviari abans de prescriure medicaments, per poder decidir si aquests es poden substituir per d'altres o si la persona no pot portar a terme la seva tasca habitual. Com a referència, s'han d'evitar tots aquells que l'Agència Espanyola de Medicaments i Productes Sanitaris hagi qualificat de susceptibles de «reduir la capacitat de conduir o manejar maquinària perillosa» i que incloguin l'avertència corresponent al seu prospecte i un símbol específic al seu cartonatge exterior, de conformitat amb el Reial

decret 345/2007, d'11 d'octubre, pel qual es regula el procediment d'autorització, registre i condicions de dispensació dels medicaments d'ús humà fabricats industrialment.

2. Si, malgrat tot això, el facultatiu considera que és necessari prescriure un medicament dels no admissibles i considera que, per les condicions particulars del pacient, no perjudica l'exercici de la seva activitat, el treballador n'ha d'informar immediatament la seva entitat ferroviària.

Al seu torn, l'entitat ferroviària ha d'enviar el treballador a un centre mèdic homologat perquè li faci un reconeixement psicofísic i emeti una valoració mitjançant un certificat d'aptitud psicofísica.

3. Mitjançant una ordre del ministre de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, s'ha de publicar la llista dels principis actius sota els efectes dels quals s'ha d'evitar en tot cas l'exercici de les activitats, inclosos aquells que s'han d'incloure en els controls per a la detecció d'indicis analítics del consum de drogues d'abús i substàncies psicoactives.

CAPÍTOL VII

Passos a nivell i altres interseccions

Secció 1a. Disposicions generals dels passos a nivell

Article 47. *Consideracions generals.*

1. Es considera pas a nivell qualsevol intersecció a nivell entre una carretera o camí i una línia fèrria, reconeguda per l'administrador d'infraestructures i oberta a usuaris públics o privats.

Es consideren dins del pas a nivell els quinze metres del camí existents a banda i banda de la via.

2. Als efectes d'aquest Reial decret no es consideren passos a nivell les interseccions de carreteres o camins amb línies ferroviàries quan aquelles es produeixin dins de zones industrials o portuàries o en els accessos a aquestes, de conformitat amb el que estableix l'article 8.8 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre.

No tenen tampoc la consideració de passos a nivell les interseccions dels vials interns amb les instal·lacions de servei dins de les terminals de transport de mercaderies.

Els sistemes de gestió de la seguretat dels administradors d'infraestructures han d'indicar els sistemes de protecció i les mesures de mitigació dels riscos que han de tenir les interseccions esmentades, així com els seus règims d'utilització i de policia de ferrocarrils. Específicament han d'establir les condicions de circulació en règim de marxa a la vista, sense superar la velocitat de 40 km/h, o de maniobres.

3. No tenen tampoc la consideració de passos a nivell, als efectes d'aquest Reial decret, les interseccions de carreteres o camins amb línies o trams de línies ferroviàries integrades a la Xarxa Ferroviària d'Interès General susceptibles de ser utilitzades conjuntament per trens i vehicles ferroviaris convencionals, i per tramvies, metros lleugers o altres mitjans de transport, que compleixin els requisits de l'article 8.9 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre.

En aquests trams, el material ferroviari ha de circular en règim de marxa a la vista, sense superar la velocitat de 30 km/h en la intersecció.

4. Així mateix, no es consideren passos a nivell, als efectes d'aquest Reial decret, els encreuaments entre andanes regulats a l'article 56, ni els encreuaments per a l'ús exclusiu de l'activitat ferroviària o dels serveis d'emergència regulats a l'article 60.

5. Els passos a nivell es classifiquen:

a) Segons la seva titularitat:

- Públics.
- Particulars.

b) Segons la seva vida útil:

- Permanents.
- Provisionals.

c) Segons el seu ús específic:

- De vehicles (encara que els puguin utilitzar també vianants).
- De vianants.
- De vianants i bestiar.

6. Els nous encreuaments de carreteres o camins amb línies fèrries que es produeixin per l'establiment o la modificació de qualsevol d'aquestes s'han de fer a diferent nivell. Se n'exceptua el cas de les interseccions que preveuen els apartats 2 i 3 d'aquest article i els passos a nivell provisionals que regula l'article 48.

7. Cada administrador d'infraestructures, abans de fer qualsevol actuació que pugui afectar les condicions de circulació d'una carretera o camí amb els quals el ferrocarril s'encreui, ha de sol·licitar un informe al seu titular, a fi que determini els requisits tècnics que han de complir, dins del seu àmbit de competències, les obres corresponents. El titular ha de sol·licitar un informe al seu torn a l'organisme competent en matèria de regulació, ordenació i gestió del trànsit. El titular ha d'emetre l'informe sol·licitat en el termini d'un mes; en cas contrari, i un cop transcorregut aquest termini, s'entén com a emès sense l'exigència de cap requisit. Recíprocament, per a les obres de carretera o camí que afectin la infraestructura ferroviària, els administradors d'infraestructures han d'emetre, en el termini esmentat i amb els mateixos efectes, un informe vinculant en què estableixin els requisits tècnics que s'han de complir.

8. Sense perjudici del que puguin establir els convenis o acords previs entre el titular i l'administrador d'infraestructures, les responsabilitats del manteniment del pas a nivell i els seus elements (ferm, drenatge, senyalització, instal·lacions de seguretat, entre d'altres) són les següents:

a) correspon a l'administrador de la infraestructura el manteniment de totes les instal·lacions dins de la zona compresa entre el carril exterior de la via i una distància de 3 metres d'aquest carril, a excepció del drenatge longitudinal del camí i la seva senyalització;

b) correspon al titular de la carretera o camí el manteniment de tots els seus elements ubicats a banda i banda del ferrocarril a partir d'una distància de 3 metres del carril exterior, així com el drenatge longitudinal i la senyalització viària en tota la seva longitud.

Article 48. *Passos a nivell provisionals.*

Únicament amb caràcter excepcional i per causes justificades, els administradors d'infraestructures poden autoritzar, pel temps estrictament necessari, l'establiment i l'entrada en servei de passos a nivell provisionals.

Almenys 15 dies abans de l'entrada en servei del pas a nivell, els administradors d'infraestructures han d'acreditar davant l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària que:

a) Han dut a terme el procés de gestió del risc per a la implantació del pas a nivell d'acord amb el mètode comú de seguretat per a l'avaluació i la valoració del risc.

b) Han pres les mesures de protecció i mitigació de riscos necessàries, si s'escau.

La protecció d'aquests passos s'ha de dur a terme de conformitat amb el que disposa l'article 51, i s'han d'afegir, si s'escau, les mesures de protecció i mitigació derivades de l'avaluació del risc. Aquestes mesures s'han de recollir en l'autorització atorgada per l'administrador d'infraestructures.

Article 49. *Passos a nivell particulars.*

1. Els passos a nivell existents establerts per donar servei a determinades finques o recintes privats es regeixen per les condicions fixades en l'autorització corresponent

atorgada per l'administrador d'infraestructures per al seu establiment, i s'han de protegir d'acord amb el que disposa l'article 51.

Queda prohibida la utilització del pas per persones diferents o per a trànsits o finalitats diferents dels compresos en la seva autorització.

Els administradors d'infraestructures poden modificar les condicions de l'autorització atorgada o imposar noves exigències de seguretat o condicions de pas, quan les circumstàncies del camí o de l'encreuament hagin variat des de la data del seu atorgament.

2. Els administradors d'infraestructures o les administracions públiques competents en matèria de carreteres poden acordar, d'ofici, la clausura dels passos a nivell particulars quan es doni algun dels supòsits següents:

- a) Els seus titulars no respectin les condicions de l'autorització.
- b) Els seus titulars no atenguin degudament la seva conservació, protecció i senyalització.
- c) L'encreuament de la via es pugui fer per altres passos pròxims, al mateix o diferent nivell, de conformitat amb els criteris que estableix l'article 54.

Article 50. *Inventari de passos a nivell i altres interseccions.*

1. Els administradors d'infraestructures han de mantenir un inventari de tots els passos a nivell existents a les línies ferroviàries que administrin, tant dels de titularitat pública com dels particulars, així com també de les interseccions que preveuen els apartats 2 i 3 de l'article 47.

Aquest inventari ha d'incloure, almenys, les dades següents de cada pas a nivell o intersecció:

- a) Ubicació.
- b) Tipus de carretera o camí travessat pel ferrocarril, denominació i titular públic o particular.
- c) Ús o usos específics del pas a nivell o intersecció. S'entén com a ús específic aquell per al qual el pas a nivell disposa d'un itinerari de pas i un sistema de protecció exclusiu destinat a un tipus d'usuari determinat. Es distingeixen a aquest efecte tres tipus d'ús específic: de vehicles, de vianants i de vianants i bestiar.
- d) Classe de protecció associada a cada ús específic.
- e) Intensitat mitjana diària de vehicles (A) que travessen el pas a nivell o intersecció per la carretera o camí, quan sigui d'ús específic de vehicles.
- f) Nombre mitjà diari de vianants (P) que travessen el pas a nivell o intersecció, quan tingui un ús específic de vianants o de vianants i bestiar o quan, fins i tot si és específic de vehicles, s'hagi mesurat, perquè es troba en una zona urbana o assimilada en què es consideri que hi ha un ús de vianants rellevant.
- g) Nombre mitjà diari de circulacions ferroviàries (T).
- h) Moment de circulació ($A \times T$ i/o $P \times T$).
- i) Velocitat màxima permesa del tren a l'altura del pas a nivell o intersecció (V_m), en km/h.
- j) Nombre de vies existents al pas a nivell o intersecció (n).
- k) Visibilitat tècnica (D_{tv} , D_{tp}) i real (D_{rv} , D_{rp}) associades a cada ús específic, tal com defineix l'annex VII. En passos a nivell o interseccions amb més d'un ús específic es pot suposar que $D_{rp} = D_{rv}$.
- l) Dades de sinistralitat del pas a nivell.
- m) Temporalitat del pas: provisional o permanent.

A efectes estadístics, per caracteritzar els passos a nivell o interseccions amb més d'un ús específic, si les classes de protecció associades a cada ús són diferents, la classe determinant és la corresponent a l'ús específic de vehicles.

L'inventari i les seves revisions successives, així com les dades de sinistralitat de cada pas a nivell, s'han de trametre anualment al Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària i als titulars de les carreteres o camins

travessats. Aquests últims els han d'enviar al seu torn a l'organisme competent en matèria de regulació, ordenació i gestió del trànsit.

2. Els administradors d'infraestructures han de revisar anualment la dada estadística T de cada pas a nivell o intersecció, així com les dades de distàncies de visibilitat tècnica i real cada dos anys, per si és necessari modificar la classe de protecció que s'ha d'aplicar.

3. Els organismes titulars de les carreteres i camins corresponents han de revisar cada dos anys les dades d'A i/o P de cada pas a nivell o intersecció. El mesurament de P s'ha de fer sempre que el pas a nivell o intersecció es trobi en una zona urbana o assimilada en què es consideri que hi ha un ús de vianants rellevant. Aquestes dades les han de notificar als administradors d'infraestructures. En cas que no es proporcionin aquestes dades als administradors esmentats, aquests han d'abordar la seva actualització per si mateixos, almenys, cada sis anys.

Igualment, és responsabilitat dels titulars de passos a nivell particulars declarar a l'administrador d'infraestructures les dades d'A o P dels passos prèviament a l'establiment o la modificació de l'autorització de l'article 49.1.

4. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot:

a) Requerir als organismes titulars de les carreteres i camins corresponents i als administradors d'infraestructures que determinin el paràmetre A, P o T, o emprendre'n directament el mesurament, i fer repercutir en els organismes titulars o administradors el seu cost, si el requeriment no s'atén en el termini de dos mesos des de la seva notificació.

b) Fer mesuraments dels paràmetres esmentats, quan així ho consideri oportú, en l'exercici de la seva competència de supervisió, que inclou la totalitat dels elements del pas a nivell, així com la seva senyalització i abalisament.

c) Adoptar una resolució en els supòsits en què es produeixi un desacord en relació amb el mesurament de les dades estadístiques A i T del moment de circulació d'un pas a nivell entre els organismes o entitats que tinguin a càrrec seu la infraestructura ferroviària i la carretera o camí.

Secció 2a. Protecció dels passos a nivell

Article 51. Equipament i classes de protecció.

1. Els passos a nivell existents a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret i els provisionals l'establiment dels quals es pugui autoritzar temporalment amb caràcter excepcional han de disposar d'elements de protecció que garanteixin la seguretat dels trens i dels usuaris del pas a nivell, ja siguin vehicles o vianants.

2. L'annex VII defineix les classes de protecció que s'han d'aplicar als passos a nivell públics i particulars, en funció de les seves característiques, juntament amb els equipaments mínims de protecció associats a cada classe.

3. Només es poden aplicar noves classes de protecció del tipus A1 en els casos següents:

a) Passos a nivell provisionals.

b) Passos amb $A \times T < 100$ i $T \leq 2$, en què la distància de visibilitat real sigui inferior a la distància de visibilitat tècnica.

c) Casos degudament justificats, en què l'administrador d'infraestructures consideri convenient disposar d'una protecció addicional en determinats passos a nivell existents de classe P.

Article 52. Adequació dels passos a nivell a les classes de protecció.

1. Per tal de dotar cada pas d'un nivell mínim de seguretat per als seus usuaris, que sigui conforme al seu ús i característiques físiques, els administradors d'infraestructures i els organismes titulars de les carreteres o camins han d'afrontar progressivament l'adequació de la protecció dels passos a nivell existents al que indica l'annex VII d'aquest

Reial decret. Això ho poden portar a terme directament o a través de convenis que si s'escau es puguin subscriure amb aquesta finalitat.

2. A més, a petició del titular de la carretera o camí o de l'ajuntament en el terme municipal del qual es trobi el pas a nivell, es poden instal·lar classes de protecció superiors a la que correspongui en aplicació d'aquest Reial decret o itineraris exclusius per a vianants, encara que la seva instal·lació no sigui exigible segons el que estableix l'annex VII.

3. En el cas de passos a nivell que hagin de suportar temporalment un increment de trànsit a causa de la realització d'obres en les seves proximitats, tant com a conseqüència del moviment de vehicles generat per la mateixa obra com pel derivat d'eventuals desviaments de trànsit, el promotor de l'obra ha d'incloure en el projecte una estimació dels trànsits generats, així com les actuacions necessàries per adequar la protecció del pas al que estableix aquest Reial decret. El promotor de l'obra és responsable del finançament i l'execució d'aquestes actuacions, així com d'obtenir els permisos necessaris.

4. L'entrada en servei de qualsevol sistema de protecció que s'instal·li en un pas a nivell, així com la modificació d'un sistema existent, l'ha d'autoritzar l'administrador d'infraestructures. Almenys 15 dies abans d'aquesta entrada en servei l'administrador d'infraestructures ha de posar en coneixement de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària que:

a) Ha dut a terme el procés de gestió del risc del pas a nivell, segons el mètode comú de seguretat per a l'avaluació i la valoració del risc.

b) Ha pres les mesures de protecció i mitigació de riscos necessàries, si s'escau. Les mesures de protecció i mitigació derivades de l'avaluació del risc s'han de recollir en l'autorització atorgada per l'administrador d'infraestructures.

5. En el cas de passos a nivell que hagin de suportar temporalment un increment de trànsit degut, per exemple, al moviment de vehicles utilitzats en obres de millora o renovació de via, s'ha de valorar aquesta circumstància de cara a establir, si s'escau, una protecció conforme a les noves condicions d'ús del pas.

6. En els passos a nivell en què, a més de la via pública que el travessa directament, n'hi hagi d'altres de properes l'explotació i ús de les quals pugui afectar la utilització del pas a nivell, els titulars d'aquestes últimes han d'actuar amb els titulars de la línia fèrria i de la via que el travessa directament per adoptar, coordinadament, les mesures necessàries per millorar la seguretat, tant del pas a nivell com del vial.

Qualsevol d'aquests, l'administrador de la infraestructura o l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària poden promoure la realització d'estudis o l'actuació concertada amb aquesta finalitat.

Article 53. *Costos dels sistemes de protecció dels passos a nivell.*

1. Els costos de la instal·lació o la millora dels sistemes de protecció dels passos a nivell s'han de distribuir de manera anàloga al que indica l'apartat 2 de l'article 55.

2. En els casos que recull l'apartat 2 de l'article 52, la diferència de costos entre els equipaments sol·licitats i els que defineix l'annex VII l'ha de sufragar íntegrament l'organisme sol·licitant.

3. Les despeses de conservació de l'equipament de protecció del pas a nivell són a càrrec de l'administrador d'infraestructures. Se n'exceptuen les relatives a la senyalització vertical i horitzontal de la carretera o camí, que són a càrrec del seu titular.

4. El que preceptuen els apartats precedents s'entén sense perjudici de poder aplicar un altre règim diferent quan resulti així dels convenis o els acords que a aquest efecte puguin subscriure entre si els organismes afectats o les entitats competents, o qualsevol altres interessats en la matèria.

Secció 3a. Supressió i reordenació dels passos a nivell

Article 54. Criteris d'actuació.

1. No es poden establir en cap cas circulacions ferroviàries a una velocitat igual o superior a 160 km/h per trams en què hi hagi passos a nivell, i és necessari per a això que l'administrador d'infraestructures els supprimeixi prèviament.

2. També s'han de suprimir els passos a nivell quan es duguin a terme les actuacions següents:

- a) La duplicació d'una via única existent.
- b) La millora en una línia existent o un increment de la funcionalitat d'una línia ferroviària que comporti que el producte de la intensitat mitjana diària de vehicles de carretera (A) per la circulació mitjana diària de trens (T) presenti un valor igual o superior a 1.500.

Se n'exceptua el cas de l'adequació de línies o trams d'aquestes a l'explotació tramviària.

Així mateix, el Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana pot exceptuar, de manera excepcional, el compliment del que prescriu aquest apartat quan hi hagi circumstàncies que impedeixin portar a terme la supressió d'un pas a nivell determinat. Aquestes circumstàncies el promotor de l'actuació les ha de justificar adequadament i de manera individual per a cada pas a nivell en què concorrin les circumstàncies esmentades.

3. Quan de les característiques d'un pas a nivell es desprengui que la supressió és necessària o convenient, l'administrador d'infraestructures i el titular de la carretera o camí, segons ho permetin les seves disponibilitats pressupostàries i de conformitat amb els convenis que es puguin subscriure, han de procedir a la supressió del pas i, si s'escau, a la seva substitució per un encreuament a diferent nivell.

4. Els administradors d'infraestructures poden dur a terme la reordenació de passos i dels seus accessos, tant de titularitat pública com particular, garantint en aquest últim cas l'accés als predis afectats, mitjançant la concentració de passos a nivell i, si s'escau, la supressió dels que no siguin estrictament imprescindibles.

En els trams de línia fèrria en què la distància entre passos a nivell sigui igual o inferior a 500 metres, mesurats al llarg de la via entre els eixos de la carretera o camí de cada pas a nivell, s'ha de procedir a la seva concentració en un sol pas, segons ho permetin les disponibilitats pressupostàries, i s'han d'enllaçar entre si mitjançant els camins paral·lels a la via fèrria que siguin necessaris.

S'ha de promoure la concentració en un de sol, de la manera que estableix el paràgraf anterior, dels passos a nivell que no distin entre si més de 1.000 metres mesurats al llarg de la via, i s'ha de procedir a la concentració en funció de la disponibilitat dels mitjans existents.

Al pas resultant li és aplicable el que estableix aquest Reial decret pel que fa a la protecció aplicable.

5. El Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, en el marc de la planificació ferroviària que defineix l'article 5 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, pot establir criteris i directrius per emprendre la millora general de la seguretat dels passos a nivell, mitjançant la seva eliminació, la seva concentració o la millora del seu sistema de protecció. Així mateix, pot establir necessitats d'actuació sobre determinats passos a nivell específics.

Per prioritzar les actuacions de millora de la seguretat en els passos a nivell, els administradors d'infraestructures han de seguir els criteris i les directrius incloses, si s'escau, en la planificació esmentada. Així mateix, han de tenir en compte els possibles acords de col·laboració i cofinançament de les actuacions amb altres administracions, en especial amb els ajuntaments en els termes municipals dels quals se situïn els passos a nivell o amb les comunitats autònomes corresponents.

6. La finalització de les obres destinades a l'eliminació d'un o diversos passos a nivell, ja sigui mitjançant la construcció d'un encreuament a diferent nivell o mitjançant la

reordenació dels seus accessos, comporta la clausura de tots els passos a nivell afectats. L'administrador d'infraestructures ha de resoldre el tancament del pas a nivell, l'ha de donar de baixa de l'inventari de passos a nivell i ho ha de comunicar al Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana i a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, a la qual ha d'adjuntar l'expedient amb els antecedents corresponents.

7. En cas d'acord entre la solució proposada, per a la supressió i la concentració de passos a nivell, per l'administrador d'infraestructures i la proposada pels titulars de carreteres o camins, cal atènyer-se al que acordin les parts. En cas de desacord, les divergències entre el pressupost de la solució definida per l'administrador d'infraestructures i l'especificada pel titular les ha de sufragar aquest últim en tot el que excedeixi el pressupost del projecte de l'administrador d'infraestructures.

8. Els projectes de construcció d'encreuaments a diferent nivell i els de les obres necessàries per a la reordenació, la concentració i la millora dels passos a nivell i dels seus accessos que comportin l'execució de noves construccions s'han de sotmetre a un informe de l'administració urbanística competent, que s'entén emès favorablement si no s'ha avaluat, de manera expressa, en el termini d'un mes des de la recepció de la documentació.

Aquestes obres no estan sotmeses al control preventiu municipal a què es refereix l'article 84.1.b) de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local.

En cas que les obres de construcció d'encreuaments a diferent nivell i les necessàries per a la reordenació, la concentració i la millora dels passos a nivell i dels seus accessos que dugui a terme l'administrador d'infraestructures ferroviàries no s'ajustin al planejament urbanístic, han de ser compatibles amb el projecte aprovat.

No és procedent la suspensió de l'execució, per part dels òrgans urbanístics, de les obres que dugui a terme l'administrador d'infraestructures ferroviàries quan aquestes es portin a terme en compliment d'un projecte de supressió o de reordenació de passos a nivell aprovat.

Article 55. *Costos de supressió i reordenació.*

1. En els casos que preveuen els apartats 1 i 2 de l'article 54, la supressió o reordenació de passos a nivell és amb càrrec als administradors d'infraestructures.

Quan l'actuació sigui conseqüència de modificacions o millores en la carretera o camí, el cost de les obres l'ha d'assumir el seu titular.

2. Quan les causes de l'actuació siguin diferents de les que defineix l'apartat anterior, els costos de l'actuació s'han de sufragar, amb caràcter general, de la manera següent:

a) A compte dels organismes titulars de les carreteres o camins, si el factor A o P és igual o superior a 250.

b) A compte dels administradors d'infraestructures, si el factor T és igual o superior a 6.

c) Repartits per meitats entre aquests organismes o entitats interessades, en cas que es donin simultàniament els dos supòsits anteriors.

d) A càrrec de l'organisme que promogui l'actuació, quan no es doni cap dels tres supòsits anteriors.

3. El que preceptuen els apartats precedents s'entén sense perjudici de poder aplicar un altre règim diferent quan resulti així dels convenis o els acords que a aquest efecte puguin subscriure entre si les administracions, els organismes o les entitats competents, o qualssevol altres interessats en la matèria.

Secció 4a. Encreuaments entre andanes i d'ús exclusiu de l'activitat ferroviària o dels serveis d'emergència

Article 56. Consideracions generals dels encreuaments entre andanes.

1. Tenen la consideració d'encreuaments entre andanes les interseccions al mateix nivell entre un ferrocarril i els itineraris disposats expressament a estacions i baixadors per a l'accés dels vianants a les andanes.

2. No es consideren encreuaments entre andanes:

- a) Els destinats a l'ús exclusiu de l'activitat ferroviària o dels serveis d'emergència, definits a l'article 60.
- b) Els situats a línies o trams amb explotació tramviària.
- c) Els ubicats a estacions o baixadors sense un ús comercial de viatgers. En aquest cas, s'han de considerar com a encreuaments per a l'ús exclusiu de l'activitat ferroviària o dels serveis d'emergència, tal com els defineix l'article 60.

Article 57. Nous encreuaments entre andanes.

1. Només es poden fer nous encreuaments permanents entre andanes a estacions o baixadors quan es compleixin totes les condicions següents:

- a) La velocitat màxima de circulació dels trens al pas per l'encreuament és inferior o igual a 40 km/h.
- b) La distància de visibilitat real en l'encreuament és igual o superior a la distància de visibilitat tècnica, definida a l'annex VIII.
- c) Tenen un trànsit de viatgers inferior o igual a 1.000 viatgers/dia, de mitjana anual, sumant els que pugen i els que baixen.
- d) No estan situats a capitals de província.

2. En tot cas, i amb caràcter excepcional, els administradors d'infraestructures poden establir nous encreuaments provisionals entre andanes, pel temps estrictament necessari, en els supòsits d'avaries o de realització d'obres en els itineraris habilitats específicament per a l'encreuament dels viatgers.

3. Els administradors d'infraestructures han d'autoritzar formalment l'entrada en servei dels nous encreuaments entre andanes, ja siguin permanents o provisionals, que estableixin. Per a això almenys 15 dies abans de l'entrada en servei els administradors d'infraestructures han d'acreditar davant l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària que:

- a) Han dut a terme el procés de gestió del risc de la implantació de l'encreuament entre andanes d'acord amb el mètode comú de seguretat per a l'avaluació i la valoració del risc.
- b) Han pres les mesures de protecció i mitigació de riscos necessàries, si s'escau.

Les mesures de protecció i mitigació derivades de l'avaluació del risc s'han de recollir en l'autorització atorgada per l'administrador d'infraestructures. Així mateix, l'autorització ha de recollir el període de vigència/validesa d'aquesta, ja sigui amb caràcter permanent o limitat, en funció de l'objectiu de l'actuació prevista.

Article 58. Supressió d'encreuaments entre andanes.

1. No es poden establir en cap cas circulacions ferroviàries a una velocitat igual o superior a 160 km/h per trams en què hi hagi encreuaments entre andanes, i és necessari per a això que l'administrador d'infraestructures els supprimeixi prèviament.

2. Quan hi hagi encreuaments alternatius a diferent nivell que siguin accessibles a persones amb discapacitat o mobilitat reduïda, s'han d'eliminar els encreuaments entre andanes que no siguin necessaris. Quan sigui imprescindible mantenir-los, han de ser compatibles amb la seguretat dels usuaris i de la circulació dels trens.

3. Així mateix, els administradors d'infraestructures han de promoure la substitució dels encreuaments entre andanes per encreuaments a diferent nivell quan a causa de les seves característiques (nombre mitjà d'usuaris, nombre de circulacions, risc existent, etc.) i per raons de seguretat es consideri aconsellable, o bé quan les instruccions ferroviàries i altra normativa tècnica ho prescrivin així.

Article 59. Equipament i classes de protecció dels encreuaments entre andanes.

1. Els encreuaments entre andanes existents a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret i els que es puguin establir en el futur han de disposar d'elements de protecció que garanteixin la seguretat dels usuaris de l'encreuament.

2. L'annex VIII defineix les classes de protecció mínimes que s'han d'aplicar als encreuaments entre andanes en funció de les seves característiques, juntament amb els equipaments mínims de protecció associats a cada classe.

3. Les característiques específiques de l'equipament associat a cada classe de protecció, l'abalisament, els encreuaments, les seves rampes d'accés i els possibles criteris suplementaris per a la implantació de l'equipament han de complir el que indiquen les instruccions ferroviàries que despleguin el que s'estableix aquí.

4. Les instruccions ferroviàries han de definir l'equipament que han de tenir els encreuaments entre andanes quan es facin actuacions en les línies o les estacions de les quals formin part.

Article 60. Encreuaments per a ús exclusiu de l'activitat ferroviària o dels serveis d'emergència.

1. Els encreuaments per a ús exclusiu de l'activitat ferroviària o dels serveis d'emergència han de disposar de dispositius que n'impedeixin l'ús per part de personal aliè a aquests. Els criteris per al seu establiment i la seva utilització per part del personal ferroviari o dels serveis d'emergència s'han de recollir en els sistemes de gestió de la seguretat dels administradors d'infraestructures. Quan aquests encreuaments estiguin situats en una estació o un baixador, no es consideren encreuaments entre andanes.

2. No obstant això, en els supòsits d'avaries o realització d'obres en els itineraris habilitats específicament per a l'encreuament dels viatgers, els encreuaments per a ús exclusiu de l'activitat ferroviària o dels serveis d'emergència poden servir excepcionalment i de manera transitòria per a l'encreuament dels viatgers.

3. Els administradors d'infraestructures han de mantenir actualitzat un catàleg dels encreuaments, a què es refereix aquest article, susceptibles de ser utilitzats de manera excepcional pels viatgers i altres usuaris, incloses per a cada un d'aquests les mesures de protecció que s'han d'aplicar durant aquest ús (senyalització provisional, dotació de personal de vigilància o acompanyament, etc.).

Article 61. Inventari d'encreuaments entre andanes i per a ús exclusiu de l'activitat ferroviària o dels serveis d'emergència.

Els administradors d'infraestructures han de mantenir un inventari de tots els encreuaments entre andanes, així com dels encreuaments per a ús exclusiu de l'activitat ferroviària o dels serveis d'emergència, existents a les estacions o baixadors que administrin.

Aquest inventari ha d'incloure, almenys, les dades següents de cada encreuament:

- a) Ubicació.
- b) Classe de protecció.
- c) Nombre mitjà diari d'usuaris de l'encreuament (P).
- d) Nombre mitjà diari de circulacions ferroviàries (T).
- e) Moment de circulació de vianants (P x T).
- f) Nombre de vies travessades per l'encreuament (n).

- g) Velocitat màxima permesa del tren a l'altura de l'encreuament (V_m), en cada via travessada, en km/h.
- h) Distància de visibilitat tècnica (D_{tp}) i real (D_{rp}) del vianant, tal com defineix l'annex VIII.
- i) Dades de sinistralitat de l'encreuament entre andanes.

Cada dos anys, els administradors d'infraestructures han de revisar les dades estadístiques de P i T de cada encreuament entre andanes, així com les dades de distàncies de visibilitat tècnica i real, per si és necessari modificar la classe de protecció que s'ha d'aplicar.

L'inventari, així com les seves revisions successives, s'han de trametre anualment al Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana i a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

CAPÍTOL VIII

Encreuaments a diferent nivell i estructures sobre línies fèrries

Article 62. *Règim de titularitat i manteniment dels elements dels encreuaments.*

1. En els encreuaments a diferent nivell existents, els titulars de cada element d'aquests són els responsables del seu manteniment, sense perjudici dels convenis o els acords que hi puguin haver entre l'administrador d'infraestructures, el titular de la carretera o camí i si s'escau el promotor del pas superior o inferior.

A manca de títol documental que acrediti la titularitat, els criteris per a l'assignació de responsabilitats de manteniment són similars als dels apartats següents per a obres noves.

2. En els encreuaments a diferent nivell que es construeixin, la titularitat dels diferents elements i la responsabilitat del seu manteniment són les que estableixen els apartats següents, tret que hi hagi convenis o acords entre l'administrador d'infraestructures, el promotor de la construcció o la modificació del pas i el titular de la carretera o camí que encreui el ferrocarril a diferent nivell, que estableixin una altra forma diferent.

a) En el cas de passos superiors de carreteres pertanyents a la Xarxa de Carreteres de l'Estat, a una xarxa autonòmica, o quan la via pública sigui una autovia o una autopista:

i. El titular de la carretera, l'autovia o l'autopista: estructura, estreps, aletes, terraplens en els accessos, drenatge de la via de comunicació, capes portants i ferm, enllumenat viari, barreres de contenció de vehicles, baranes per a vianants, barreres per a la fauna i protecció elèctrica de les estructures i de l'enllumenat viari.

ii. L'administrador d'infraestructures: protecció elèctrica de les persones, inclosos els tancaments per a aquesta finalitat, i detectors de caiguda d'objectes.

b) A la resta de passos superiors:

i. El promotor de la construcció del pas superior o de la seva modificació: estructura, estreps, aletes, terraplens en els accessos, drenatge de la via de comunicació, capes portants i ferm (exclòs el paviment), enllumenat viari, barreres de contenció de vehicles, baranes per a vianants, barreres per a la fauna i protecció elèctrica de les estructures i de l'enllumenat viari.

ii. El titular del camí o carretera: paviment.

iii. L'administrador d'infraestructures: protecció elèctrica de les persones, inclosos els tancaments per a aquesta finalitat, i detectors de caiguda d'objectes.

c) En el cas de passos inferiors de carreteres pertanyents a la Xarxa de Carreteres de l'Estat, a una xarxa autonòmica, o quan la via pública sigui una autovia o una autopista:

i. El titular de la carretera, l'autovia o l'autopista: desmunts en els accessos, drenatge de la via de comunicació, capes portants i ferm, enllumenat viari, barreres de contenció de vehicles, baranes per a vianants i protecció elèctrica de les persones.

ii. L'administrador d'infraestructures: estructura, estreps, aletes i protecció elèctrica, inclosos els tancaments per a aquesta finalitat.

d) A la resta de passos inferiors:

i. El promotor de la construcció del pas inferior o de la seva modificació: desmuntats en els accessos, drenatge de la via de comunicació, capes portants i ferm (exclòs el paviment), enllumenat viari, barreres de contenció de vehicles, baranes per a vianants i protecció elèctrica de les persones.

ii. El titular del camí o carretera: paviment.

iii. L'administrador d'infraestructures: estructura, estreps, aletes i protecció elèctrica, inclosos els tancaments per a aquesta finalitat.

3. Per poder portar a terme correctament el seu manteniment:

a) El promotor de la construcció de l'encreuament a diferent nivell ha de lliurar prèviament a la seva posada en funcionament a l'administrador d'infraestructures i al titular de la via de comunicació els documents que defineixin l'obra construïda perquè cada part pugui elaborar i fer el seu respectiu pla de manteniment.

b) Cada part ha de proporcionar el personal de vigilància que consideri necessari i els intervals de tall o restriccions en la circulació compatibles amb la seva explotació ordinària a l'altra part per dur a terme les tasques de manteniment.

c) En tot cas, ha de prevaler sobre els altres aspectes la seguretat de les persones usuàries del ferrocarril i de la via de comunicació.

4. Quan l'estat de l'encreuament pugui ocasionar danys a la Xarxa Ferroviària d'Interès General o comportar un perill per a la circulació, l'administrador d'infraestructures ho ha de posar en coneixement de l'entitat responsable del manteniment dels elements afectats perquè esmeni els defectes que presentin.

En cas d'urgència o perill imminent, aquesta circumstància s'ha de posar en coneixement del delegat o el subdelegat del Govern perquè adopti les mesures oportunes. Quan l'administrador d'infraestructures ferroviàries procedeixi, per la instrucció d'aquests, a l'execució de les reparacions necessàries, pot repetir en el seu responsable els costos d'aquesta actuació.

Article 63. Disseny i protecció dels passos superiors i les estructures sobre línies ferroviàries.

1. Els passos superiors i qualsevol estructura anàloga que es projectin han de respectar el gàlib de la línia prescrit per les especificacions tècniques d'interoperabilitat i la instrucció ferroviària que sigui aplicable.

2. Els passos superiors i qualsevol estructura anàloga s'han de projectar per fer front a l'impacte de vehicles ferroviaris, perquè els paraments dels murs mitgers i altres suports dels taulers suportin almenys les accions horitzontals definides a la normativa aplicable.

3. Els passos superiors de carreteres s'han de dissenyar d'acord amb la normativa estatal vigent sobre les accions que s'han de considerar en el projecte de ponts de carretera, si aquesta determina unes exigències superiors a les que siguin aplicables a la resta de la via pública o carretera.

Els passos superiors de carreteres o altres vies aptes per al trànsit de vehicles que es construeixin han de disposar, almenys, dels sistemes de contenció de vehicles que estableixi la normativa estatal de carreteres per al tipus de via de què formin part.

4. El promotor d'un nou pas superior ha d'acreditar davant l'administrador d'infraestructures que ha avaluat i gestionat els riscos de conformitat amb el mètode comú de seguretat per a l'avaluació i la valoració del risc, davant la caiguda de persones o vehicles a les vies del ferrocarril, i ha d'instal·lar, almenys, detectors de caiguda d'objectes als passos superiors sobre línies ferroviàries de tipus A, B1 i C1, definides a l'apartat 7 de l'article 97 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, i a totes les altres línies en què la

velocitat màxima de les circulacions ferroviàries en el lloc del pas superior sigui igual o superior a 200 km/h.

Així mateix, s'han d'instal·lar detectors de caiguda d'objectes als passos superiors existents quan es condicionin o es millorin línies ferroviàries dels tipus A, B1 i C1 esmentats i quan la velocitat màxima de les circulacions ferroviàries per la línia condicionada o millorada en el lloc del pas superior sigui igual o superior a 200 km/h.

Les línies ferroviàries existents amb una velocitat de circulació superior a 200 km/h han de disposar de detectors de caiguda d'objectes, per a la qual cosa els administradors d'infraestructures han de planificar les actuacions necessàries, en els terminis que permeti la disponibilitat pressupostària.

Les característiques, la forma d'implantació i la connexió amb les instal·lacions de control, comandament i senyalització de la línia o tram dels detectors de caiguda d'objectes són les que defineix la normativa de l'Estat, o, si no, la de l'administrador d'infraestructures.

5. Els passos superiors d'altres ferrocarrils sobre una via ferroviària s'han de projectar d'acord amb la instrucció vigent sobre les accions que s'han de considerar en el projecte de ponts de ferrocarril o la norma que la substitueixi, si aquesta determina unes exigències superiors a les que siguin aplicables a la resta de la línia que transiti sobre el pas superior.

CAPÍTOL IX

Protecció de les infraestructures ferroviàries

Article 64. *Tancaments.*

1. Les línies ferroviàries existents de tipus A i B1, definides a l'apartat 7 de l'article 97 de la Llei 38/2015, 29 de setembre, han de tenir instal·lat un tancament, a banda i banda de la via, a tot el seu recorregut.

2. La resta de línies ferroviàries existents han de tenir instal·lat un tancament, a banda i banda de la via, quan estiguin situades en sòl urbà.

La qualificació d'un sòl com a urbà o urbanitzable obliga el seu propietari a disposar a les línies ferroviàries que el travessin, a costa seva i amb els condicionaments tècnics que determini l'administrador d'infraestructures, d'un tancament quan es duguin a terme les actuacions urbanístiques corresponents a la nova qualificació. Amb caràcter excepcional, per les característiques especials de la línia ferroviària de què es tracti, l'administrador d'infraestructures pot ordenar que es faci aquest tancament abans que s'iniciï l'actuació urbanística corresponent.

3. Les noves línies o trams ferroviaris que es construeixin han de tenir instal·lat un tancament, a banda i banda de la via i a tot el seu recorregut. Les característiques d'aquests tancaments han de quedar definides a la normativa tècnica.

El que estableix aquest apartat no és aplicable a les línies, o trams d'aquestes, a les quals és aplicable el que disposa l'article 8.9 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre.

Article 65. *Obres ruïnoses.*

En cas que l'administrador d'infraestructures detecti que una construcció, o part d'aquesta, propera a una infraestructura ferroviària pugui ocasionar danys a la Xarxa Ferroviària d'Interès General o comportar un perill per a la circulació, ho ha de posar en coneixement de la corporació local corresponent a fi que adopti les mesures que consideri convenients, incloses, per al cas en què així sigui procedent, la seva declaració de ruïna i la demolició corresponent.

En cas d'urgència o perill imminent, aquesta circumstància s'ha de posar en coneixement del delegat o el subdelegat del Govern perquè adopti les mesures oportunes. Quan l'administrador d'infraestructures procedeixi, per la instrucció d'aquests, a la demolició de la construcció corresponent, pot repetir en el seu propietari els costos d'aquesta actuació.

Article 66. *Passos a nivell.*

En cas que l'administrador d'infraestructures detecti, en l'exercici de les seves potestats d'inspecció, alguna anomalia en el manteniment de les carreteres o camins afectats per un pas a nivell o en els seus elements de senyalització que pugui ocasionar un perill per a la circulació per aquest pas, ho ha de posar en coneixement del seu propietari a fi que executi les accions per esmenar-ho.

En cas d'urgència o perill imminent, aquesta circumstància s'ha de posar en coneixement del delegat o el subdelegat del Govern perquè adopti les mesures oportunes. Quan l'administrador d'infraestructures procedeixi, per la instrucció d'aquests, a la realització de les accions per esmenar-ho, pot repetir en el seu propietari els costos d'aquesta actuació.

Article 67. *Obres i activitats il·legals.*

1. Tret de l'autorització expressa de l'administrador d'infraestructures ferroviàries, es prohibeix l'encreuament de vies fèrries i el trànsit per aquestes, així com l'accés a la plataforma ferroviària. L'accés a la plataforma i l'encreuament de les vies s'han de fer pels llocs determinats a aquest efecte i amb les limitacions o condicions que s'estableixin.

2. La paralització d'obres i instal·lacions i la suspensió d'usos prohibits, no autoritzats o que no s'ajustin a les condicions establertes a les autoritzacions se subjecta al que disposa l'article 18 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre. En tot cas, s'han d'observar les normes següents:

a) Els delegats del Govern, a instància de l'administrador d'infraestructures o de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, han de disposar la paralització de les obres o instal·lacions i la suspensió d'usos prohibits, no autoritzats o que no s'ajustin a les condicions establertes a les autoritzacions. Així mateix, es pot procedir al precintament de les obres o instal·lacions afectades. La paralització i el precintament, si s'escau, s'han de notificar a l'interessat i tenen el caràcter de mesures cautelars, com a tràmit previ a l'expedient que regula l'article 18.2 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre.

b) La resolució de demolició que preveu l'article 18.2 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, s'ha de notificar a l'interessat, que l'ha de complir en el termini d'un mes des de la seva notificació. Si s'incompleix l'obligació de demolir o es continua exercint l'ús no autoritzat, el delegat del Govern n'ha d'ordenar l'execució forçosa, en substitució de l'interessat i a costa seva.

c) En el supòsit de regularització de les obres o instal·lacions, el cost d'adequació a les degudes condicions de seguretat, funcionalitat i estètica és a càrrec de l'interessat.

CAPÍTOL X

Règims específics de seguretat operacional en la circulació ferroviària aplicables a seccions de la Xarxa Ferroviària d'Interès General o a circulacions que hi transiten

Article 68. *Règim específic de seguretat operacional en la circulació ferroviària a les infraestructures dels ports d'interès general.*

1. Els organismes públics que administrin ports d'interès general connectats a la Xarxa Ferroviària d'Interès General exerceixen, respecte de les infraestructures ferroviàries de cada port, les funcions pròpies de l'administrador d'infraestructures que li atribueix la Llei 38/2015, de 29 de setembre.

En particular, les autoritats portuàries han d'establir, respecte dels ports d'interès general i amb l'informe favorable previ de Ports de l'Estat, les regles per a l'explotació de la xarxa ferroviària existent a cada port, en tot el que no pertorbi el funcionament adequat de la resta de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

En el conveni entre l'autoritat portuària corresponent, l'administrador general d'infraestructures i Ports de l'Estat a què es refereix l'article 39.3 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, s'han de recollir qualssevol aspectes operatius de la xarxa.

2. A les infraestructures ferroviàries existents als ports que no pertanyin a la Xarxa Ferroviària d'Interès General, però que estiguin connectades o es pretenguin connectar amb la xarxa gestionada per l'administrador general d'infraestructures, s'han d'aplicar les regles que acordin aquest i l'autoritat portuària, que es poden incorporar al conveni que esmenta el paràgraf anterior.

La connexió de les infraestructures ferroviàries de titularitat d'una autoritat portuària amb altres xarxes que no formin part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General s'ha de regular en un conveni entre els titulars de les dues xarxes, amb l'informe favorable previ de Ports de l'Estat.

3. La responsabilitat de la seguretat operacional sobre les infraestructures ferroviàries a què es refereix l'article 39.1 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, correspon a les autoritats portuàries que les administren i a les entitats que prestin serveis ferroviaris sobre aquelles.

Als ports d'interès general a les zones de servei dels quals hi hagi infraestructures ferroviàries connectades a la Xarxa Ferroviària d'Interès General, les autoritats portuàries han de disposar d'un sistema de gestió de la seguretat adaptat al caràcter, la magnitud i altres condicions de l'activitat ferroviària dins de la zona de servei portuari que garanteixi el control dels riscos que aquesta creï, i del pertinent pla d'autoprotecció de les seves instal·lacions, sense que els sigui exigible l'autorització de seguretat a què es refereix l'article 15. El sistema de gestió de la seguretat, incloses les seves revisions i modificacions posteriors, l'ha d'aprovar l'autoritat portuària corresponent i s'ha de comunicar a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària un cop signat el conveni de connexió a què es refereix l'article 39.3 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre. En tot cas, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, en l'exercici de les seves competències sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General, pot exigir que es revisi el sistema de gestió de la seguretat d'una autoritat portuària.

Sense perjudici de les obligacions que corresponen a l'autoritat portuària, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot comprovar que els subsistemes ferroviaris dins de l'àmbit portuari s'exploten i es mantenen de conformitat amb els requisits essencials pertinents. Així mateix, l'Agència pot supervisar l'aplicació correcta per part dels agents responsables en l'àmbit portuari del marc normatiu en matèria de seguretat en la circulació ferroviària.

Article 69. *Seccions frontereres.*

1. Les infraestructures ferroviàries de la Xarxa Ferroviària d'Interès General situades a les fronteres amb França i Portugal incloses a l'annex IX tenen la consideració de seccions frontereres nacionals. Aquestes seccions s'han d'identificar com a tals al catàleg d'infraestructures ferroviàries de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, amb indicació de les estacions que les limiten.

2. Els administradors d'infraestructures han d'incloure la relació de les seccions frontereres en les declaracions sobre la xarxa, juntament amb informació sobre les condicions operatives particulars sota les quals es regeixin les circulacions que tinguin com a origen o destinació l'estació que les limiten. Aquestes condicions operatives s'han de determinar en coordinació amb l'administrador del tram limítrof de l'altre Estat.

3. Per tal de facilitar el trànsit ferroviari transfronterer, s'habilita l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària per subscriure convenis amb les autoritats nacionals de seguretat de França i Portugal, els quals poden incloure excepcions a la normativa aplicable a la resta de la Xarxa Ferroviària d'Interès General sobre el personal ferroviari, el material rodant, la circulació ferroviària o els certificats de seguretat de les empreses ferroviàries, que són aplicables a les circulacions que tinguin origen o destinació en l'estació de la Xarxa Ferroviària d'Interès General que delimita la secció fronterera.

4. En el cas de les infraestructures transfrontereres, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de cooperar amb les autoritats nacionals de seguretat competents de França i Portugal als efectes de l'expedició de les autoritzacions de seguretat i l'exercici de les seves activitats de supervisió.

5. Els certificats de seguretat únics emesos per les autoritats nacionals de seguretat de França i Portugal o l'Agència Ferroviària de la Unió Europea per circular per aquests països són vàlids a la Xarxa Ferroviària d'Interès General des de la frontera fins a les primeres estacions que limitin les seccions frontereres nacionals, sense necessitat d'ampliar l'àmbit d'operació si així ho estableixen els convenis definits a l'apartat 3 o, a manca d'això, amb la consulta prèvia de l'empresa ferroviària a les autoritats nacionals de seguretat cas per cas.

En aquest últim supòsit, durant la consulta s'ha d'aportar la documentació següent:

- a) una còpia del certificat de seguretat únic, quan l'hagin emès les autoritats del país veí;
- b) l'acreditació de coneixement del personal amb funcions relacionades amb la seguretat dels idiomes utilitzats a les seccions frontereres segons les normes d'explotació acordades entre els administradors d'infraestructures;
- c) el compromís escrit del sol·licitant de complir les condicions operatives sota les quals es regeixin les circulacions en la secció fronterera en qüestió;
- d) l'acreditació que el sistema de gestió de la seguretat de l'empresa ferroviària que va servir de base per emetre el certificat de seguretat vigent preveu les condicions operatives particulars de la secció fronterera;
- e) la justificació documental que els vehicles ferroviaris que s'han d'utilitzar són compatibles amb la secció fronterera.

Anàlogament, en el cas de la consulta efectuada a les autoritats nacionals per una empresa ferroviària l'origen o la destinació de la qual sigui la primera estació de França o Portugal, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de considerar que el seu certificat de seguretat emès per a la Xarxa Ferroviària d'Interès General pot ser vàlid per a la totalitat de la secció fronterera, si en el procés d'emissió d'aquest es va acreditar el compliment de les normes operatives d'aquesta secció.

6. Les autoritzacions de posada al mercat de vehicles emeses per les autoritats nacionals de seguretat de França i Portugal o l'Agència Ferroviària de la Unió Europea per circular per aquests països són vàlides a la Xarxa Ferroviària d'Interès General des de la frontera fins a les primeres estacions que limitin amb les seccions frontereres nacionals, sense necessitat d'ampliar l'àrea d'ús, si així ho estableixen els convenis esmentats a l'apartat 3 o, a manca d'això, amb la consulta prèvia del sol·licitant a les autoritats nacionals de seguretat cas per cas.

En aquest últim supòsit, durant la consulta s'ha d'acreditar que el vehicle ferroviari és compatible amb la secció fronterera.

Anàlogament, en el cas de la consulta efectuada a les autoritats nacionals sobre l'ús d'un vehicle fins a la primera estació de França o Portugal, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de considerar que la seva autorització de posada al mercat emesa per a la Xarxa Ferroviària d'Interès General pot ser vàlida, sense ampliar l'àrea d'ús, per a la totalitat de la secció fronterera, sempre que les característiques del tram siguin similars a les de la resta de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

Article 70. Connexions de la Xarxa Ferroviària d'Interès General amb altres xarxes de competència no estatal.

1. Els trams de connexió de la Xarxa Ferroviària d'Interès General amb xarxes de competència no estatal s'han d'identificar com a tals al catàleg d'infraestructures ferroviàries de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

2. Els trams de connexió a què es refereix l'apartat anterior s'han de recollir en la declaració sobre la xarxa i han d'estar regulats per un conveni entre l'Estat i la comunitat autònoma corresponent per fomentar i facilitar la interconnexió entre les diferents xarxes.

3. En el conveni que esmenta l'apartat 2 s'han d'establir les condicions especials o les excepcions a la normativa aplicable sobre el personal ferroviari, el material rodant, la circulació ferroviària o els certificats de seguretat de les empreses ferroviàries que siguin aplicables a les circulacions sobre els trams de connexió de la Xarxa Ferroviària d'Interès General amb altres xarxes ferroviàries de competència no estatal.

4. Addicionalment, en aquests àmbits, els administradors d'infraestructures implicats de les dues xarxes limítrofes han d'establir coordinadament acords sobre els trams de connexió en què es defineixin els seus límits físics i es fixin les condicions operatives i de contingències particulars sota les quals es regeixin les circulacions que transitin per aquests trams.

Article 71. Règim aplicable a vehicles històrics que circulin per la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

1. Els vehicles ferroviaris històrics, en els quals concorrin les circumstàncies establertes a la seva definició de conformitat amb l'annex I d'aquest Reial decret, han d'estar catalogats com a tals per poder circular a la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

Excepcionalment, també poden ser catalogats com a històrics els altres vehicles ferroviaris que, malgrat no complir les condicions esmentades abans, tinguin determinades circumstàncies que acreditin la seva rellevància tècnica o històrica, que han de figurar degudament fonamentades i acreditades a la resolució corresponent.

2. Els serveis de transport ferroviari efectuats amb vehicles ferroviaris històrics es regeixen en tot el que els sigui aplicable per aquest Reial decret sempre que no es vegi afectat algun dels elements essencials o característics que van donar lloc a la seva catalogació com a vehicle ferroviari històric.

3. Els serveis ferroviaris que es prestin amb vehicles ferroviaris històrics, amb viatgers o sense, la finalitat última dels quals sigui la realització d'una activitat cultural i la conservació i difusió del patrimoni ferroviari queden exclosos de l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret i es regeixen per la seva normativa específica. S'autoritza el ministre de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana perquè, per mitjà d'una ordre, reguli la prestació d'aquests serveis ferroviaris pel que fa a les seves condicions de circulació, autorització, manteniment i modificació dels vehicles, règim del personal i de les entitats que prestin aquests serveis.

Article 72. Règim de seguretat aplicable a la prestació de serveis en instal·lacions de serveis.

1. Els sistemes de gestió de seguretat de les empreses ferroviàries o dels administradors d'infraestructures han de disposar de procediments adequats per a la gestió de la seguretat de la prestació de serveis, i en particular per a la disposició dels títols habilitadors necessaris, en les instal·lacions de servei, ja siguin directament o a través de tercers.

2. En el cas de tercers que prestin aquests serveis mitjançant contractes, han de disposar de procediments coordinats amb els sistemes de gestió de seguretat de les empreses ferroviàries i dels administradors d'infraestructures per a les quals treballen almenys sobre els aspectes següents:

- a) Política de seguretat.
- b) Compliment de les normes tècniques i explotació.
- c) Gestió de riscos.
- d) Vigilància interna.
- e) Sistemes de gestió de competències del personal.
- f) Fluxos d'informació.

- g) Col·laboració en la investigació d'accidents.
- h) Tots aquells que estableixi contractualment l'empresa ferroviària o l'administrador d'infraestructures contractant.

Aquests procediments han de formar part dels acords contractuals per a la prestació dels serveis.

TÍTOL II

Interoperabilitat del sistema ferroviari

CAPÍTOL I

Requisits essencials

Article 73. *Requisits essencials.*

1. El sistema ferroviari, els subsistemes i els components d'interoperabilitat, incloses les interfícies, han de complir els requisits essencials, reflectits en l'annex XI, que els corresponguin.

2. Les especificacions tècniques addicionals que s'inclouin en els plecs de prescripcions tècniques dels contractes i que siguin necessàries per completar les especificacions europees o les altres normes vigents no han de ser contràries als requisits essencials que estableix l'annex esmentat.

CAPÍTOL II

Especificacions tècniques d'interoperabilitat i normes nacionals

Article 74. *Aplicació de les especificacions tècniques d'interoperabilitat i les normes nacionals.*

1. Els subsistemes fixos i els vehicles han de ser conformes amb les especificacions tècniques d'interoperabilitat i les normes nacionals vigents en el moment de la sol·licitud d'autorització per a la seva entrada en servei o de la seva posada al mercat, respectivament, sense perjudici de l'estratègia d'aplicació de cada especificació tècnica d'interoperabilitat.

La conformitat amb les especificacions tècniques d'interoperabilitat i les normes nacionals esmentades per part dels subsistemes fixos i dels vehicles s'ha de mantenir de manera permanent mentre estiguin en ús.

2. El Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana i l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària poden adoptar, dins de les seves competències respectives, les decisions que considerin necessàries respecte a la circulació per la Xarxa Ferroviària d'Interès General de vehicles ferroviaris als quals no siguin aplicables les especificacions tècniques d'interoperabilitat.

Article 75. *Normes nacionals en l'àmbit de la interoperabilitat.*

1. Les normes nacionals per al compliment dels requisits essencials i, quan escaigui, els mitjans nacionals acceptables de conformitat, són aplicables en els casos següents:

a) si les especificacions tècniques d'interoperabilitat no cobreixen, o no cobreixen totalment, determinats aspectes dels requisits essencials, inclosos els punts pendents assenyalats com a tals en un annex d'aquestes;

b) si s'ha notificat la no aplicació d'una o més especificacions tècniques d'interoperabilitat, o de parts d'aquestes, d'acord amb el que disposa l'article 83;

c) si el cas específic requereix l'aplicació de normes tècniques que no reculli l'especificació tècnica d'interoperabilitat pertinent;

d) normes nacionals utilitzades per especificar sistemes existents, limitades a l'objectiu d'avaluar la compatibilitat tècnica del vehicle amb la xarxa;

e) xarxes i vehicles que no són objecte de les especificacions tècniques d'interoperabilitat;

f) com a mesura preventiva temporal de caràcter urgent, en particular després d'un accident.

2. El ministre de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, a proposta de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, pot establir noves normes nacionals en els casos següents:

a) quan una especificació tècnica d'interoperabilitat no cobreixi completament els requisits essencials;

b) com a mesura preventiva de caràcter urgent, en particular després d'un accident.

L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha d'enviar el projecte de normes nacionals a través dels sistemes informàtics que estableix la normativa europea, juntament amb la justificació de la seva introducció en l'ordenament jurídic nacional, a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea i a la Comissió Europea, abans de la seva aprovació i quan la norma projectada estigui en un estat suficientment desenvolupat per permetre'ls portar-ne a terme l'examen de conformitat amb la normativa de la Unió Europea.

En cas de mesures preventives urgents, el ministre de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, a proposta de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, pot adoptar i aplicar una nova norma nacional de manera immediata sense la comunicació prèvia del projecte a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea i a la Comissió. Posteriorment, la norma esmentada s'ha de notificar de conformitat amb la normativa de la Unió Europea.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de notificar a la Comissió i a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea les normes nacionals, així com els mitjans nacionals acceptables de conformitat. També ha de notificar les normes existents a aquestes institucions de la Unió Europea en els casos següents:

a) cada vegada que es modifiquin les normes esmentades;

b) quan es presenti, de conformitat amb l'article 83, una nova sol·licitud de no aplicació d'una especificació tècnica d'interoperabilitat;

c) quan les normes nacionals siguin redundants després de la publicació o revisió de l'especificació tècnica d'interoperabilitat de què es tracti.

L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de notificar el text complet de les normes nacionals a través dels sistemes informàtics establerts per la normativa de la Unió Europea, amb la justificació de la necessitat d'aplicació de cada norma nacional per complir algun requisit essencial que encara no estigui regulat per l'especificació tècnica d'interoperabilitat pertinent.

No s'han de notificar les normes i limitacions de naturalesa estrictament local. En aquests casos, aquestes normes i limitacions s'han d'esmentar en el registre de la infraestructura ferroviària que indica l'article 119.

Les normes nacionals no notificades d'acord amb aquest article no són aplicables als efectes d'aquest Reial decret.

4. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de publicar, a la seva pàgina web, per a cada subsistema, la llista de les normes nacionals aplicables, incloses les relatives a les interfícies entre vehicles i xarxes, i, així mateix, els criteris per determinar els organismes encarregats d'efectuar el procediment de verificació de les normes nacionals esmentades.

Les normes nacionals incloses en la llista esmentada han de ser accessibles fàcilment, de domini públic, i han d'estar formulades en una terminologia que totes les parts interessades puguin comprendre.

Article 76. *Instruccions ferroviàries.*

1. El ministre de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, a proposta de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, pot aprovar instruccions ferroviàries la finalitat de les quals sigui l'establiment o la modificació de normes nacionals, de conformitat amb el que preveu l'article 75, o la refosa de les normes nacionals vigents.

2. En l'elaboració d'aquestes instruccions s'han d'efectuar consultes als agents del sector, amb la participació d'experts qualificats en la matèria procedents d'administradors d'infraestructures, empreses ferroviàries, fabricants de material rodant ferroviari i components ferroviaris, posseïdors de material rodant, empreses mantenidores i altres entitats que operin en el sector ferroviari.

3. A més dels continguts de l'apartat 1, les instruccions ferroviàries poden desplegar, per a cada subsistema o part de subsistema, entre d'altres, els continguts següents:

a) Els requisits i les pautes de manteniment necessàries per conservar les característiques tècniques exigibles al llarg de la vida útil del subsistema.

b) Els procediments (mòduls) d'avaluació de la conformitat, la idoneïtat per a l'ús i la verificació CE, que s'han d'utilitzar per a la verificació dels requisits.

c) Els criteris per determinar els organismes d'avaluació de la conformitat amb les instruccions ferroviàries.

d) Les instruccions específiques en el cas de renovació, rehabilitació o millora de subsistemes que ja han estat posats en servei.

e) Els mitjans nacionals acceptables de conformitat.

4. Mitjançant les instruccions ferroviàries es poden regular altres requisits o condicions tècniques dels subsistemes fora de l'objecte i l'àmbit de la normativa de la Unió Europea.

5. Les instruccions ferroviàries s'han de publicar a la web de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

CAPÍTOL III

Components d'interoperabilitat

Article 77. *Condicions per a la posada al mercat dels components d'interoperabilitat.*

1. Correspon a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària l'adopció de les mesures oportunes a fi que els components d'interoperabilitat que recullen les especificacions tècniques d'interoperabilitat:

a) només es posin al mercat si permeten la interoperabilitat del sistema ferroviari de la Unió Europea, de conformitat amb els requisits essencials;

b) s'utilitzin en l'àmbit per al qual estiguin destinats i s'instal·lin i es mantinguin adequadament.

Això no ha d'obstaculitzar la posada al mercat dels components esmentats per a altres aplicacions.

2. No es pot prohibir, restringir ni dificultar en el territori espanyol la posada al mercat de components d'interoperabilitat per utilitzar-los en el sistema ferroviari de la Unió Europea quan aquests compleixin el que disposa la normativa de la Unió Europea. En particular, no es poden exigir verificacions que ja s'hagin efectuat en el marc del procediment que doni lloc a la declaració «CE» de conformitat o d'idoneïtat per a l'ús.

Article 78. *Conformitat o idoneïtat per a l'ús.*

1. Es considera que un component d'interoperabilitat compleix els requisits essencials si compleix les condicions que estableixen les especificacions tècniques d'interoperabilitat corresponents o les especificacions europees corresponents desplegades per complir les

condicions esmentades. En la declaració «CE» de conformitat o d'idoneïtat per a l'ús s'hi ha de certificar que els components d'interoperabilitat han estat sotmesos als procediments establerts en l'especificació tècnica d'interoperabilitat corresponent destinats a avaluar la conformitat o la idoneïtat per a l'ús.

2. Quan una especificació tècnica d'interoperabilitat ho requereixi, la declaració «CE» s'ha d'acompanyar amb:

a) un certificat, expedit per un o diversos organismes notificats, de la conformitat intrínseca d'un component d'interoperabilitat, considerat aïlladament, amb les especificacions tècniques a què s'ha d'ajustar;

b) un certificat, expedit per un o diversos organismes notificats, de la idoneïtat per a l'ús d'un component d'interoperabilitat, considerat en el seu entorn ferroviari, en particular en cas que se'n vegin afectats requisits funcionals.

3. La declaració «CE» ha d'estar datada i signada pel fabricant o el seu representant autoritzat.

4. Per excepció, les peces de recanvi dels subsistemes que ja estiguin en servei quan l'especificació tècnica d'interoperabilitat corresponent entri en vigor es poden instal·lar en els subsistemes esmentats sense sotmetre's al que disposa l'apartat 1.

Article 79. Procediment per a la declaració «CE» de conformitat o idoneïtat per a l'ús.

1. Per expedir la declaració «CE» de conformitat o idoneïtat per a l'ús d'un component d'interoperabilitat, el fabricant, o el seu representant autoritzat, ha d'aplicar les disposicions que preveuen les especificacions tècniques d'interoperabilitat respectives.

2. Quan l'especificació tècnica d'interoperabilitat corresponent ho requereixi, l'avaluació de la conformitat o la idoneïtat per a l'ús d'un component d'interoperabilitat l'ha de tramitar l'organisme notificat davant el qual el fabricant, o el seu representant autoritzat, hagi presentat la sol·licitud de l'avaluació esmentada.

3. Si la normativa europea relativa a altres matèries és aplicable igualment als components d'interoperabilitat, la declaració «CE» de conformitat o idoneïtat per a l'ús ha d'indicar que aquests components d'interoperabilitat també compleixen els requisits que estableixen les normes europees esmentades.

4. Si tant el fabricant com el seu representant autoritzat incompleixen les obligacions que assenyalen els apartats 1 i 3, aquestes incumbeixen a qualsevol persona que posi al mercat els components d'interoperabilitat. Als efectes d'aquest Reial decret, s'han d'aplicar les mateixes obligacions a qualsevol persona que munti els components d'interoperabilitat, o una part d'aquests, amb un origen diferent, o els fabriqui per al seu propi ús.

5. Si l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària comprova que s'ha expedit indegudament una declaració «CE», ha d'adoptar totes les mesures necessàries perquè el component d'interoperabilitat no es posi al mercat. En aquest cas, el fabricant, o el seu representant autoritzat, té l'obligació de modificar el component d'interoperabilitat perquè sigui conforme, en les condicions establertes per la normativa vigent.

Article 80. Incompliment de requisits essencials dels components d'interoperabilitat.

1. Si l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària constata que un component d'interoperabilitat proveït de declaració «CE» de conformitat o idoneïtat per a l'ús, que ha estat posat al mercat i s'utilitza per a la finalitat a què està destinat, pot no complir els requisits essencials, ha d'adoptar totes les mesures necessàries per restringir-ne l'àmbit d'aplicació, per prohibir-ne l'ús, per retirar-lo del mercat o per recuperar-lo. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha d'informar immediatament la Comissió Europea, l'Agència Ferroviària de la Unió Europea i els òrgans competents dels altres estats membres de les mesures adoptades i ha d'indicar les raons de la seva decisió, precisant, en particular, si la no conformitat es deriva de:

a) l'incompliment dels requisits essencials;

- b) una aplicació incorrecta de les especificacions europees en cas que s'invoqui l'aplicació de les especificacions esmentades;
- c) una deficiència de les especificacions europees.

2. Quan la decisió a què es refereix l'apartat 1 es derivi d'una deficiència de les especificacions europees, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ho ha de posar en coneixement de la Comissió Europea i l'Agència Ferroviària de la Unió Europea de conformitat amb el que preveu la normativa de la Unió Europea.

3. Quan un component d'interoperabilitat proveït de declaració «CE» de conformitat o idoneïtat per a l'ús incompleixi els requisits essencials, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha d'adoptar les mesures pertinents davant qualsevol entitat que hagi expedit la declaració i n'ha d'informar la Comissió Europea i els òrgans competents dels altres estats membres.

CAPÍTOL IV

Subsistemes

Article 81. *Lliure circulació de subsistemes.*

Sense perjudici del que disposen els capítols I i II del títol III, no es pot prohibir, restringir o dificultar la construcció, l'entrada en servei i l'explotació de subsistemes de caràcter estructural constitutius del sistema ferroviari de la Unió Europea si aquests compleixen els requisits essencials. En particular, no es poden exigir verificacions que ja s'hagin efectuat:

- a) en el marc del procediment d'expedició de la declaració «CE» de verificació que defineix l'article 87, o
- b) en altres estats membres, amb la finalitat de comprovar el compliment de requisits idèntics en condicions idèntiques de funcionament.

Article 82. *Conformitat amb les especificacions tècniques d'interoperabilitat i amb les normes nacionals.*

Es consideren conformes amb els requisits essencials els subsistemes de caràcter estructural que, quan escaigui, estiguin proveïts de la declaració «CE» de verificació, establerta amb referència a les especificacions tècniques d'interoperabilitat, d'acord amb l'article 87, o de la declaració de verificació establerta amb referència a les normes nacionals que puguin ser aplicables o de totes dues.

Article 83. *Casos de no aplicació de les especificacions tècniques d'interoperabilitat.*

1. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, prèvia petició del sol·licitant, pot permetre no aplicar una o diverses especificacions tècniques d'interoperabilitat o parts d'aquestes en els casos següents:

- a) respecte a un projecte d'un nou subsistema o a una part d'aquest, així com també en el cas de la renovació o la rehabilitació d'un subsistema existent o d'una part d'aquest, que estigui en fase avançada de desenvolupament o que sigui objecte d'un contracte que ja estigui en curs d'execució en la data d'aplicació de les especificacions tècniques d'interoperabilitat esmentades;

- b) quan, com a conseqüència d'un accident o d'una catàstrofe natural, les condicions per al restabliment immediat de la línia o el tram de la xarxa no permetin, des del punt de vista econòmic o tècnic, l'aplicació parcial o total de les especificacions tècniques d'interoperabilitat pertinents, cas en què la no aplicació d'una especificació tècnica d'interoperabilitat està limitada al període anterior al restabliment definitiu de la xarxa;

c) respecte a qualsevol projecte relatiu a la rehabilitació o a la renovació d'un subsistema existent o una part d'aquest, quan l'aplicació de les especificacions tècniques d'interoperabilitat en qüestió comprometi la viabilitat econòmica del projecte i/o la compatibilitat del sistema ferroviari de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, per exemple, en relació amb el gàlib, l'amplada de via o la distància entre eixos de vies o la tensió elèctrica;

d) respecte a vehicles procedents de països tercers o amb destinació a aquests amb una amplada de via diferent de la de la xarxa ferroviària principal de la Unió Europea;

e) respecte a un projecte de nou subsistema o a un projecte de renovació o rehabilitació d'un subsistema existent a Espanya, quan la Xarxa Ferroviària d'Interès General es trobi en un enclavament diferent o estigui aïllada pel mar o separada a causa de condicions geogràfiques especials de la xarxa ferroviària de la resta de la Unió Europea.

2. El sol·licitant ha d'efectuar la petició de no aplicació de les especificacions tècniques d'interoperabilitat d'acord amb el que disposa l'article 85.

Article 84. Projectes en fase avançada de desenvolupament o que siguin objecte d'un contracte en curs d'execució en la data d'aplicació d'una especificació tècnica d'interoperabilitat.

1. En un termini màxim de 6 mesos des de la publicació d'una nova especificació tècnica d'interoperabilitat o de les seves modificacions, els promotors de projectes que esmenta l'article 83.1.a) han de remetre a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària una relació d'aquests projectes, amb una justificació del seu estat de desenvolupament.

2. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de remetre una relació, amb la informació que indica l'apartat anterior proporcionada per tots els sol·licitants, a la Comissió Europea en el termini d'un any després de l'entrada en vigor de l'especificació tècnica d'interoperabilitat corresponent.

Article 85. Procediment per a la sol·licitud de no aplicació de les especificacions tècniques d'interoperabilitat.

1. En cas que, segons el parer del sol·licitant, el subsistema pugui estar subjecte a casos de no aplicació de les especificacions tècniques d'interoperabilitat d'acord amb el que estableixen els articles 83 i 84, ho ha de comunicar a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària en el moment en què es tingui coneixement d'aquesta excepció i ha de sol·licitar la no aplicació de l'especificació tècnica d'interoperabilitat corresponent. Aquesta sol·licitud s'ha d'efectuar, sempre que sigui possible, dins dels processos de comunicacions prèvies que descriuen els articles 109 i 125.

2. Sense perjudici de la informació que la Comissió Europea determini que s'ha d'incloure en la petició, el sol·licitant ha de presentar la informació següent:

a) La descripció de les parts del subsistema subjectes a l'excepció.
b) La justificació que el subsistema està incurs en algun dels supòsits en què concorre una excepció d'acord amb el que disposa l'article 83.1. Aquesta justificació ha d'incloure les raons principals de caràcter tècnic, econòmic, comercial, operatiu i/o administratiu en els casos de l'article 83.1.c).

c) La referència precisa a les especificacions tècniques d'interoperabilitat o una part d'aquestes, respecte a les quals se sol·licita l'excepció.

d) La relació de normes alternatives que s'han d'aplicar en substitució de l'especificació tècnica d'interoperabilitat que es vol exceptuar i el procediment i l'organisme encarregat de la verificació.

e) En els casos de sol·licituds efectuades en virtut de l'article 83.1.a), la referència de la seva inclusió en les llistes de projectes en fase avançada de desenvolupament duts a terme d'acord amb l'article 84.

f) La proposta de mesures per fomentar la interoperabilitat final del projecte i el compliment progressiu de l'especificació tècnica d'interoperabilitat corresponent.

3. Per als casos que referencia l'article 83.1.a), l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de resoldre i notificar en un termini de quatre mesos des de la data en què la sol·licitud hagi tingut entrada en el registre electrònic de l'organisme, sense perjudici que aquest termini es pugui suspendre de conformitat amb el que preveu l'article 22 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre. En cas d'acceptació de la sol·licitud de no aplicació, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de comunicar a la Comissió Europea la seva decisió de no aplicar una o diverses especificacions tècniques d'interoperabilitat o parts d'aquestes i n'ha de remetre la documentació justificativa.

4. Per als casos que referencia l'article 83.1.b), l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de comunicar a la Comissió Europea la seva decisió de no aplicar una o diverses especificacions tècniques d'interoperabilitat o parts d'aquestes.

5. Per als casos que referencia l'article 83.1.c), d) i e), l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de notificar al sol·licitant l'acceptació o el rebuig a tràmit de la sol·licitud de no aplicació en un termini de dos mesos des de la data de la recepció completa de la documentació. En cas d'acceptació a tràmit, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de remetre a la Comissió Europea la sol·licitud esmentada per a la seva decisió.

6. Mentre es produeix la decisió de la Comissió Europea, es poden aplicar sense més demora les disposicions alternatives a què es refereixen els apartats anteriors.

7. En els casos en què l'Agència Ferroviària de la Unió Europea hagi de ser l'entitat que expedeixi l'autorització de vehicles als quals es refereix l'article 124.2.a), el sol·licitant ha de remetre l'expedient a aquesta Agència de conformitat amb el que preveu la normativa de la Unió Europea.

8. Les resolucions de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària sempre han de ser motivades i posen fi a la via administrativa. Contra aquestes resolucions es pot interposar un recurs potestatiu de reposició, en el termini d'un mes, o acudir directament a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

Article 86. *Procediment per a la sol·licitud de disconformitat amb les normes nacionals.*

1. En cas que, segons el parer del sol·licitant, el subsistema pugui estar subjecte a disconformitats amb les normes nacionals, aquest ho ha de comunicar a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària en el moment en què tingui coneixement de la disconformitat esmentada i n'ha de sol·licitar la no aplicació. Aquesta sol·licitud s'ha d'efectuar, sempre que sigui possible, dins dels processos de comunicacions prèvies que descriuen els articles 109 i 125.

2. El sol·licitant ha d'incloure en la comunicació la informació següent:

- a) La descripció de les parts del subsistema subjectes a la no conformitat.
- b) L'informe justificatiu de la no conformitat.
- c) Els requisits i mètodes alternatius d'avaluació de manera que garanteixin el compliment dels requisits essencials.
- d) L'organisme d'avaluació que ha de verificar les normes alternatives per al compliment dels requisits essencials.

3. En vista d'aquesta documentació, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de notificar al sol·licitant l'acceptació o la denegació de la no conformitat en un termini màxim de quatre mesos, una vegada remesa tota la documentació que recull l'apartat anterior.

Les resolucions de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària sempre han de ser motivades i posen fi a la via administrativa. Contra aquestes resolucions es pot interposar un recurs potestatiu de reposició, en el termini d'un mes, o acudir directament a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

Article 87. *Procediment per expedir la declaració «CE» de verificació.*

1. Per expedir la declaració «CE» de verificació necessària per a la posada al mercat i l'entrada en servei a què es refereixen els capítols I i II del títol III, el sol·licitant ha de

demanar a l'organisme o els organismes d'avaluació de la conformitat que hagi elegit a aquests efectes que apliqui el procediment de verificació «CE» que estableix l'annex XII.

2. El sol·licitant ha d'establir la declaració «CE» de verificació d'un subsistema i ha de declarar, sota la seva responsabilitat exclusiva, que el subsistema en qüestió ha estat objecte dels procediments de verificació corresponents i que compleix els requisits del dret de la Unió Europea aplicable i les normes nacionals aplicables. La declaració «CE» de verificació i els documents amb què s'acompanyi han d'anar datats i signats degudament pel sol·licitant.

3. La funció de l'organisme notificat encarregat de la verificació «CE» d'un subsistema ha de començar en la fase de disseny del projecte i abraçar tot el període de construcció fins a la fase d'acceptació, abans de la posada del subsistema al mercat o en servei. D'acord amb l'especificació tècnica d'interoperabilitat pertinent, també ha d'englobar la verificació de les interfícies del subsistema en qüestió respecte al sistema en què s'hagi d'integrar.

4. El sol·licitant és responsable de l'elaboració de l'expedient tècnic que s'ha d'adjuntar a la declaració «CE» de verificació. L'expedient tècnic esmentat ha de contenir tota la documentació necessària relativa a les característiques del subsistema i, si s'escau, tots els elements que provin la conformitat dels components d'interoperabilitat. Així mateix, ha de contenir tots els elements relatius a les condicions i els límits d'utilització i a les instruccions de conservació, de vigilància contínua o periòdica, d'ajust i de manteniment.

5. En el cas de renovació o rehabilitació d'un subsistema que resulti en una modificació de l'expedient tècnic i que afecti la validesa dels procediments de verificació ja efectuats, el sol·licitant ha d'avaluar la necessitat d'una nova declaració «CE» de verificació.

6. L'organisme notificat pot expedir verificacions de declaració intermèdies per cobrir determinades fases del procediment de verificació o parts del subsistema.

7. Si ho permet l'especificació tècnica d'interoperabilitat aplicable, l'organisme notificat pot expedir certificats de verificació d'un o diversos subsistemes o de determinades parts d'aquests subsistemes.

8. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de designar els organismes encarregats de portar a terme el procediment de verificació respecte de les normes nacionals. Respecte a això, els organismes designats s'han d'encarregar de les tasques necessàries per fer-ho. Sense perjudici de l'article 91, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot designar un òrgan notificat; en aquest cas, tot el procés el pot portar a terme un únic organisme d'avaluació de la conformitat.

Article 88. *Incompliment de requisits essencials dels subsistemes.*

1. Quan l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària comprovi que un subsistema de caràcter estructural, proveït de la declaració «CE» de verificació acompanyada de l'expedient tècnic, no compleix plenament el que disposa aquest Reial decret i, en particular, els requisits essencials, pot sol·licitar que es portin a terme verificacions complementàries.

2. En aquest cas, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha d'informar immediatament la Comissió Europea de les verificacions complementàries sol·licitades, i ha d'exposar les raons que les justifiquin, als efectes del que preveu la normativa de la Unió Europea.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de precisar si l'incompliment ple d'aquest Reial decret resulta de:

- a) L'incompliment de requisits essencials o d'una especificació tècnica d'interoperabilitat, o d'una mala aplicació d'aquesta.
- b) Una deficiència d'una especificació tècnica d'interoperabilitat.

Article 89. *Presumpció de conformitat.*

Es pressuposa que els components d'interoperabilitat i els subsistemes que estan conformes amb normes harmonitzades o amb parts d'aquestes, i la referència dels quals s'ha publicat al «Diari Oficial de la Unió Europea», ho estan amb els requisits essencials que són objecte de les normes esmentades o de parts d'aquestes.

CAPÍTOL V

Organismes d'avaluació de la conformitat

Article 90. *Autoritat notificadora.*

1. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària és l'autoritat notificadora dels organismes d'avaluació de la conformitat. Aquesta Agència és la responsable d'establir i aplicar els procediments necessaris per a l'avaluació, la notificació i el seguiment dels organismes d'avaluació de la conformitat, inclòs el compliment de les obligacions en cas de subcontractació o delegació de les funcions per part dels organismes notificats de conformitat amb el que disposa l'article 95.

Sense perjudici d'això, i de la responsabilitat que correspon a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària com a autoritat notificadora, l'Entitat Nacional d'Accreditació, ENAC, com a organisme nacional d'acreditació segons el Reglament (CE) núm. 765/2008, de 9 de juliol de 2008, ha de portar a terme les activitats relatives a l'avaluació i el seguiment dels organismes d'avaluació de la conformitat, així com les altres que s'estableixin en els acords de col·laboració entre aquesta entitat i l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

2. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de notificar a la Comissió Europea i als altres estats membres els organismes autoritzats per dur a terme les tasques d'avaluació de la conformitat que preveuen els articles 79.2 i 87.1. També ha de comunicar a la Comissió Europea i als altres estats membres els organismes designats a què es refereix l'article 87.8.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha d'informar la Comissió Europea dels procediments que ha d'utilitzar per a l'avaluació, la notificació i el seguiment dels organismes d'avaluació de la conformitat i dels canvis que introdueixi en els procediments esmentats.

4. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària com a autoritat notificadora:

a) ha d'evitar qualsevol conflicte d'interessos amb els organismes d'avaluació de la conformitat;

b) s'ha d'organitzar i gestionar de manera que es preservi l'objectivitat i la imparcialitat de les seves activitats;

c) s'ha d'organitzar de manera que qualsevol decisió relativa a la notificació de l'organisme d'avaluació de la conformitat sigui adoptada per persones competents diferents de les que van portar a terme l'avaluació;

d) no ha d'oferir ni exercir cap activitat que efectuïn els organismes d'avaluació de la conformitat ni serveis de consultoria de caràcter comercial o competitiu;

e) ha de preservar la confidencialitat de la informació obtinguda;

f) ha de disposar de suficient personal competent per efectuar adequadament les seves tasques com a autoritat notificadora.

Article 91. *Organismes d'avaluació de la conformitat.*

1. Als efectes de la notificació, els organismes d'avaluació de la conformitat han de complir els requisits que estableixen els apartats 2 a 6 d'aquest article i els articles 92 i 93. Els organismes d'avaluació de la conformitat establerts a Espanya han d'estar constituïts de conformitat amb el dret nacional espanyol i han de tenir personalitat jurídica i patrimoni propi, a excepció del supòsit dels organismes interns acreditats a què es refereix l'article 96.

2. Els organismes d'avaluació de la conformitat han de ser capaços de portar a terme totes les tasques d'avaluació de la conformitat que els siguin assignades d'acord amb el que disposen les especificacions tècniques d'interoperabilitat corresponents i per a les quals hagi estat notificat, independentment que les tasques les dugui a terme el mateix organisme o es duguin a terme en nom seu i sota la seva responsabilitat.

En tot moment, per a cada procediment d'avaluació de la conformitat i per a cada tipus o categoria de producte per als quals hagi estat notificat, l'organisme d'avaluació de la conformitat ha de disposar:

- a) del personal necessari amb coneixements tècnics i experiència suficient i adequada per dur a terme les tasques d'avaluació de la conformitat;
- b) de les descripcions corresponents dels procediments d'acord amb els quals s'hagi d'efectuar l'avaluació de la conformitat, garantint la transparència i la capacitat d'aplicar aquests procediments. Ha d'estar dotat de polítiques i procediments adequats que permetin distingir entre les tasques que duu a terme com a organisme d'avaluació de la conformitat notificat i les seves altres activitats;
- c) dels procediments oportuns per portar a terme les seves activitats tenint degudament en compte la mida de les empreses, l'àmbit d'activitat en què operen, la seva estructura, el grau de complexitat de la tecnologia del producte en qüestió i el caràcter massiu o en sèrie del procés de producció.

Ha de disposar dels mitjans necessaris per dur a terme adequadament les tasques tècniques i administratives relacionades amb les activitats d'avaluació de la conformitat i ha de tenir accés a tot el material i els mitjans necessaris.

3. Els organismes d'avaluació de la conformitat han de tenir coberta la seva responsabilitat civil a través de la subscripció d'una assegurança, un aval o una garantia financera equivalent, d'acord amb el que estableixen la disposició addicional divuitena de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, i la seva normativa de desplegament.

4. El personal de l'organisme d'avaluació de la conformitat ha d'observar secret professional sobre tota la informació sol·licitada en el marc de les seves tasques, d'acord amb el que disposa l'especificació tècnica d'interoperabilitat aplicable o qualsevol disposició legal aplicable en aquest respecte, excepte en relació amb les autoritats competents. S'han de protegir els drets de propietat.

5. Els organismes d'avaluació de la conformitat han de participar en les activitats de normalització i en les activitats del grup de coordinació dels organismes d'avaluació de la conformitat notificats establert d'acord amb el dret de la Unió Europea, o s'han d'assegurar que el seu personal d'avaluació estigui informat en aquest respecte, i han d'aplicar com a directrius generals les decisions i els documents administratius que resultin dels treballs del grup esmentat.

6. Els organismes d'avaluació de la conformitat que hagin estat notificats en relació amb els sistemes de control-comandament i senyalització a les vies i/o de control-comandament i senyalització a bord han de participar en les activitats del grup de l'ERTMS que esmenta l'article 29 del Reglament (UE) 2016/796, d'11 de maig de 2016, o s'han d'assegurar que el seu personal d'avaluació estigui informat en aquest respecte. Han de seguir les directrius derivades dels treballs del grup esmentat. En cas que la seva aplicació els sembli inadequada o impossible, han de presentar les seves observacions al grup de l'ERTMS perquè es debatin, de manera que les directrius siguin objecte d'una millora contínua.

Article 92. *Imparcialitat dels organismes d'avaluació de la conformitat.*

1. L'organisme d'avaluació de la conformitat ha de ser independent de l'organització o del fabricant del producte que avalua.

Es pot considerar que un organisme pertanyent a una associació empresarial o una federació professional que representi empreses que participen en el disseny, la fabricació, el subministrament, el muntatge, l'ús o el manteniment dels productes que avalua compleix

aquest requisit d'independència a condició que ho demostrï a més de l'absència de conflicte d'interessos.

2. S'ha de complir en tot moment el requisit de la imparcialitat tant de part de l'organisme d'avaluació de la conformitat com dels membres de l'alta direcció d'aquest i del seu personal d'avaluació.

3. L'organisme d'avaluació de la conformitat, els seus màxims directius i el personal responsable de la realització de les tasques d'avaluació de la conformitat en cap cas no poden ser el dissenyador, el fabricant, el proveïdor, l'instal·lador, el comprador, el propietari, l'usuari, l'encarregat del manteniment dels productes que s'han d'avaluar ni el representant autoritzat de cap d'ells. Això no és obstacle perquè s'utilitzin els productes avaluats necessaris per a les activitats de l'organisme notificat o perquè s'utilitzin els productes esmentats a efectes personals.

4. L'organisme d'avaluació de la conformitat, els seus màxims directius i el personal responsable de la realització de les tasques d'avaluació de la conformitat no poden intervenir directament en el disseny, la fabricació o construcció, la comercialització, la instal·lació, l'ús o el manteniment d'aquests productes, ni han de representar les parts que participen en aquestes activitats. Així mateix, no poden dur a terme cap activitat que pugui entrar en conflicte amb la seva independència de criteri o la seva integritat en relació amb les activitats d'avaluació de la conformitat per a les quals han estat designats. Aquesta prohibició s'aplica, en particular, als serveis de consultoria.

5. L'organisme d'avaluació de la conformitat s'ha d'assegurar que les activitats de les seves filials o subcontractistes no afecten la confidencialitat, l'objectivitat o la imparcialitat de les seves activitats d'avaluació de la conformitat.

6. L'organisme d'avaluació de la conformitat i el seu personal han de portar a terme les activitats d'avaluació de la conformitat amb el màxim nivell d'integritat professional i la competència tècnica exigida en l'àmbit específic, i han d'estar lliures de qualsevol pressió o incentiu, especialment d'índole financera, que pugui influir en la seva apreciació o en el resultat de les seves activitats d'avaluació de la conformitat, en particular per part de persones o grups de persones que tinguin algun interès en els resultats d'aquestes activitats.

Article 93. *Personal dels organismes d'avaluació de la conformitat.*

1. El personal responsable de la realització de les tasques d'avaluació de la conformitat ha de tenir:

- a) una bona formació tècnica i professional per dur a terme totes les activitats d'avaluació de la conformitat per a les quals ha estat notificat;
- b) un coneixement adequat sobre els requisits de les avaluacions que efectua i l'autoritat necessària per efectuar-les;
- c) un coneixement i una comprensió adequats dels requisits essencials, de les normes harmonitzades aplicables i de les disposicions aplicables del dret de la Unió Europea i espanyol;
- d) l'aptitud necessària per elaborar els certificats, les actes i els informes necessaris en què es reflecteixin els controls efectuats.

2. La remuneració dels màxims directius i del personal d'avaluació d'un organisme d'avaluació de la conformitat no pot dependre en cap cas del nombre d'avaluacions que efectui ni dels resultats de les avaluacions esmentades.

Article 94. *Presumpció de conformitat dels organismes d'avaluació de la conformitat.*

Si un organisme d'avaluació de la conformitat demostra que compleix els criteris establerts en les normes harmonitzades pertinents o en parts d'aquestes les referències de les quals s'hagin publicat al «Diari Oficial de la Unió Europea», es presumeix que compleix els requisits que estableixen els articles 91 a 93 en la mesura que les normes harmonitzades aplicables incloguin aquests requisits.

Article 95. *Subcontractacions i filials dels organismes notificats.*

1. Quan un organisme notificat subcontracti tasques específiques relacionades amb l'avaluació de la conformitat o recorri a una filial, s'ha d'assegurar que el subcontractista o la filial compleixen els requisits que estableixen els articles 91 a 93 i n'ha d'informar l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

2. Els organismes notificats han d'assumir la plena responsabilitat de les tasques efectuades pels subcontractistes o les filials, independentment d'on tinguin la seu.

3. Les activitats dels organismes notificats només es poden subcontractar o delegar en una filial, amb el consentiment previ del client.

4. Els organismes notificats han de mantenir a disposició de l'autoritat notificadora els documents sobre l'avaluació de les qualificacions del subcontractista o de la filial, així com el treball que aquests duguin a terme d'acord amb l'especificació tècnica d'interoperabilitat respectiva.

Article 96. *Organismes interns acreditats.*

1. Els sol·licitants poden recórrer a un organisme intern acreditat, perquè porti a terme activitats d'avaluació de la conformitat als efectes de l'aplicació dels procediments indicats en els mòduls A1, A2, C1 o C2 que figuren en l'annex II de la Decisió núm. 768/2008/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 9 de juliol de 2008, sobre un marc comú per a la comercialització dels productes i per la qual es deroga la Decisió 93/465/CEE del Consell, i en els mòduls CA1 i CA2, que figuren en l'annex I de la Decisió 2010/713/UE, de 9 de novembre de 2010, sobre els mòduls per als procediments d'avaluació de la conformitat, la idoneïtat per a l'ús i la verificació «CE» que s'han d'utilitzar en les especificacions tècniques d'interoperabilitat adoptades en virtut de la Directiva 2008/57/CE del Parlament Europeu i del Consell. Aquest organisme ha de constituir una part separada i identificable del sol·licitant de què es tracti i no ha de participar en el disseny, la producció, el subministrament, la instal·lació, l'ús o el manteniment dels productes que hagi d'avaluar.

2. L'organisme intern acreditat ha de complir els requisits següents:

a) ha d'estar acreditat de conformitat amb el Reglament (CE) núm. 765/2008, de 9 de juliol de 2008;

b) l'organisme i el seu personal han d'estar organitzats, dins de l'empresa de la qual formin part, de manera identificable i han d'utilitzar mètodes d'informació que en garanteixin la imparcialitat, i ho han de demostrar a l'organisme nacional d'acreditació;

c) l'organisme i el seu personal no són responsables del disseny, la fabricació, el subministrament, la instal·lació, la utilització o el manteniment dels productes que avaluin, ni han d'exercir cap activitat que pugui ser incompatible amb la seva independència de judici i la seva integritat en relació amb les seves activitats d'avaluació;

d) l'organisme ha de prestar els seus serveis únicament a l'empresa de la qual formi part.

3. Els organismes interns acreditats no s'han de notificar a la Comissió Europea ni als altres estats membres, però la informació relativa a la seva acreditació l'han de posar a disposició de l'autoritat notificadora, amb la sol·licitud prèvia d'aquesta última, les empreses de les quals aquests organismes formen part.

Article 97. *Sol·licitud de notificació.*

Els organismes d'avaluació de la conformitat han de presentar una sol·licitud de notificació a l'autoritat notificadora.

La sol·licitud ha d'anar acompanyada d'una descripció de les activitats d'avaluació de la conformitat, del mòdul o els mòduls d'avaluació de la conformitat i el producte o els productes per als quals l'organisme es consideri competent, així com d'un certificat d'acreditació de conformitat amb la norma UNE-EN ISO/IEC 17065 expedit per l'Entitat

Nacional d'Acreditació ENAC o per un altre organisme nacional d'acreditació que s'hagi sotmès amb èxit al sistema d'avaluació per parells que preveu el Reglament (CE) núm. 765/2008, de 9 de juliol de 2008. Aquest certificat d'acreditació ha d'incloure en el seu àmbit d'acreditació la norma corresponent, en què es declari que l'organisme d'avaluació de la conformitat compleix els requisits establerts des de l'article 91 fins a l'article 93.

Article 98. *Procediment de notificació.*

1. L'autoritat notificadora només ha de notificar els organismes d'avaluació de la conformitat que compleixin els requisits que estableixen els articles 91 a 93.

Aquesta notificació s'ha d'efectuar a la Comissió Europea i als altres estats membres mitjançant el sistema de notificació electrònica desenvolupat i gestionat per la Comissió Europea.

2. La notificació ha d'incloure informació detallada de les activitats d'avaluació de la conformitat, el mòdul o els mòduls d'avaluació de la conformitat, el producte o els productes objecte de l'avaluació i el certificat d'acreditació corresponent.

3. L'organisme en qüestió només pot dur a terme les activitats d'un organisme notificat si la Comissió Europea i els altres estats membres no hi formulen cap objecció en el termini de dues setmanes després de la notificació.

4. La Comissió Europea i els altres estats membres han de ser informats de totes les modificacions posteriors a la notificació.

Article 99. *Canvis en les notificacions.*

1. Si l'autoritat notificadora comprova o és informada que un organisme notificat ha deixat de complir els requisits que estableixen els articles 91 a 93 o no està complint les seves obligacions, li ha de restringir, suspendre o retirar la notificació, en funció de la gravetat de l'incompliment d'aquests requisits o obligacions. N'ha d'informar immediatament la Comissió Europea i els altres estats membres.

2. En cas de retirada, restricció o suspensió de la notificació o si l'organisme notificat ha cessat la seva activitat, l'autoritat notificadora ha d'adoptar les mesures oportunes perquè els expedients de l'organisme esmentat els tracti un altre organisme notificat o es posin a disposició d'aquesta quan ho sol·liciti així.

Article 100. *Impugnació de la competència d'organismes notificats.*

En els casos en què la Comissió Europea investigui la competència d'un organisme notificat o el compliment per part d'aquest dels requisits i les responsabilitats que li incumbeixen, l'autoritat notificadora ha de facilitar a la Comissió Europea, a petició d'aquesta, tota la informació en què es fonamenti la notificació o el manteniment de la competència de l'organisme notificat en qüestió.

Article 101. *Obligacions operatives dels organismes notificats.*

1. Els organismes notificats han de dur a terme avaluacions de la conformitat seguint els procediments d'avaluació de la conformitat que estableix l'especificació tècnica d'interoperabilitat respectiva.

2. Les avaluacions de la conformitat s'han de portar a terme de manera proporcionada, evitant càrregues innecessàries per als agents econòmics. Els organismes notificats han de tenir en compte, en portar a terme les seves activitats, la mida de les empreses, el sector en què operen, la seva estructura, el grau de complexitat de la tecnologia del producte en qüestió i el caràcter massiu o en sèrie del procés de producció.

3. Si un organisme notificat comprova que el fabricant no compleix els requisits que estableix l'especificació tècnica d'interoperabilitat pertinent o les normes harmonitzades o les especificacions tècniques corresponents, ha d'instar el fabricant a adoptar les mesures correctores oportunes i no ha d'expedir el certificat de conformitat.

4. Si, en el transcurs del seguiment de la conformitat consecutiu a l'expedició del certificat, un organisme notificat constata que un producte ja no s'ajusta a l'especificació tècnica d'interoperabilitat aplicable o a les normes harmonitzades o a les especificacions tècniques corresponents, ha d'instar el fabricant a adoptar les mesures correctores adequades i, si és necessari, n'ha de suspendre o retirar el certificat.

5. Si no s'adopten mesures correctores o aquestes no fan l'efecte perseguit, l'organisme notificat ha de restringir, suspendre o retirar qualsevol certificat, segons el cas.

Article 102. *Obligació dels organismes notificats de proporcionar informació.*

1. Els organismes notificats per l'autoritat notificadora han d'informar aquesta:

- a) de qualsevol denegació, restricció, suspensió o retirada de certificats;
- b) de qualsevol circumstància que afecti l'àmbit i les condicions de notificació;
- c) de qualsevol sol·licitud d'informació que hagin rebut de les autoritats de supervisió del mercat en relació amb les activitats d'avaluació de la conformitat;
- d) de les activitats d'avaluació de la conformitat dutes a terme dins de l'àmbit de la seva notificació i de qualsevol altra activitat duta a terme, amb inclusió de la subcontractació i les activitats transfrontereres, amb una sol·licitud prèvia.

2. Els organismes notificats han de proporcionar als altres organismes notificats que duiguin a terme activitats d'avaluació de la conformitat similars i que avaluin els mateixos productes informació pertinent sobre qüestions relacionades amb resultats negatius i, amb una sol·licitud prèvia, amb resultats positius de l'avaluació de la conformitat.

3. Els organismes notificats han de proporcionar a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea i, si s'escau, a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, els certificats «CE» de verificació de subsistemes, els certificats «CE» de conformitat dels components d'interoperabilitat i els certificats «CE» d'idoneïtat per a l'ús dels components d'interoperabilitat.

Article 103. *Coordinació dels organismes notificats.*

Els organismes notificats han de participar en el treball del grup sectorial d'organismes notificats d'àmbit de la Unió Europea establert per la Comissió Europea, directament o per mitjà de representants designats.

Article 104. *Organismes designats.*

1. Tenen la consideració d'organismes designats per efectuar el procediment de verificació del compliment de les normes nacionals notificades els organismes que ho sol·licitin així a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària i que estiguin acreditats prèviament per l'Entitat Nacional d'Acreditació de conformitat amb la norma UNE-EN ISO/IEC 17065 o per un altre organisme nacional d'acreditació que s'hagi sotmès amb èxit al sistema d'avaluació per parells que preveu el Reglament (CE) núm. 765/2008, de 9 de juliol de 2008, i que incloguin en el seu àmbit d'acreditació la norma corresponent.

2. Els requisits relatius als organismes d'avaluació de la conformitat que estableixen els articles 91 a 95 també s'han d'aplicar als organismes designats en virtut de l'article 87, apartat 8, excepte:

a) pel que fa a les competències exigides al seu personal en virtut de l'article 93, apartat 1, punt c), cas en què s'ha d'exigir que l'organisme designat tingui una comprensió i un coneixement adequats de la legislació nacional;

b) pel que fa als documents que s'han de conservar a disposició de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària i l'Entitat Nacional d'Acreditació en virtut de l'article 95, apartat 4, cas en què s'exigeix que l'organisme designat inclogui els documents relatius als treballs duts a terme per filials o subcontractistes d'acord amb les normes nacionals que hi siguin aplicables.

3. La sol·licitud de designació i el procediment de designació s'ha de fer de conformitat amb els articles 97 i 98.

4. Les obligacions operatives que estableix l'article 101 també s'han d'aplicar als organismes designats en virtut de l'article 87.8, amb la diferència que aquestes obligacions es refereixen a normes nacionals en lloc d'especificacions tècniques d'interoperabilitat.

5. L'obligació d'informació que estableix l'article 102.1 també s'ha d'aplicar als organismes designats, que, en conseqüència, han d'informar tots els estats membres de la Unió Europea.

TÍTOL III

Autoritzacions dels subsistemes, les línies i els vehicles

CAPÍTOL I

Subsistemes fixos i línies

Secció 1a. Disposicions generals

Article 105. Règim general.

1. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària és l'autoritat competent per atorgar les autoritzacions per a l'entrada en servei dels subsistemes estructurals fixos i per a la posada en servei de línies ferroviàries, dels seus trams, de les estacions de transport de viatgers i de les terminals de transport de mercaderies pertanyents a la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

2. En les autoritzacions per a l'entrada en servei dels subsistemes o la posada en servei de línies, trams, estacions o terminals es poden establir condicions d'ús i restriccions, en particular quant a les condicions per iniciar o restablir el servei ferroviari una vegada es produeixi la connexió amb la resta de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

Article 106. Autorització d'entrada en servei dels subsistemes estructurals fixos.

1. L'entrada en servei dels subsistemes estructurals fixos en estat de funcionament nominal requereix que aquests siguin concebuts, construïts i instal·lats de manera que es compleixin els requisits essencials que defineix l'annex XI, s'integrin de manera segura en el conjunt del sistema ferroviari i disposin de l'autorització de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària en els casos que estableix l'apartat 2 d'aquest article.

La funció de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària en l'autorització d'entrada en servei de subsistemes estructurals fixos és comprovar que la documentació presentada pel sol·licitant de l'autorització per demostrar el compliment de tots els requisits essencials està completa, és pertinent i coherent i se circumscriu a l'àmbit de les seves competències.

2. L'autorització de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària és necessària per a nous subsistemes estructurals fixos i en el cas de millora o renovació de subsistemes existents, quan ho resolgui així l'Agència d'acord amb el que estableix l'article 107.

En els dos casos, en vista de la comunicació prèvia a què fa referència l'article 109, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot resoldre que també sigui necessària l'autorització d'entrada en servei per a fases intermèdies d'algun subsistema, o una part d'aquest, sempre que aquestes fases intermèdies no siguin meres fases d'obra i corresponguin a etapes completes del procés de fabricació o construcció o el seu període de funcionament no estigui suficientment delimitat en el temps.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de proporcionar gratuïtament una guia orientativa, a través de la seva pàgina web, que exposi i precisi els requisits que s'han de complir i els documents que s'han d'adjuntar per a l'obtenció de les autoritzacions d'entrada en servei dels subsistemes.

Article 107. Millora o renovació dels subsistemes estructurals fixos.

1. En cas de millora o renovació de subsistemes existents, el sol·licitant ha de formular una comunicació prèvia d'acord amb el que estableix l'article 109. En el termini d'un mes a partir de la recepció de la comunicació, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de notificar al sol·licitant que l'expedient està complet o li ha de demanar informació complementària, per al lliurament de la qual ha de fixar un termini de 10 dies hàbils, ampliables a 5 més a petició de l'interessat o per iniciativa pròpia, quan els documents requerits presentin dificultats especials, amb la indicació que, si no ho fa així, se'l té per desistit de la seva petició, amb una resolució prèvia que s'ha de dictar en els termes que preveu l'article 21 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

2. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, en cooperació estreta amb l'Agència Ferroviària de la Unió Europea si la sol·licitud es refereix a projectes d'ERTMS, ha d'examinar la documentació i resoldre sobre la necessitat d'una nova autorització d'entrada en servei d'acord amb els criteris següents:

- a) quan el nivell global de seguretat del subsistema de què es tracti es pugui veure afectat per les obres previstes;
- b) quan ho exigeixin així les especificacions tècniques d'interoperabilitat aplicables;
- c) quan ho exigeixin així els plans nacionals d'execució, o
- d) quan s'hagin modificat els valors dels paràmetres sobre la base dels quals ja s'hagi concedit l'autorització.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de resoldre i notificar sobre la necessitat o no d'una nova autorització d'entrada en servei del subsistema, com a màxim dins dels quatre mesos següents a la data en què la comunicació hagi tingut entrada en el seu registre o, si s'escau, des de la recepció de tota la documentació necessària per completar la comunicació.

La resolució de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot diferenciar, quant a la necessitat d'una nova autorització, entre els diferents subsistemes afectats i, si s'escau, entre les diferents fases d'execució de l'actuació. En cas que l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària resolgui que és necessària una nova autorització per a algun dels subsistemes i/o les fases d'execució, s'ha de seguir el procediment general que estableix la secció 2a d'aquest capítol a partir de la comunicació prèvia presentada.

Les resolucions de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària sempre han de ser motivades i posen fi a la via administrativa. Contra aquestes resolucions es pot interposar un recurs potestatiu de reposició, en el termini d'un mes, o acudir directament a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

Secció 2a. Procediment d'autorització d'entrada en servei de subsistemes estructurals fixos

Article 108. Fases del procediment d'autorització d'entrada en servei dels subsistemes estructurals fixos.

El procediment d'obtenció de l'autorització d'entrada en servei d'un subsistema estructural fix es compon de les fases següents:

- a. la comunicació prèvia a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària;
- b. la posada en coneixement de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària dels projectes abans de la seva aprovació;
- c. l'avaluació del subsistema després de la seva construcció i prèvia a la seva entrada en servei;
- d. la sol·licitud d'autorització d'entrada en servei del subsistema estructural fix.

Article 109. *Comunicació prèvia a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.*

1. Quan s'iniciï una actuació que prevegi el disseny o la construcció d'un o diversos subsistemes estructurals fixos, el sol·licitant ho ha de comunicar prèviament a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària amb anterioritat a la redacció dels projectes de construcció i, en tot cas, abans de l'aprovació del primer dels que formin part de l'actuació. Aquesta comunicació prèvia també és aplicable a la modificació de subsistemes existents.

2. La comunicació prèvia té per objecte que l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària disposi, amb l'antelació necessària, d'informació suficient per:

- a) resoldre, en els casos en què sigui procedent, sobre la necessitat d'autorització d'entrada en servei del o dels subsistemes;
- b) determinar les accions eventuais de supervisió durant el disseny, la fabricació i la construcció del o dels subsistemes.

3. La comunicació prèvia s'ha d'acompanyar amb la informació següent, desglossada per a cadascun dels subsistemes objecte d'autorització:

- a) la descripció de l'actuació, inclosos els subsistemes concernits i una identificació de la línia i/o els trams afectats per a cadascun dels subsistemes, les afeccions possibles a altres línies o instal·lacions i les fases d'execució, si aquestes es coneixen en el moment d'elaborar la comunicació;
- b) les característiques tècniques preliminars del subsistema o els subsistemes d'acord amb l'annex XIII;
- c) la normativa vigent a què està subjecte cada subsistema per cobrir els requisits essencials;
- d) les excepcions possibles en l'aplicació de les especificacions tècniques d'interoperabilitat i/o les disconformitats amb les normes nacionals, si són conegudes en el moment de l'elaboració de la comunicació, cas en què també s'ha d'adjuntar la documentació que indiquen els articles 85 i 86;
- e) les solucions innovadores que, si s'escau, s'hagin de desenvolupar i implementar;
- f) la programació estimada de l'actuació;
- g) l'organisme notificat i/o designat que ha de portar a terme el procés de verificació del subsistema, quan escaigui, si és conegut en el moment de la comunicació;
- h) l'organisme encarregat de dur a terme l'avaluació independent de seguretat d'acord amb el mètode comú de seguretat per a l'avaluació i la valoració del risc, quan escaigui, si és conegut en el moment de la comunicació;
- i) en projectes amb afecció a l'ERTMS, la informació sobre les previsions de realització del tràmit de l'article 113.

4. En cas de modificació de subsistemes, la comunicació prèvia ha d'incloure addicionalment:

- a) un informe sobre l'afecció al nivell global de seguretat del subsistema de què es tracti per les obres previstes;
- b) una anàlisi de les exigències de les especificacions tècniques d'interoperabilitat aplicables en relació amb la necessitat d'una nova autorització d'entrada en servei;
- c) un informe sobre la modificació eventual dels valors dels paràmetres sobre els quals ja s'hagi concedit l'autorització.

5. Si en el curs del desenvolupament de l'actuació, tant en la fase de projecte com de fabricació o obra, es produeixen canvis que afectin la informació que es va adjuntar a la comunicació prèvia, totalment o parcialment, o són coneguts aspectes que no hi estan inclosos, s'ha de remetre una actualització d'aquesta comunicació, en què es facin constar els canvis que s'hi han produït.

Si les característiques d'algun dels subsistemes, o parts d'aquests, que componen l'actuació no eren conegudes en el moment de la comunicació prèvia inicial, s'ha de remetre una comunicació prèvia addicional.

6. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot fer un seguiment del procés de disseny del subsistema. Per fer-ho, el sol·licitant ha de posar a la seva disposició tota la informació que aquesta li requereixi per comprovar la compatibilitat tècnica i la integració segura del subsistema o els subsistemes.

7. La presentació a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària de la comunicació prèvia implica la consideració que un projecte està en estat avançat de desenvolupament per als subsistemes que hi estiguin inclosos.

Article 110. Posada en coneixement de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària de projectes abans de la seva aprovació.

Abans de l'aprovació dels projectes, s'ha de posar en coneixement de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària la documentació següent:

a) L'informe resum o la separata del projecte amb els aspectes rellevants del o dels subsistemes, indicant-hi, entre d'altres:

- les característiques tècniques del subsistema o els subsistemes, i la definició de l'estat de funcionament nominal d'aquests;
- la normativa aplicable;
- el compliment de les especificacions funcionals i tècniques de les especificacions tècniques d'interoperabilitat i les normes nacionals d'aplicació;
- les excepcions en el compliment de les especificacions tècniques d'interoperabilitat o les normes nacionals, si s'escau;
- les solucions innovadores, si s'escau;
- les restriccions d'ús, si s'escau.

b) La referència a l'expedient de la comunicació prèvia de l'actuació de la qual forma part el projecte.

c) Les evidències que s'han portat a terme els processos necessaris que permetin que les actuacions del projecte s'integrin en el procés de verificació i de gestió de riscos de l'actuació global a la qual pertany. Per fer-ho, s'han d'aportar:

1) Les declaracions de verificació intermèdies dels subsistemes en la fase de disseny, si s'escau.

2) L'evidència de l'aplicació en aquesta fase, a les parts que siguin pertinents, del mètode comú de seguretat per a l'avaluació i la valoració del risc.

Article 111. Avaluació del subsistema després de la construcció i prèvia a l'entrada en servei.

1. El sol·licitant, prèviament a la sol·licitud d'autorització d'entrada en servei del subsistema, l'ha d'haver sotmès al procés d'avaluació que defineix l'article 87.

A més, per a la verificació dels subsistemes estructurals fixos, s'han de seguir els mòduls de verificació específics que defineixen les especificacions tècniques d'interoperabilitat i les instruccions ferroviàries. Igualment, el sol·licitant ha de tenir en compte el que estableix el mètode comú de seguretat per a l'avaluació i la valoració del risc, en els casos en què sigui aplicable, i en particular per efectuar la demostració de la integració segura del subsistema.

Així mateix, el sol·licitant ha de sotmetre a avaluació els requisits que puguin estar establerts per al subsistema en qualsevol altra normativa vigent que li sigui aplicable.

2. En cas que durant el procés d'avaluació sorgeixi la necessitat de sol·licitar una excepció o disconformitat pel fet que es produeixi una no conformitat amb les especificacions tècniques d'interoperabilitat o amb les normes nacionals que hi siguin

aplicables, el sol·licitant ha de seguir els procediments que estableixen els articles 85 i 86, segons el cas.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot fer un seguiment del procés d'avaluació del subsistema. Per fer-ho, el sol·licitant ha de posar a la seva disposició tota la informació que aquesta li requereixi.

Article 112. *Sol·licitud d'autorització d'entrada en servei de subsistemes estructurals fixos.*

1. Una vegada dutes a terme les fases anteriors, el sol·licitant ha de remetre a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària la sol·licitud d'entrada en servei del subsistema o els subsistemes acompanyada de la documentació necessària per descriure l'actuació objecte d'autorització, inclosos els processos d'avaluació de la conformitat duts a terme, les característiques tècniques del subsistema, així com les solucions innovadores aplicades, la definició del seu estat de funcionament nominal i les restriccions d'ús, si s'escau. Així mateix, s'ha d'acreditar que es compleixen els requisits essencials i s'ha aplicat la normativa exigible o s'han justificat les excepcions que eren procedents, i que el pla de proves establert per l'administrador d'infraestructures, o acordat pel sol·licitant i aquell, s'ha complert.

Aquest expedient ha de contenir les evidències documentals concernents a:

a) Les declaracions «CE» de verificació d'acord amb el que estableix l'article 87 d'aquest Reial decret.

b) La justificació de la compatibilitat tècnica del subsistema amb el sistema en què s'integra, comprovada a partir de les especificacions tècniques d'interoperabilitat, les normes nacionals i els registres pertinents;

c) La justificació de la integració segura del subsistema, establerta sobre la base de les especificacions tècniques d'interoperabilitat, les normes nacionals i els mètodes comuns de seguretat. En tot cas, s'hi ha d'incloure l'informe de l'organisme avaluador de seguretat acreditatiu de la integració segura del subsistema. Aquest informe s'ha de dur a terme tenint en compte les avaluacions parcials independents de seguretat efectuades al llarg de les diferents fases d'acord amb el mètode comú de seguretat per a l'avaluació i la valoració del risc. El contingut i l'abast d'aquestes avaluacions parcials ha de ser el que permeti la fase en què es van efectuar, especialment pel que fa a la identificació i demostració de la conformitat amb els requisits de seguretat i la gestió de perills.

d) En el cas de subsistemes de control-comandament i senyalització a les vies que utilitzin equipament d'ETCS i/o de GSM-R, la decisió positiva de l'Agència Ferroviària de la Unió Europea de conformitat amb l'article 113, i, en el cas d'un canvi en les disposicions del projecte del plec de condicions o en la descripció de les solucions tècniques previstes posteriors a la decisió positiva, la conformitat amb el resultat del procediment a què es fa referència a l'article 30 del Reglament (UE) 2016/796, d'11 de maig de 2016.

2. L'expedient de sol·licitud d'autorització d'entrada en servei d'un subsistema o una part d'aquest que contingui una o diverses aplicacions específiques ha de contenir la documentació que estableix l'apartat anterior. No obstant això, si la o les aplicacions específiques de les quals deriven han obtingut prèviament la seva autorització d'entrada en servei per part de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, no és necessari acompanyar l'expedient de sol·licitud amb aquestes últimes.

3. En el termini d'un mes a partir de la recepció de la sol·licitud, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de notificar al sol·licitant que l'expedient està complet o li ha de demanar informació complementària, per al lliurament de la qual ha de fixar un termini de 10 dies hàbils, ampliables a 5 més a petició de l'interessat o per iniciativa pròpia, quan els documents requerits presentin dificultats especials, amb la indicació que, si no ho fa així, se'l té per desistit de la seva petició, amb una resolució prèvia que s'ha de dictar en els termes que preveu l'article 21 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de verificar la integritat, pertinència i coherència de la documentació presentada. Així mateix, en el cas d'equipament ERTMS a la via, ha de verificar la conformitat amb la decisió positiva de l'Agència Ferroviària de la Unió Europea que esmenta el punt d) de l'apartat 1.

4. Després d'aquesta verificació, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de resoldre i notificar si escau o no autoritzar l'entrada en servei del subsistema, com a màxim dins dels quatre mesos següents a la data en què la sol·licitud hagi tingut entrada en el seu registre o, si s'escau, des de la recepció de tota la documentació necessària per completar la sol·licitud. L'autorització d'entrada en servei del subsistema, si s'escau, ha de fer referència a les seves característiques tècniques, incloses les condicions i els límits d'utilització documentats en la declaració «CE» de verificació, i pot incloure el període de validesa d'aquesta.

5. Les resolucions de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària han de ser sempre motivades i posen fi a la via administrativa. Contra aquestes resolucions es pot interposar un recurs potestatiu de reposició, en el termini d'un mes, o acudir directament a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

Article 113. *Aplicació harmonitzada de l'ERTMS.*

1. En el cas de subsistemes de control-comandament i senyalització a la via que utilitzin ETCS i/o GSM-R, i a fi de vetllar per l'aplicació harmonitzada de l'ERTMS i de la interoperabilitat a escala de la Unió Europea, abans d'efectuar les licitacions corresponents de l'ERTMS a la via el sol·licitant ha de remetre una sol·licitud d'aprovació a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea. La sol·licitud relativa a projectes individuals de l'ERTMS, a combinacions de projectes, a una línia, a un grup de línies o a una xarxa, s'ha d'acompanyar amb un expedient que inclogui:

- a) el projecte del plec de condicions o la descripció de les solucions tècniques previstes;
- b) els documents justificatius de les condicions necessàries per a la compatibilitat tècnica i operativa del subsistema amb els vehicles que han d'operar en les xarxes corresponents;
- c) els documents justificatius que les solucions tècniques previstes compleixen les especificacions tècniques d'interoperabilitat pertinents;
- d) qualsevol altre document important, com dictàmens de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, declaracions de verificació o certificats de conformitat.

2. Aquesta sol·licitud i la informació sobre totes les sol·licituds, les etapes dels procediments corresponents i els seus resultats, així com, si s'escau, les peticions i les decisions de la Sala de Recurs, s'han de presentar a través de la finestreta única de la Unió Europea. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot emetre un dictamen sobre la sol·licitud d'aprovació, destinat al sol·licitant abans que presenti la sol·licitud, o a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea després que l'hagi presentat.

3. En cas que es modifiqui el projecte del plec de condicions o la descripció de les solucions tècniques previstes amb posterioritat a la decisió positiva, el sol·licitant n'ha d'informar sense dilació l'Agència Ferroviària de la Unió Europea i l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària a través de la finestreta única esmentada. En aquest cas, s'hi aplica l'article 30, apartat 2, del Reglament (UE) 2016/796, d'11 de maig de 2016.

Article 114. *Funcionament dels subsistemes estructurals fixos durant les fases intermèdies del seu procés de fabricació, construcció, implantació i verificació.*

1. Quan el procés de fabricació, construcció, implantació o verificació d'un o diversos subsistemes estructurals fixos, o una part d'aquests, tant nous com modificats, s'hagi de portar a terme mantenint el servei ferroviari, l'administrador d'infraestructures els pot posar en funcionament amb circulacions ferroviàries comercials, amb caràcter temporal i en l'extensió geogràfica estrictament necessària. Tot això, sense perjudici d'obtenir

posteriorment l'autorització d'entrada en servei en estat de funcionament nominal a la qual es refereixen els articles 106 i 107, en els casos en què sigui procedent.

El sistema de gestió de seguretat de l'administrador d'infraestructures ha d'establir el procediment per fer-ho. En tot cas, el sol·licitant ha de preparar un expedient per acreditar que el nivell de seguretat és acceptable, que, almenys, ha de contenir la documentació següent:

a) La justificació de la necessitat del funcionament parcial dels subsistemes afectats, incloent-hi la definició dels elements o les parts que s'han de posar en funcionament i, si s'escau, les fases intermèdies, l'àmbit geogràfic i la durada prevista del procés d'implantació.

b) L'informe sobre el desenvolupament d'aquestes fases intermèdies, incloent-hi la definició dels paràmetres i les característiques la conformitat dels quals s'ha d'avaluar abans del funcionament temporal dels subsistemes, amb la indicació dels valors d'aquests que s'han d'assolir per garantir la seguretat i les proves que s'han de dur a terme per a la seva avaluació.

c) L'acreditació del procés de gestió del risc, dut a terme d'acord amb el mètode comú de seguretat per a l'avaluació i la valoració del risc, que inclogui expressament aquestes fases intermèdies i les mesures de seguretat, les restriccions i condicions d'ús resultants d'aquell, que han de ser acceptats per l'administrador d'infraestructures i les empreses ferroviàries concernides.

L'expedient acreditatiu del compliment d'aquestes condicions ha d'estar a disposició de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària per a l'exercici eventual per part d'aquesta de la seva competència de supervisió durant la fabricació o construcció de subsistemes.

2. Les empreses ferroviàries i l'administrador d'infraestructures afectats han de portar a terme la formació complementària de personal, si s'escau.

3. Si aquestes situacions no s'han descrit en la comunicació prèvia efectuada, el sol·licitant ha d'efectuar una comunicació prèvia complementària quan es conegui aquesta circumstància, als efectes que l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pugui resoldre si escau o no obtenir l'autorització d'entrada en servei en estat de funcionament nominal. En aquesta comunicació s'ha d'incloure la definició de les fases intermèdies i dels elements o les parts que s'han de posar en funcionament, el seu àmbit geogràfic, la justificació de la necessitat del funcionament parcial d'aquests subsistemes i la durada prevista del procés d'implantació.

4. El que estableix el procediment que esmenten l'apartat 1, així com l'apartat 2 d'aquest article, també és aplicable quan la validació o l'acceptació de components o elements, nous o modificats, de subsistemes estructurals fixos requereixi la realització d'assajos, proves, comprovacions de fiabilitat, durabilitat o altres de similars d'aquells, en línies ferroviàries sobre les quals hi hagi circulacions ferroviàries comercials.

Article 115. Reparació dels subsistemes estructurals fixos en situacions d'emergència o després d'una catàstrofe natural o un accident.

1. Sense perjudici que, si s'escau, sigui necessari obtenir l'autorització d'entrada en servei en estat de funcionament nominal a què es refereixen els articles 106 i 107, en situacions d'emergència, o després d'una catàstrofe natural o un accident, l'administrador d'infraestructures pot fer les reparacions que siguin necessàries per restablir el trànsit ferroviari, d'acord amb el que estableix el seu sistema de gestió de seguretat, en el seu pla de contingències i, en tot cas, de conformitat amb el mètode comú de seguretat per a l'avaluació i la valoració del risc quan en el primer d'aquests no s'estableixi, en funció de l'abast de les reparacions a fer i del seu termini d'execució, la forma d'aplicació d'aquest últim.

Les mesures de seguretat, restriccions i condicions d'ús que resultin han de ser acceptades per les empreses ferroviàries concernides abans de la represa del trànsit ferroviari.

2. Quan les actuacions que es duguin a terme no es limitin a la mera reparació dels desperfectes i comportin una millora d'alguns dels subsistemes afectats o de la seva funcionalitat, com canvis de traçat o noves estructures o instal·lacions, aquestes s'han de comunicar a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària en el termini màxim de quinze dies des que es restableixi el servei ferroviari. La comunicació s'ha d'acompanyar amb la documentació següent:

- a) la descripció de les reparacions dutes a terme, incloent-hi els subsistemes concernits i una identificació de la línia i/o els trams afectats per a cadascun dels subsistemes, afeccions possibles a altres línies o instal·lacions;
- b) les característiques tècniques del subsistema o els subsistemes d'acord amb l'annex XIII;
- c) la normativa vigent a què estan subjectes els subsistemes afectats per cobrir els requisits essencials;
- d) l'informe sobre l'afecció al nivell global de seguretat de les modificacions dutes a terme en els subsistemes afectats;
- e) l'anàlisi de les exigències de les especificacions tècniques d'interoperabilitat aplicables en relació amb la necessitat d'una nova autorització d'entrada en servei;
- f) l'informe sobre la modificació eventual dels valors dels paràmetres sobre els quals ja s'hagi concedit l'autorització;

En vista de la documentació anterior, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de resoldre, en el termini d'un mes, si és necessària una nova autorització del subsistema o els subsistemes afectats per les reparacions en estat de funcionament nominal. En cas que sigui necessària una nova autorització, l'administrador d'infraestructures l'ha de sol·licitar de conformitat amb el que estableix article 112.

3. En tot cas, l'expedient acreditatiu de les actuacions dutes a terme per l'administrador d'infraestructures de conformitat amb el que disposa l'apartat 1 ha d'estar a disposició de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària per a l'exercici eventual per part d'aquesta de la seva competència de supervisió.

Article 116. Autorització d'elements o components que no siguin d'interoperabilitat.

1. El ministre de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, a proposta de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, pot establir el règim d'autorització per a l'ús d'elements o components que no siguin d'interoperabilitat produïts industrialment i que facin funcions relacionades amb la seguretat.

2. Mentre no s'estableixi el règim d'autorització que esmenta l'apartat anterior, els administradors d'infraestructura han de regular la manera com s'han d'autoritzar l'ús i les proves d'aquests elements i components.

Secció 3a. Procediment d'autorització de posada en servei de línies, trams, estacions i terminals

Article 117. Procediment d'autorització de posada en servei de noves línies, trams, estacions i terminals.

1. La posada en servei de línies ferroviàries, dels seus trams i de les estacions de transport de viatgers o terminals de transport de mercaderies pertanyents a la Xarxa Ferroviària d'Interès General, hagi estat quin hagi estat el procediment de construcció, s'ha de tramitar de manera conjunta amb la d'entrada en servei dels subsistemes que formin part d'aquestes i que requereixin una autorització.

L'autorització de posada en servei de línies, trams, estacions i terminals pot incloure les parts d'aquestes que, per a la seva connexió amb la Xarxa Ferroviària d'Interès General, l'administrador de la infraestructura posi en funcionament temporalment d'acord amb l'article 114, sense perjudici de la necessitat que els subsistemes que integren

aquestes parts obtinguin posteriorment l'autorització d'entrada en servei en estat de funcionament nominal i en els termes de l'article esmentat.

2. Per a l'autorització de posada en servei de noves línies, trams, estacions i terminals, s'ha de presentar una sol·licitud, juntament amb la d'entrada en servei dels subsistemes, que inclogui, addicionalment, la documentació següent:

- a) L'informe d'adequació del conjunt de les obres a la normativa tècnica aplicable.
- b) La documentació acreditativa del compliment de l'execució del pla de proves que estableixi el sol·licitant o l'administrador d'infraestructures de comú acord amb aquell.
- c) La documentació justificativa que s'ha portat a terme el procés de gestió del risc d'acord amb el mètode comú de seguretat per a l'avaluació i la valoració del risc, incloent-hi expressament les fases intermèdies i les mesures de seguretat, les restriccions i condicions d'ús resultants d'aquell, que han de ser acceptats per l'administrador d'infraestructures i les empreses ferroviàries concernides.
- d) En els casos de modificació de línies, trams, estacions i terminals existents en què es resolgui que és necessària una nova autorització, també s'ha d'incloure en la documentació una descripció del canvi de les condicions d'exploració.
- e) El certificat d'implantació del pla d'autoprotecció, si escau, segons la normativa vigent.

No és necessari aportar els documents que ja s'hagin presentat juntament amb la sol·licitud d'entrada en servei dels subsistemes.

3. En el termini d'un mes a partir de la recepció de la sol·licitud, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de notificar al sol·licitant que l'expedient està complet o li ha de demanar informació complementària, per al lliurament de la qual ha de fixar un termini de 10 dies hàbils, ampliables a 5 més a petició de l'interessat o per iniciativa pròpia, quan els documents requerits presentin dificultats especials, amb la indicació que, si no ho fa així, se'l té per desistit de la seva petició, amb una resolució prèvia que s'ha de dictar en els termes que preveu l'article 21 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

4. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de resoldre i notificar si escau o no autoritzar la posada en servei de la línia, el tram, l'estació o la terminal existent, com a màxim dins dels quatre mesos següents a la data en què la sol·licitud hagi tingut entrada en el seu registre o, si s'escau, des de la recepció de la documentació completa. Aquesta resolució s'ha d'adoptar de manera conjunta amb la decisió relativa a l'autorització d'entrada en servei dels subsistemes afectats a què es refereix l'article 112 i s'hi pot establir el període de validesa de l'autorització.

5. Les resolucions de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària han de ser sempre motivades i posen fi a la via administrativa. Contra aquestes resolucions es pot interposar un recurs potestatiu de reposició, en el termini d'un mes, o acudir directament a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

Article 118. Procediment d'autorització de posada en servei de modificació de línies, trams, estacions i terminals existents.

1. En cas de modificació de línies existents, és necessària una nova autorització de posada en servei de la línia o els trams d'aquestes, les estacions o les terminals, almenys en els supòsits següents:

- a) la modificació substancial del traçat d'un trajecte o una part d'aquest;
- b) l'addició d'una o més vies en una línia o un tram;
- c) i, en general, les modificacions que hagin requerit l'aprovació d'un estudi informatiu.

2. No és necessària una nova autorització de posada en servei en els casos següents de modificació de línies, estacions o terminals existents:

- a) La instal·lació de nous subsistemes d'electrificació, control-comandament i senyalització, canvi de tensió elèctrica o de canvi de versió o de nivell d'ERTMS.

b) La millora o renovació de línies, trams d'aquestes, estacions o terminals preexistents llevat que sigui procedent una autorització de posada en servei de conformitat amb l'apartat 1 d'aquest article.

3. El que disposen els dos apartats anteriors ha de ser sense perjudici del que l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pugui decidir en cada cas de conformitat amb l'article 107, en relació amb l'autorització d'entrada en servei dels subsistemes, i del que s'estableixi a través de les instruccions ferroviàries o altres disposicions.

4. Als efectes de resoldre sobre la necessitat d'una nova autorització, el sol·licitant ha de remetre a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària la documentació que indica l'article 109 per a la comunicació prèvia i, a més, la necessària per verificar el compliment del que indiquen els apartats 1 i 2 d'aquest article.

5. Sobre la base dels criteris anteriors, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, en un termini de quatre mesos a partir de la recepció de tota la informació pertinent, ha de prendre una decisió quant a la necessitat d'una nova autorització de posada en servei de la modificació de la línia, el tram, l'estació o la terminal existent, de manera conjunta amb la relativa a la necessitat d'una nova autorització d'entrada en servei dels subsistemes afectats a què es refereix l'article 112.

La resolució de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, que ha de ser motivada, posa fi a la via administrativa, i contra aquesta resolució es pot interposar un recurs potestatiu de reposició en el termini d'un mes, o acudir a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

6. En cas que l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària resolgui que és necessària una nova autorització de posada en servei, s'ha de seguir el procediment general que estableix l'article 117.

Secció 4a. Explotació de línies

Article 119. Registre de la infraestructura.

1. El registre de la infraestructura ha de contenir, per a cada subsistema o part del subsistema de què es tracti, els valors dels paràmetres de xarxa corresponents que estableixen les especificacions tècniques d'interoperabilitat pertinents, així com la resta de la legislació sectorial aplicable.

2. Els valors dels paràmetres recollits en el registre de la infraestructura s'han d'utilitzar, en combinació amb els recollits en l'autorització de posada al mercat de vehicles, per comprovar la compatibilitat tècnica entre el vehicle i la xarxa.

3. El registre de la infraestructura pot establir condicions per a l'ús d'instal·lacions fixes i altres limitacions.

4. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de designar l'entitat nacional de registre, i n'ha d'informar la Comissió Europea en un termini no superior a tres mesos des de la data de designació.

5. Els administradors d'infraestructures s'han d'encarregar de recollir i introduir directament les dades en l'esmentada aplicació del registre de la infraestructura creada per l'Agència Ferroviària de la Unió Europea.

6. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de vetllar pel fet que les dades recollides i introduïdes en el registre de la infraestructura estiguin disponibles, i siguin accessibles a través de l'aplicació del registre de la infraestructura, de conformitat amb les especificacions comunes per a aquesta classe de registres aprovades per la Comissió Europea. També s'ha d'assegurar que les dades que conté l'aplicació del registre de la infraestructura es mantinguin actualitzades.

7. Els administradors d'infraestructures han d'incloure en el seu sistema de gestió de la seguretat la metodologia de gestió i actualització de la seva part corresponent del registre de la infraestructura, i n'han de proporcionar les dades a l'entitat de registre o les han d'incorporar directament al registre esmentat.

Article 120. *Supervisió dels subsistemes estructurals fixos.*

1. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot supervisar, en qualsevol moment, els subsistemes estructurals fixos que integren el sistema ferroviari per tal de comprovar que s'exploten i es mantenen de conformitat amb els requisits essencials exigits, amb les disposicions de les especificacions tècniques d'interoperabilitat aplicables i amb la normativa espanyola corresponent.

2. Les actuacions de supervisió que esmenta aquest article han de formar part de les activitats de supervisió dels sistemes de gestió de la seguretat dels administradors d'infraestructures, després de l'emissió de les seves autoritzacions de seguretat.

3. A més, després de l'entrada en servei d'aquests subsistemes, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha d'efectuar aquestes comprovacions en ocasió de l'expedició i la supervisió de les autoritzacions de seguretat. A aquest efecte, s'han d'utilitzar els règims d'avaluació i comprovació que preveuen les especificacions tècniques d'interoperabilitat estructurals i funcionals de què es tracti.

Article 121. *Suspensió i revocació de l'autorització d'entrada en servei dels subsistemes estructurals fixos.*

1. Si, en l'exercici de les seves competències, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària té coneixement que un subsistema estructural fix ha deixat de complir els requisits essencials en virtut dels quals se'n va concedir l'autorització d'entrada en servei, ha de suspendre aquesta autorització i ha de posar en coneixement de la situació el responsable del subsistema, al qual ha de comunicar les causes i raons de la suspensió, i li ha d'indicar el termini màxim en què ha d'adoptar les mesures pertinents per reparar les deficiències detectades a fi que, una vegada comprovada la seva adopció, es pugui aixecar la suspensió esmentada.

2. L'interessat disposa d'un termini de quinze dies, a comptar de la data en què se li notifiqui la suspensió, per formular les al·legacions que consideri pertinents. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de dictar una resolució motivada dins del termini d'un mes des de la terminació del termini anterior, ho ha de notificar a les parts interessades, i ha de mantenir, modificar o aixecar la suspensió. Un cop transcorregut aquest termini sense que s'hagi notificat la resolució de suspensió, es produeix la caducitat del procediment, i la suspensió queda sense efecte.

3. En cas que l'esmena no es produeixi en el termini establert en la resolució de suspensió, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de procedir, mitjançant la resolució corresponent, a revocar l'autorització d'entrada en servei del subsistema. Tot això, sense perjudici, si s'escau, de l'inici d'actuacions en relació amb l'autorització de seguretat de l'administrador d'infraestructures que es puguin derivar com a conseqüència de l'incompliment de les condicions exigibles en matèria d'explotació o manteniment.

4. La resolució de revocació és immediatament executòria. Qualsevol revocació s'ha de notificar a tots els interessats possibles i s'ha d'inscriure en els registres oportuns.

5. La resolució de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, que ha de ser motivada, posa fi a la via administrativa, i contra aquesta resolució es pot interposar un recurs potestatiu de reposició en el termini d'un mes, o acudir directament a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

6. La revocació de l'autorització d'entrada en servei no dona lloc a cap indemnització a favor del seu titular, i s'ha de dur a terme sense perjudici de l'aplicació, si s'escau, del règim sancionador que preveu la normativa vigent.

CAPÍTOL II

Subsistemes mòbils i vehicles

Secció 1a. Disposicions generals

Article 122. Règim general.

Els vehicles que hagin de circular per la Xarxa Ferroviària d'Interès General requereixen:

- a) la posada al mercat dels seus subsistemes mòbils d'acord amb l'article 123;
- b) una autorització de posada al mercat del vehicle expedida per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària o per l'Agència Ferroviària de la Unió Europea, de conformitat amb el que estableix la normativa de la Unió Europea;
- c) les comprovacions abans de la seva utilització de conformitat amb l'article 135;
- d) la inscripció en un dels registres a què es refereix l'article 134.

Article 123. Posada al mercat dels subsistemes mòbils.

1. Els subsistemes mòbils només es poden posar al mercat, per part del sol·licitant corresponent, si són dissenyats, construïts i instal·lats de manera que es compleixin els requisits essencials.

2. El sol·licitant s'ha d'assegurar, en particular, que s'hagi facilitat la declaració de verificació pertinent relativa a aquests subsistemes mòbils, expedida sobre la base del procediment «CE» de verificació corresponent i fent referència a aquest.

Article 124. Autorització de posada al mercat de vehicles.

1. En la sol·licitud d'autorització de posada al mercat d'un vehicle, el sol·licitant hi ha d'especificar l'àrea d'ús d'aquest. La sol·licitud ha d'incloure proves que s'ha comprovat la compatibilitat tècnica entre el vehicle i la xarxa de l'àrea d'ús.

2. L'autorització de posada al mercat de vehicles ha de ser expedida per:

- a) L'Agència Ferroviària de la Unió Europea, respecte dels vehicles l'àrea d'ús dels quals es trobi en diversos estats membres de la Unió Europea.
- b) L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària o l'Agència Ferroviària de la Unió Europea indistintament, a decisió del sol·licitant, respecte als vehicles l'àrea d'ús dels quals estigui compresa íntegrament en la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

3. Les autoritzacions de posada al mercat de vehicles s'han d'emetre de conformitat amb el que estableix el Reglament d'execució (UE) 2018/545 de la Comissió, de 4 d'abril de 2018, pel qual s'estableixen les disposicions pràctiques relatives a l'autorització de vehicles ferroviaris i al procés d'autorització de tipus de vehicles ferroviaris d'acord amb la Directiva (UE) 2016/797 del Parlament Europeu i del Consell.

4. Qualsevol autorització de posada al mercat de vehicles ha d'estar emparada per una autorització de tipus de vehicle. Si la sol·licitud d'autorització de posada al mercat d'un vehicle no disposa d'un tipus registrat en el Registre europeu de tipus autoritzats de vehicles, s'ha d'expedir addicionalment l'autorització de tipus de vehicle amb la mateixa àrea d'ús. Una vegada concedida l'autorització de tipus de vehicle, s'ha de registrar el sol·licitant com a titular de l'autorització de tipus de vehicles esmentada.

Secció 2a. Procediment d'autorització de posada al mercat de vehicles per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària

Article 125. Comunicació prèvia.

1. Quan, en virtut del que estableix l'article 124, correspongui a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària expedir una autorització de posada al mercat d'un vehicle, el sol·licitant pot efectuar una comunicació prèvia a la sol·licitud d'autorització de posada al mercat d'un vehicle i/o d'un tipus de vehicle, a través de la finestra única de la Unió Europea, de conformitat amb el que disposa el Reglament d'execució (UE) 2018/545, de 4 d'abril.

2. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot mantenir, a petició del sol·licitant, intercanvis d'informació previs a la presentació de la sol·licitud de l'autorització de posada al mercat d'un vehicle i/o d'un tipus de vehicle, amb la finalitat d'orientar en relació amb la normativa tècnica aplicable al procediment d'autorització i altres detalls d'aquest.

3. Les comunicacions s'han d'efectuar, en tot cas, a través de la finestra única, i la documentació a aportar i els terminis han de ser conformes amb el que estableix el Reglament d'execució (UE) 2018/545, de 4 d'abril, i poden participar en aquests intercanvis d'informació previs a la sol·licitud d'autorització tots els actors involucrats en el procés, com ara organismes notificats i designats, un organisme d'avaluació independent de la seguretat, o l'administrador d'infraestructures.

4. En cas que durant l'execució del projecte es produeixin modificacions o variacions respecte de la documentació aportada inicialment, s'ha d'actualitzar l'expedient segons el que disposa el Reglament d'execució (UE) 2018/545, de 4 d'abril.

Article 126. Excepcions o disconformitats.

En cas que, durant el procés de fabricació i verificació, el sol·licitant tingui coneixement d'una excepció o disconformitat amb les especificacions tècniques d'interoperabilitat o amb la normativa nacional, ho ha de comunicar a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària al més aviat possible i ha de seguir el procediment que estableix l'article 83.

Article 127. Sol·licitud i emissió de l'autorització de posada al mercat de vehicles.

1. La sol·licitud d'autorització de posada al mercat d'un vehicle ha d'anar acompanyada amb la documentació següent:

a) la posada al mercat dels subsistemes mòbils que componen el vehicle, de conformitat amb l'article 123, sobre la base de la declaració «CE» de verificació;

b) la compatibilitat tècnica dins del vehicle dels subsistemes que preveu el punt a), comprovada a partir de les especificacions tècniques d'interoperabilitat i, quan sigui procedent, les normes nacionals pertinents;

c) la integració segura dins del vehicle dels subsistemes que preveu el punt a), establerta sobre la base de les especificacions tècniques d'interoperabilitat i, quan sigui procedent, les normes nacionals pertinents, i els mètodes comuns de seguretat;

d) la compatibilitat tècnica del vehicle amb la xarxa en l'àrea d'ús a què es refereix l'article 124, establerta sobre la base de les especificacions tècniques d'interoperabilitat pertinents i, quan sigui procedent, de les normes nacionals, el registre de la infraestructura ferroviària i el mètode comú de seguretat per a l'avaluació i la valoració del risc.

2. Totes les sol·licituds, així com la informació vinculada a aquestes, les etapes dels procediments corresponents i els seus resultats, s'han de presentar a través de la finestra única de la Unió Europea.

3. Quan sigui necessari dur a terme assajos en la Xarxa Ferroviària d'Interès General per comprovar la compatibilitat tècnica a què es refereixen els punts b) i d) de l'apartat 1, es pot concedir al sol·licitant una autorització provisional per a proves, d'acord amb el que

estableix l'article 133, perquè utilitzi el vehicle per portar a terme verificacions pràctiques en la xarxa.

4. En el termini d'un mes a partir de la recepció de la sol·licitud, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de notificar al sol·licitant que l'expedient està complet o li ha de demanar informació complementària, per al lliurament de la qual ha de fixar un termini de 10 dies hàbils, ampliables a 5 més a petició de l'interessat o per iniciativa pròpia, quan els documents requerits presentin dificultats especials, amb la indicació que, si no ho fa així, se'l té per desistit de la seva petició, amb una resolució prèvia que s'ha de dictar en els termes que preveu l'article 21 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha d'avaluar l'expedient en relació amb els elements que esmenta l'apartat 1 d'aquest article i d'acord amb el que disposa el Reglament d'execució (UE) 2018/545 de la Comissió.

Dins del procés d'avaluació, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot sol·licitar informes a altres entitats afectades, que s'entén favorable si no s'emeten en el termini d'un mes.

5. En els supòsits de no aplicació d'una o diverses de les especificacions tècniques d'interoperabilitat, o de parts d'aquestes, segons estableix l'article 83, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha d'expedir l'autorització de posada al mercat del vehicle únicament després de l'aplicació del procediment que preveu l'article esmentat sobre casos de no aplicació de les especificacions tècniques d'interoperabilitat corresponents.

6. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, sota la seva responsabilitat pròpia, ha de resoldre motivadament sobre la sol·licitud d'autorització en un termini màxim de quatre mesos des de la presentació de la documentació completa, amb les excepcions que preveu el Reglament d'execució (UE) 2018/545, de 4 d'abril.

7. Les autoritzacions de posada al mercat de vehicles han d'incloure:

- a) l'àrea o les àrees d'ús;
- b) els valors dels paràmetres que esmenten les especificacions tècniques d'interoperabilitat i, quan sigui procedent, les normes nacionals, per a la comprovació de la compatibilitat tècnica entre el vehicle i l'àrea d'ús;
- c) la conformitat del vehicle amb les especificacions tècniques d'interoperabilitat i els conjunts de normes nacionals pertinents relatives als paràmetres a què es refereix el punt b);
- d) les condicions d'ús del vehicle i, si escau, les restriccions.

8. Les resolucions de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària posen fi a la via administrativa. Contra aquestes resolucions es pot interposar un recurs potestatiu de reposició, en el termini d'un mes, o acudir directament a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

Article 128. *Ampliació de l'àrea d'ús.*

En cas d'ampliació de l'àmbit d'operació d'un vehicle autoritzat per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, el sol·licitant ha de remetre una sol·licitud a la qual incorpori la documentació a què es fa referència en l'apartat 1 de l'article anterior, en relació amb l'àrea addicional d'ús. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha d'expedir una autorització actualitzada que abracci l'àrea d'ús ampliada, d'acord amb el procediment que estableix l'article esmentat.

Article 129. *Autorització de tipus de vehicles.*

1. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot, quan escaigui i en els casos en què l'àrea d'ús se circumscriu exclusivament a la Xarxa Ferroviària d'Interès General, concedir autoritzacions de tipus de vehicle d'acord amb el mateix procediment que estableix l'article 127. La sol·licitud d'autorització per a un tipus de vehicles i la informació sobre totes les sol·licituds, les etapes dels procediments corresponents i els seus resultats,

així com, si s'escau, les peticions i resolucions sobre recursos plantejats, sempre s'han de presentar a través de la finestra única de la Unió Europea.

2. L'autorització de tipus de vehicle pot estipular condicions d'ús i altres restriccions, tal com indica la Decisió d'execució 2011/665/UE de la Comissió, de 4 d'octubre de 2011, sobre el Registre europeu de tipus autoritzats de vehicles ferroviaris.

3. Les autoritzacions de tipus de vehicles s'han de registrar en el Registre europeu de tipus autoritzats de vehicles ferroviaris, de conformitat amb el que preveu la normativa de la Unió Europea.

4. En cas de modificació de les disposicions pertinents de les especificacions tècniques d'interoperabilitat o de les normes nacionals que hagin servit de base per a l'expedició d'una autorització d'un tipus de vehicle, la validesa de les autoritzacions en vigor o, si s'escau, la seva renovació obligada, depèn de les previsions que estableixi amb aquesta finalitat la modificació normativa expressada. Si és obligat renovar l'autorització, les comprovacions efectuades per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària només es poden referir a les normes modificades.

Article 130. *Conformitat dels vehicles amb un tipus de vehicle autoritzat.*

1. L'autorització de posada al mercat de vehicles, d'un vehicle o una sèrie de vehicles que acreditin que són conformes amb un tipus de vehicle autoritzat prèviament, s'ha d'emetre basant-se en una declaració de conformitat amb aquest tipus de vehicle signada pel sol·licitant.

2. S'ha d'acompanyar la sol·licitud amb la documentació acreditativa que s'han seguit els procediments pertinents de verificació de conformitat. De la mateixa manera, hi ha de figurar una identificació clara de la versió del tipus de vehicle i/o la variant, quan això sigui aplicable.

3. La declaració de conformitat amb un tipus, a presentar en la sol·licitud d'autorització de posada al mercat d'un vehicle, s'ha d'establir d'acord amb:

a) els procediments de verificació de les especificacions tècniques d'interoperabilitat corresponents o

b) quan les especificacions tècniques d'interoperabilitat no s'apliquin, els procediments d'avaluació de la conformitat tal com es defineixen en els mòduls B+D, B+F i H1 de la Decisió núm. 768/2008/CE, de 9 de juliol de 2008.

4. La renovació de l'autorització d'un tipus de vehicle a què es refereix l'apartat 4 de l'article 129 no afecta les autoritzacions de posada al mercat de vehicles ja concedides sobre la base d'autoritzacions anteriors del tipus de vehicle esmentat.

Article 131. *Vehicles modificats.*

En cas de renovació o rehabilitació de vehicles existents que ja disposin d'una autorització de posada al mercat de vehicles, és necessària una nova autorització si:

a) els valors dels paràmetres que s'esmenten en les especificacions tècniques d'interoperabilitat i, quan escaigui, en les normes nacionals, es modifiquen de manera que quedin fora de l'interval de paràmetres acceptables que defineixen les normatives corresponents;

b) el nivell global de seguretat del vehicle de què es tracti es pot veure afectat pels treballs previstos, o

c) ho exigeixen així les especificacions tècniques d'interoperabilitat aplicables.

Secció 3a. Procediment d'autorització de posada al mercat de vehicles per l'Agència Ferroviària de la Unió Europea

Article 132. Col·laboració amb l'Agència Ferroviària de la Unió Europea en l'expedició d'autoritzacions de vehicles.

1. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de col·laborar amb l'Agència Ferroviària de la Unió Europea en l'avaluació dels expedients d'autoritzacions de posada al mercat de vehicles l'àrea d'ús dels quals inclogui un o diversos estats membres i la Xarxa Ferroviària d'Interès General en la seva totalitat o en part.

Per fer-ho, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de comprovar la integritat, pertinència i coherència de l'expedient respecte a:

- a) la compatibilitat tècnica del vehicle amb la Xarxa Ferroviària d'Interès General, segons el que indica el punt d) de l'apartat 1 de l'article 127, i
- b) els elements que especifiquen els punts a), b) i c) de l'apartat 1 de l'article 127 en relació amb les normes nacionals pertinents.

2. Com a part de les avaluacions que esmenta el paràgraf anterior i quan hi hagi dubtes justificats per la seva part, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot exigir que es duguin a terme assajos en la Xarxa Ferroviària d'Interès General, que s'han de subjectar al que estableix l'article 133 relatiu a autoritzacions provisionals per a proves i trasllats.

3. En cas de desacord de l'Agència Ferroviària de la Unió Europea amb una avaluació negativa de l'expedient de sol·licitud duta a terme per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària d'acord amb el que estableix l'apartat anterior, aquesta última ha de cooperar amb l'Agència Ferroviària de la Unió Europea amb vista a assolir una avaluació que sigui acceptable per a les dues parts. Quan sigui necessari, tal com ho hagin decidit les dues autoritats, en aquest procés també hi ha de participar el sol·licitant. Si no es pot assolir un acord acceptable per a les dues parts en el termini d'un mes a partir del moment en què l'Agència Ferroviària de la Unió Europea hagi comunicat el seu desacord a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, aquesta pot remetre l'assumpte, per al seu arbitratge, a la Sala de Recurs.

En cas que l'Agència Ferroviària de la Unió Europea no estigui d'acord amb una avaluació positiva de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, aquesta ha de cooperar amb l'Agència Ferroviària de la Unió Europea amb vista a assolir una avaluació que sigui acceptable per a les dues parts. Si no es pot assolir un acord acceptable per a totes les parts en el termini d'un mes a partir del moment en què l'Agència Ferroviària de la Unió Europea hagi comunicat el seu desacord a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, aquella ha de prendre la seva decisió definitiva.

Secció 4a. Circulacions per a proves, assajos o trasllats

Article 133. Circulació per a proves, assajos o trasllats.

1. La realització de proves, assajos o trasllats en la Xarxa Ferroviària d'Interès General per un vehicle ferroviari que no disposi d'una autorització de posada al mercat que els empari requereix, segons els casos que estableix aquest article, una autorització provisional de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària o que l'administrador d'infraestructures de la xarxa sobre la qual s'hagin de dur a terme les proves atorgui un permís d'accés a la seva xarxa.

2. El sol·licitant de la circulació per a proves, assajos o trasllats s'ha d'adreçar a l'administrador d'infraestructures, que l'ha d'informar de les normes generals que regeixen les seves relacions amb aquest, de les despeses que es derivin com a conseqüència de la realització de proves, així com de les garanties que ha de prestar per fer front a les responsabilitats possibles que es puguin originar.

3. La sol·licitud d'accés a la xarxa per a la realització de proves, assajos o trasllats s'ha de presentar a l'administrador d'infraestructures, amb l'antelació suficient, acompanyada amb la documentació següent:

- a) La identificació del sol·licitant, expressant la seva raó social i el seu domicili als efectes de notificacions.
- b) La identificació del vehicle ferroviari.
- c) La planificació, el caràcter i la durada prevista de les proves, els assajos o els trasllats que es volen dur a terme.
- d) Les instal·lacions fixes, les comunicacions i la tracció que són necessàries per a la realització de les proves i les diferents entitats que hi han d'intervenir.
- e) En el cas de proves i assajos relatius a processos de verificació, la que identifiqui l'organisme d'avaluació de la conformitat o organisme d'avaluació de la seguretat encarregat de supervisar el procés d'avaluació del projecte, així com la descripció de l'estat d'avanç d'aquest.
- f) La definició del projecte en la seva interacció amb la infraestructura.
- g) La identificació i definició de les mesures necessàries per utilitzar el vehicle per a la realització de proves o assajos en la Xarxa Ferroviària d'Interès General, sobre la base de les regles operatives per a la realització de proves que preveu el Reglament de circulació ferroviària aprovat pel Reial decret 664/2015, del 17 de juliol.

4. La utilització d'un vehicle que encara no disposi d'una autorització de posada al mercat per dur a terme proves, assajos o trasllats en la xarxa constitueix un canvi en el sistema ferroviari i, per tant, s'ha de sotmetre al mètode comú de seguretat per a l'avaluació i la valoració del risc, per demostrar que es controlen els riscos d'aquest ús en la Xarxa Ferroviària d'Interès General. El proponent en l'àmbit del mètode comú de seguretat esmentat pot ser el mateix sol·licitant de l'autorització provisional o bé l'empresa ferroviària que s'encarregui de l'explotació del vehicle durant les proves, els assajos o els trasllats. En els dos casos, tant el sol·licitant com l'empresa ferroviària han de cooperar per garantir que l'avaluació dels riscos tingui en compte els elements d'enginyeria del vehicle i els aspectes operatius dels assajos en la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

En cas que sigui una empresa ferroviària la que sol·liciti la realització de les proves, els assajos o els trasllats, per la seva part, ha d'utilitzar el seu sistema de gestió de la seguretat per a la gestió de qualsevol risc operatiu.

5. En vista de la documentació esmentada, els administradors d'infraestructures poden establir condicions operatives en les proves, els assajos o els trasllats projectats, motivadament, atenent raons de seguretat en la circulació o en la infraestructura. En la seva avaluació, els administradors d'infraestructures han de considerar, entre d'altres:

a) L'estat en què estigui el procés de verificació de les especificacions tècniques d'interoperabilitat i les normes nacionals:

- 1r Les declaracions de verificació intermèdies.
- 2n La declaració de conformitat o idoneïtat per a l'ús de components d'interoperabilitat.
- 3r Totes les avaluacions que s'hagin dut a terme sobre el disseny, els assajos tipus, la supervisió del sistema de qualitat, etc.

- b) Els registres resultants del procés de gestió de riscos de l'apartat anterior.
- c) La documentació tècnica que permeti comprovar que el vehicle està en unes condicions suficients perquè l'execució de les proves no generi riscos en la circulació o a la infraestructura.

Els administradors d'infraestructures han de resoldre motivadament, concedint o rebutjant les circulacions sol·licitades, en un termini d'un mes des de la data d'entrada de la sol·licitud en el registre de l'organisme.

6. El permís d'accés a la xarxa per a la realització de circulacions de proves, assajos o trasllats ha de tractar de satisfer en la mesura que es pugui la sol·licitud formulada i ha d'especificar, almenys:

a) La capacitat d'infraestructura de què disposa el sol·licitant per a la realització de les proves, els assajos o els trasllats.

b) La unitat de contacte de l'administrador d'infraestructures que ha de ser l'interlocutor entre l'empresa ferroviària que exploti el vehicle i el lloc de comandament per dur a terme les proves, els assajos i els trasllats.

c) Les condicions de circulació durant les proves, els assajos o els trasllats, les quals han de quedar subjectes, en tot cas, a la documentació presentada i al règim d'explotació que estableixin els administradors d'infraestructures amb la finalitat de garantir un funcionament segur i fiable durant les proves en la Xarxa Ferroviària d'Interès General, d'acord amb el que disposa el Reglament de circulació ferroviària, aprovat pel Reial decret 664/2015, que inclou, entre altres aspectes, les condicions i prescripcions de circulació i els protocols per a la realització de proves en la infraestructura.

d) El període de validesa del permís.

7. El sol·licitant pot sol·licitar una pròrroga del permís. L'administrador d'infraestructures ha d'atorgar o denegar, de manera motivada, la pròrroga esmentada en un termini màxim de 15 dies.

8. En cas de conflicte entre el sol·licitant i els administradors d'infraestructures durant el procés de concessió del permís d'accés a la xarxa per a les circulacions de proves, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, a petició del sol·licitant, pot mitjançar entre les dues parts per tractar d'aconseguir una solució acceptable per a aquestes, que els administradors d'infraestructures permetin l'accés a la xarxa una vegada lliurada tota la documentació completa pel sol·licitant, i que el sol·licitant pugui dur a terme els assajos dins dels terminis establerts. En el cas de resolucions denegatòries de l'administrador d'infraestructures, i sense perjudici dels recursos que preveu la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, per als administradors d'infraestructures que tinguin la consideració d'organismes públics o entitats de dret públic vinculats a l'Administració General de l'Estat o que en depenguin, el sol·licitant de la circulació de proves denegada pot recórrer davant l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, en el termini d'un mes des de la seva notificació. El termini de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària per resoldre aquest recurs és d'un mes, i contra aquesta resolució es pot interposar un recurs potestatiu de reposició, en el termini d'un mes, o acudir directament a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

9. En els casos particulars següents, el sol·licitant ha de comunicar a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària les circulacions per a proves que vulgui dur a terme per obtenir una autorització provisional de circulació:

a) Segons el que indica l'article 127.3, quan aquestes se sol·licitin per a la realització d'assajos en la Xarxa Ferroviària d'Interès General amb la finalitat d'obtenir evidències, per part del sol·licitant, tant de la compatibilitat tècnica dels subsistemes mòbils dins del vehicle com de la compatibilitat tècnica del vehicle amb la xarxa de l'àrea d'ús, que s'han de comprovar a partir de les especificacions tècniques d'interoperabilitat i, quan escaigui, les normes nacionals pertinents, el registre de la infraestructura ferroviària i el mètode comú de seguretat per a l'avaluació i la valoració del risc.

L'administrador d'infraestructures, en consulta amb el sol·licitant, ha d'intentar garantir que tots els assajos esmentats abans es puguin dur a terme en els tres mesos següents a la recepció de la petició del sol·licitant, i ha de donar suport al sol·licitant per establir les condicions d'ús del vehicle per dur a terme els assajos en la xarxa. A aquest efecte, ha de facilitar informació de la infraestructura, així com, si és necessari, indicar qualsevol mesura o condició requerida per a la realització d'aquests assajos en el termini fixat abans.

Si s'escau, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de prendre totes les mesures que puguin ser necessàries per garantir que els assajos puguin tenir lloc.

b) Segons el que indica l'article 132.1, en el cas de realització d'assajos en la Xarxa Ferroviària d'Interès General que estiguin motivats per qualsevol dubte justificat que tingui l'Agència Ferroviària de la Unió Europea o l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, en relació amb l'expedient sobre el vehicle o el tipus de vehicle.

L'administrador d'infraestructures ha d'intentar garantir que tots aquests assajos es puguin dur a terme en els tres mesos següents a la petició de l'Agència Ferroviària de la Unió Europea o de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

En aquests casos, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha d'emetre l'autorització provisional després de la constatació documental que:

a) El sol·licitant, juntament amb l'empresa ferroviària encarregada de les circulacions, després de la realització del procés de gestió de riscos de l'apartat 4, ha arribat a la conclusió que els riscos estan controlats adequadament.

b) L'administrador d'infraestructures emet un informe favorable per a l'accés a la xarxa, després que el sol·licitant hagi efectuat el procés de concertació amb l'administrador esmentat, que recullen els apartats anteriors d'aquest article.

L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de resoldre motivadament, concedint o rebutjant l'autorització provisional, en un termini d'un mes des de la data d'entrada de la sol·licitud i la documentació completa en el registre.

La resolució de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària posa fi a la via administrativa. Contra aquesta resolució es pot interposar un recurs potestatiu de reposició, en el termini d'un mes, o acudir directament a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

Secció 5a. Actuacions després de l'autorització de posada al mercat dels vehicles: explotació de vehicles ferroviaris

Article 134. Numeració i registre de vehicles.

1. Perquè un vehicle es pugui utilitzar per primera vegada després de l'autorització de posada al mercat, s'ha d'inscriure prèviament en un dels registres de vehicles a què es refereix aquest article, a petició del posseïdor.

Quan l'àrea d'ús del vehicle estigui limitada a la Xarxa Ferroviària d'Interès General, el vehicle s'ha de registrar a Espanya, i l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària és l'entitat responsable del tractament de les sol·licituds i l'actualització de les dades en els registres esmentats.

Quan l'àrea d'ús del vehicle abraci el territori de més d'un Estat membre de la Unió Europea, el vehicle ha de ser registrat en un dels estats membres de què es tracti, a elecció del primer posseïdor d'aquest.

2. El Registre nacional de vehicles:

a) ha de complir les especificacions comunes europees per als registres nacionals de vehicles adoptades per la Comissió en relació amb el contingut, el format de les dades, l'arquitectura funcional i tècnica, el mode de funcionament, incloses les disposicions per a l'intercanvi de dades, i les normes per a la introducció i consulta d'aquests;

b) l'ha de mantenir i actualitzar l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària;

c) ha de ser accessible a les autoritats nacionals de seguretat i als organismes de recerca de tots els estats membres; així mateix, hi han de tenir accés, en resposta a una sol·licitud fundada, la Comissió Nacional dels Mercats i de la Competència i els organismes reguladors dels altres estats membres i l'Agència Ferroviària de la Unió Europea, les empreses ferroviàries i els administradors d'infraestructures, així com les persones o organitzacions que registrin vehicles o estiguin identificades en el Registre.

3. La inscripció en el Registre nacional de vehicles ha de contenir, com a mínim, els elements següents:

a) el número de vehicle europeu (NVE), que s'ha d'assignar només una vegada, llevat que s'especifiqui el contrari en la normativa europea;

- b) les referències a la declaració «CE» de verificació i l'entitat que l'hagi expedit;
- c) les referències al Registre europeu de tipus autoritzats de vehicles;
- d) la identificació del propietari i del posseïdor del vehicle;
- e) les limitacions que afectin el mode d'exploració del vehicle;
- f) les referències a l'entitat encarregada del manteniment;
- g) el codi d'identificació del pla de manteniment i la data de l'aprovació o, si s'escau, de l'última revisió.

4. El posseïdor de qualsevol vehicle ha de declarar immediatament qualsevol modificació de les dades reflectides en els registres, la destrucció del vehicle o la seva decisió que hi deixi d'estar inscrit.

5. Quan es tracti de vehicles autoritzats inicialment en un tercer país no pertanyent a la Unió Europea i que hagin estat utilitzats per primera vegada en la xarxa europea dins de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de garantir que les dades del vehicle, incloses les referides al posseïdor del vehicle de què es tracti, l'entitat encarregada del seu manteniment i les limitacions en matèria d'utilització del vehicle, es puguin obtenir a través del registre corresponent de conformitat amb els principis de no-discriminació.

Article 135. *Comprovacions abans de la utilització de vehicles autoritzats.*

1. Abans d'utilitzar un vehicle en l'àrea d'ús especificada en la seva autorització de posada al mercat, l'empresa ferroviària ha de comprovar:

- a) que s'ha autoritzat degudament la posada al mercat d'aquest vehicle i que aquest està registrat degudament;
- b) que el vehicle i la composició del tren en què s'integra són compatibles amb la ruta sobre la base del registre de la infraestructura ferroviària, les especificacions tècniques d'interoperabilitat pertinents o qualsevol altra informació pertinent que ha de facilitar l'administrador d'infraestructures ferroviàries de manera gratuïta i en un termini d'un mes quan aquest registre no existeixi o estigui incomplet;
- c) que el vehicle està integrat adequadament en la composició del tren en què estigui destinat a operar, tenint en compte el seu sistema de gestió de la seguretat respectiu i l'especificació tècnica d'interoperabilitat relativa a l'exploració i la gestió del trànsit.

2. Als efectes del que disposa l'apartat anterior, l'empresa ferroviària pot dur a terme assajos en cooperació amb l'administrador d'infraestructures, d'acord amb el que estableix l'article 133.

Article 136. *Inspeccions de vehicles.*

1. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot inspeccionar els vehicles que estiguin autoritzats per circular per la Xarxa Ferroviària d'Interès General en qualsevol moment.

2. En relació amb el material rodant que circula per la Xarxa Ferroviària d'Interès General, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, de conformitat amb els acords de col·laboració, pot sol·licitar l'assistència tècnica i operativa de l'administrador d'infraestructures ferroviàries per dur a terme les inspeccions que esmenta aquest article, en virtut d'un acord de col·laboració subscrit entre les dues entitats. L'administrador d'infraestructures ha d'aportar per a aquest fi els mitjans que es requereixin, en els terminis i les condicions que estableixi l'acord.

3. Les inspeccions que esmenta aquest article han de formar part de les activitats de supervisió dels sistemes de gestió de la seguretat dels administradors d'infraestructures i empreses ferroviàries, després de l'emissió de les autoritzacions de seguretat i els certificats de seguretat, respectivament.

4. En el cas dels vehicles, si del resultat de les inspeccions se'n conclou que hi ha un risc per a la seguretat de la circulació ferroviària, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot:

- a) ordenar la immobilització del material, i iniciar el procediment de suspensió o revocació que estableix aquest Reial decret;
- b) ordenar al titular del vehicle inspeccionat la realització de les operacions de manteniment oportunes en un termini determinat.

Tot això, sense perjudici de la capacitat dels administradors d'infraestructures de paraitzar la circulació d'un vehicle si s'aprecia que aquesta pot posar en perill la seguretat.

Les inspeccions de vehicles poden comportar, amb una justificació motivada prèvia, la realització de proves o el desmuntatge de qualsevol element del vehicle.

Durant la supervisió, per part de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, dels requisits i criteris d'avaluació aplicables a les entitats encarregades del manteniment, s'han de tenir en compte els resultats de les inspeccions efectuades als vehicles del manteniment dels quals l'entitat esmentada és responsable.

5. Els resultats de les inspeccions de vehicles que portin a terme els administradors d'infraestructures s'han de comunicar a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària amb la periodicitat que s'estableixi, i, si no n'hi ha, cada mes. No obstant això, davant qualsevol sol·licitud de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, aquestes entitats li han de comunicar la informació de què disposen.

Article 137. Incompliment de requisits essencials per part dels vehicles o tipus de vehicles.

1. En cas que una empresa ferroviària observi, durant la seva explotació, que algun dels vehicles que utilitza no compleix algun dels requisits essencials aplicables, ha de prendre les mesures de correcció necessàries perquè el vehicle hi sigui conforme. A més, pot informar l'Agència Ferroviària de la Unió Europea, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària i les altres autoritats nacionals de seguretat afectades de les mesures que hagi pres. Si l'empresa ferroviària disposa de proves que l'incompliment ja hi era en el moment en què es va expedir l'autorització de posada al mercat, n'ha d'informar l'Agència Ferroviària de la Unió Europea, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària i les altres autoritats nacionals de seguretat interessades.

2. En cas que l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària observi que un vehicle o un tipus de vehicle per al qual l'Agència Ferroviària de la Unió Europea, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, o una altra autoritat nacional de seguretat d'un altre Estat membre, hagi expedit una autorització de posada al mercat, no compleix, en ser utilitzat de la manera prevista, algun dels requisits essencials aplicables, n'ha d'informar l'empresa ferroviària que utilitzi el vehicle o el tipus de vehicle i li ha de demanar que adopti les mesures correctores necessàries perquè el vehicle o els vehicles hi siguin conformes. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària n'ha d'informar l'Agència Ferroviària de la Unió Europea i les altres autoritats nacionals de seguretat afectades, inclusivament les d'un territori en què estigui en curs la sol·licitud d'autorització per a la posada al mercat d'un vehicle del mateix tipus.

3. Quan, en els casos a què es refereixen els apartats anteriors, les mesures correctores que apliqui l'empresa ferroviària no garanteixin la conformitat amb els requisits essencials aplicables, i aquesta falta de conformitat provoqui un risc greu per a la seguretat, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot aplicar mesures de seguretat temporals en el marc de les seves funcions de supervisió. A més, en cas que l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària sigui l'entitat que hagi expedit l'autorització de tipus del vehicle en qüestió, pot acordar amb caràcter temporal la suspensió de l'autorització de tipus del vehicle d'acord amb l'article 138.

4. En els casos que preveu l'apartat 3, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, en cas que hagi expedit l'autorització, després d'haver examinat l'eficàcia de les mesures

adoptades per fer front al risc greu per a la seguretat, pot decidir la revocació o la modificació de l'autorització que va atorgar si es demostra que, en el moment de l'autorització, s'incomplia un requisit essencial, seguint el procediment que estableix l'article 138.

5. Quan l'autorització hagi estat expedida per l'Agència Ferroviària de la Unió Europea, en cas de discrepància entre l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària i aquella quant a la necessitat de restringir o de revocar l'autorització, s'hi ha d'aplicar el procediment d'arbitratge a què fa referència per al supòsit esmentat l'article 132.3. Si, com a resultat d'aquest procediment, no es restringeix ni es revoca l'autorització del vehicle, s'han de suspendre les mesures temporals de seguretat a què es refereix l'apartat 3 d'aquest article.

6. En els casos que preveuen els apartats primer o segon, si l'incompliment dels requisits essencials es limita només a una part de l'àrea d'ús del vehicle de què es tracti i l'incompliment esmentat ja hi era en el moment en què es va expedir l'autorització de posada al mercat del vehicle, s'ha de modificar l'àrea d'ús per excloure'n les parts afectades corresponents.

Article 138. Suspensió i revocació de l'autorització de posada al mercat de vehicles.

1. L'autorització de posada al mercat d'un vehicle ferroviari es pot suspendre quan:
 - a) Ho sol·liciti el propietari o el posseïdor del vehicle.
 - b) S'incompleixi el pla de manteniment del vehicle, i això afecti el compliment dels requisits essencials.
 - c) S'hagi fet qualsevol modificació en el pla de manteniment del vehicle que no hagi estat aprovada per l'entitat encarregada del manteniment responsable d'aquest.
 - d) Com a conseqüència d'una acció de supervisió efectuada per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, es dedueixi que les garanties de seguretat, fiabilitat i compatibilitat exigides al vehicle resulten afectades.
 - e) Les mesures correctores que apliqui l'empresa ferroviària no garanteixin la conformitat amb els requisits essencials d'acord amb l'article 137.3.
2. L'autorització de posada al mercat d'un vehicle ferroviari es pot revocar quan:
 - a) Ho sol·liciti el propietari o el posseïdor del vehicle ferroviari.
 - b) Les deficiències que hagin provocat la suspensió de l'autorització esmentada no s'hagin solucionat degudament.
3. Iniciat el procediment de suspensió o revocació, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot adoptar les mesures provisionals que consideri oportunes per raons de seguretat, inclosa la suspensió immediata, total o parcial, de l'autorització de posada al mercat.

L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de notificar a l'interessat l'inici del procediment de suspensió o revocació perquè, en el termini de quinze dies, des de la data de la recepció de la notificació esmentada, pugui aportar totes les al·legacions, els documents o les informacions que consideri convenients.
4. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de resoldre i notificar sobre la suspensió o revocació en el termini d'un mes des de la finalització del termini d'al·legacions concedit, i ha d'incloure un pronunciament exprés sobre les mesures provisionals adoptades. Aquestes mesures queden sense efecte si, un cop transcorregut aquest termini, el procediment no s'ha resolt. Un cop transcorregut aquest termini sense que s'hagi notificat la resolució de suspensió, es produeix la caducitat del procediment, i la suspensió queda sense efecte.

Les resolucions de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària sempre han de ser motivades i posen fi a la via administrativa. Contra aquestes resolucions es pot interposar un recurs potestatiu de reposició, en el termini d'un mes, o acudir directament a la via jurisdiccional contenciosa administrativa. En aquest cas, la decisió de revocació ha de quedar suspesa de manera temporal, mentre es resolgui definitivament.

5. La suspensió o revocació s'ha de notificar als administradors d'infraestructures perquè procedixin en conseqüència a l'hora de permetre la circulació d'un vehicle per la seva xarxa.

6. El titular d'un vehicle ferroviari l'autorització del qual hagi estat suspesa pot sol·licitar a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària que deixi sense efecte la suspensió esmentada quan s'hagin solucionat les deficiències que la van ocasionar.

7. Quan l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària decideixi revocar o modificar una autorització de posada al mercat que ella mateixa hagi expedit, n'ha d'informar immediatament l'Agència Ferroviària de la Unió Europea, indicant-li els motius de la seva decisió, a fi que aquesta informi les altres autoritats nacionals de seguretat.

8. La decisió de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària de revocar l'autorització s'ha de consignar en el Registre especial ferroviari mentre no estigui disponible el Registre europeu de vehicles o, en el cas d'una autorització d'un tipus de vehicle, en el Registre europeu de tipus autoritzats de vehicles. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de vetllar pel fet que se n'informi degudament les empreses ferroviàries que utilitzin vehicles del mateix tipus que el vehicle o tipus de vehicle objecte de la revocació. Les empreses ferroviàries esmentades han de comprovar en primer lloc si hi ha el mateix problema d'incompliment. En cas afirmatiu, s'hi ha d'aplicar el procediment que preveu l'article anterior.

9. En cas de revocació d'una autorització de posada al mercat, el vehicle afectat s'ha de deixar d'utilitzar i no se n'ha d'ampliar l'àrea d'ús. En cas de revocació d'una autorització de tipus de vehicle, els vehicles construïts sobre la base de l'autorització esmentada no s'han de posar al mercat o, si ja s'han posat al mercat, se n'han de retirar. Es pot sol·licitar una nova autorització basada en el procediment que preveu l'article 127 pel que fa a vehicles individuals, o l'article 129 pel que fa a un tipus de vehicle.

10. La revocació de l'autorització de posada al mercat no dona lloc a cap indemnització a favor del seu titular i s'ha de portar a efecte sense perjudici de l'aplicació, si s'escau, del règim sancionador que preveu la normativa vigent.

TÍTOL IV

Supervisió i inspecció del sector ferroviari

CAPÍTOL I

Serveis de supervisió i inspecció de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària

Article 139. *Activitat de supervisió i inspecció de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.*

1. Sense perjudici de les funcions i responsabilitats dels diferents actors del sector ferroviari, correspon a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària la supervisió i inspecció de tots els elements del sistema ferroviari en relació amb les infraestructures que formen part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, el material rodant, el personal ferroviari, l'operació ferroviària i el transport de mercaderies perilloses per ferrocarril.

2. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot portar a terme totes les accions de supervisió i investigacions que siguin necessàries per al compliment de les seves funcions i ha de tenir accés a tots els documents pertinents i als locals, les instal·lacions i els equips de totes les persones físiques o jurídiques que duguin a terme alguna activitat en l'àmbit ferroviari i, en particular, dels següents:

- els administradors d'infraestructures,
- les empreses ferroviàries,
- els candidats diferents d'empreses ferroviàries,
- els centres homologats de formació de personal ferroviari,
- els centres homologats de reconeixement mèdic de personal ferroviari,

- f) els centres homologats de manteniment de material rodant,
- g) les entitats encarregades del manteniment de material rodant,
- h) els explotadors d'instal·lacions de servei i altres prestadors de serveis,
- i) el personal ferroviari que dugui a terme activitats relacionades amb la seguretat.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de vetllar pel fet que qualsevol empresa ferroviària o administrador d'infraestructures compleixi permanentment la seva obligació legal d'utilitzar un sistema de gestió de la seguretat de conformitat amb el que disposa la normativa vigent.

Amb aquesta finalitat, l'Agència ha de seguir els principis que estableixen els mètodes comuns de seguretat corresponents per a les seves tasques de supervisió, i s'ha d'assegurar que aquestes incloguin, en particular, la comprovació que les empreses ferroviàries i els administradors d'infraestructures apliquen:

- a) el sistema de gestió de la seguretat per vigilar-ne l'eficàcia;
- b) els elements complets o parcials del sistema de gestió de la seguretat, inclosos els referits a les activitats operatives, la prestació de serveis de manteniment, el subministrament de material i la utilització de contractistes, per vigilar-ne l'eficàcia, i
- c) el mètode comú de seguretat per a l'avaluació i la valoració del risc pertinent.

Les activitats de supervisió relacionades amb aquest apartat també s'han d'aplicar a les entitats encarregades del manteniment, quan escaigui i en relació amb els seus sistemes de gestió de manteniment.

4. Quan se supervisi l'eficàcia dels sistemes de gestió de la seguretat dels administradors d'infraestructures i de les empreses ferroviàries, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot tenir en compte el nivell de seguretat dels agents a què es refereix l'article 4.3 i dels centres homologats de formació de personal ferroviari, en la mesura que les seves activitats tinguin repercussions sobre la seguretat ferroviària.

Aquest apartat s'ha d'aplicar sense perjudici de la responsabilitat de les empreses ferroviàries i els administradors d'infraestructures a què es refereix l'article 4.2.

L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot adreçar avisos als administradors d'infraestructures i empreses ferroviàries per advertir-los en cas d'incompliment de les obligacions que els incumbeixen en aquesta matèria.

5. Les actuacions d'inspecció i supervisió han de comprendre la verificació del compliment tant de les normes que ordenen les diferents activitats ferroviàries com el dels requisits exigits per obtenir, mantenir i renovar els títols, les llicències, les autoritzacions, els certificats i, en general, els documents que habiliten per a l'exercici de funcions, la realització d'activitats i la prestació de serveis ferroviaris.

Adicionalment, com a complement de les verificacions anteriors, pot portar a terme inspeccions dels diferents elements intervinents en la Xarxa Ferroviària d'Interès General com ara infraestructures, vehicles, o procediments operatius.

Article 140. *Estratègia i plans de supervisió.*

L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de desplegar una estratègia de supervisió en què exposi com ha d'orientar les seves activitats i fixar les àrees de riscos en què ha de centrar les seves prioritats de supervisió. L'estratègia s'ha de desplegar a través d'un o diversos plans de supervisió, que han de formar part del pla d'acció anual de l'Agència.

L'Agència esmentada ha de donar a conèixer els objectius generals de l'estratègia i els plans de supervisió a les entitats ferroviàries interessades, mitjançant la seva publicació a la seva web.

Aquesta Agència ha de revisar periòdicament la seva estratègia i els plans de supervisió a partir de l'experiència adquirida i els resultats de la supervisió.

Article 141. Accions de supervisió.

1. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha d'incloure en el seu pla de supervisió la planificació i tipologia de les accions concretes a dur a terme per desplegar-lo.

2. Les accions de supervisió poden ser de diferents tipus:

a) Realització d'auditories a l'aplicació dels sistemes de gestió de les entitats ferroviàries o de qualsevol altra activitat o situació relacionada amb la seguretat operacional i la interoperabilitat.

b) La realització d'inspeccions sobre qualsevol tipus d'activitat o situació relacionada amb la seguretat operacional i la seva normativa.

c) La comprovació documental que es mantenen els requisits que van servir de base a l'emissió d'un títol habilitador, mitjançant l'anàlisi d'expedients existents o bé els requeriments de nova informació o documentació.

d) El seguiment dels plans d'acció posats en marxa per resoldre les troballes després d'accions supervisores anteriors de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

e) La realització d'entrevistes a persones de l'organització.

f) La realització de visites i acompanyaments.

g) El mostreig dels resultats dels sistemes de gestió obtinguts mitjançant inspeccions «in situ» dels elements que formen part del sistema ferroviari o mitjançant una auditoria documental.

h) La realització d'assajos, per tal de provar l'eficàcia i l'aplicació dels procediments de les entitats ferroviàries i la normativa aplicable.

i) L'establiment, la tinença i l'accés a registres de l'activitat pròpia de vigilància de les entitats ferroviàries.

j) Qualsevol altre que aquesta Agència consideri adequat a l'objectiu de supervisió, a l'activitat supervisada i als recursos disponibles.

3. L'inici de qualsevol acció de supervisió ha d'estar emparat per l'ordre d'actuació corresponent.

4. Les ordres d'actuació es poden referir a una o diverses accions supervisores concretes o a una categoria uniforme d'accions de supervisió dins de les previstes en el pla de supervisió aplicable, i han d'incloure la descripció de l'àmbit material, temporal i territorial de l'acció supervisora.

Les ordres d'actuació han d'incloure en tot cas la designació del responsable de la coordinació de l'equip supervisor i dels membres de l'equip esmentat.

5. En els supòsits en què sigui necessari portar a terme actuacions de supervisió no incloses en el pla de supervisió de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, l'inici d'aquestes actuacions s'ha d'emparar en ordres específiques d'actuació aprovades pel director d'aquesta.

Article 142. Atribució de les funcions de supervisió. Equips de supervisió.

1. Les accions de supervisió les han de portar a terme equips de supervisió designats a aquest efecte, que poden estar formats per:

a) Personal funcionari de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, integrat en els òrgans amb competències en supervisió. Un dels designats ha de tenir la consideració de responsable de la coordinació de l'equip. Aquest tipus de personal ha de ser encarregat de portar a terme les actuacions que requereixin l'exercici de potestats públiques de conformitat amb l'article 143.

b) Altre personal de l'Agència que dugui a terme tasques auxiliars o de suport, de naturalesa accessòria a l'acció de supervisió o que participi en les accions de supervisió com a observador o en formació.

c) Personal d'altres entitats amb les quals l'Agència esmentada hagi establert contracte, comanda o encàrrec de treballs de col·laboració tècnica a aquests efectes, que han d'actuar per al suport al personal que esmenten els apartats anteriors. En relació amb

aquest personal, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de sol·licitar les declaracions oportunes d'absència de conflicte d'interessos.

2. Els equips de supervisió es poden constituir per a una o diverses accions de supervisió o bé per a categories uniformes d'accions.

Article 143. *Facultats del personal supervisor.*

El personal funcionari de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària que, en l'exercici de les seves funcions de supervisió, requereixi les facultats que preveuen l'article 104.7 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, té la consideració d'agents de l'autoritat, i està autoritzat per:

- a) Sol·licitar informació als treballadors, empleats, contractistes i subcontractistes sobre qüestions relatives a les activitats en què participin, tant a la seu de l'entitat supervisada com a la ubicació en què es dugui a terme l'activitat o situació inspeccionada, així com requerir-ne la presentació en les oficines públiques corresponents.
- b) Dur a terme les proves, investigacions, exàmens, mesuraments, fotografies, croquis o plans que siguin necessaris.
- c) Verificar els sistemes de control intern de les entitats supervisades.
- d) Sol·licitar el dictamen de pèrits.
- e) Requerir a l'interessat la traducció de qualssevol documents amb transcendència en l'activitat de supervisió.
- f) Sol·licitar, a través de l'autoritat governativa corresponent, el suport necessari dels cossos i les forces de seguretat.

Per a l'exercici d'aquestes facultats, aquest personal pot sol·licitar a l'entitat o la persona supervisada la col·laboració deguda i, en cas de resposta negativa, el funcionari responsable de la coordinació de l'equip ha d'adoptar les mesures necessàries per garantir-ne l'exercici.

Article 144. *Acreditació del personal supervisor.*

1. El personal que dugui a terme funcions de supervisió està obligat a identificar-se quan actuï davant tercers mitjançant l'acreditació corresponent expedida per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, de conformitat amb un model publicat mitjançant una resolució del director de l'Agència.
2. Les acreditacions s'han d'acompanyar amb l'ordre d'actuació corresponent.
3. S'ha de notificar a l'entitat supervisada qualsevol canvi en la composició de l'equip supervisor designat en l'ordre d'actuació corresponent.

Article 145. *Obligacions del personal supervisor.*

1. Tot el personal que porti a terme accions de supervisió està subjecte a les obligacions següents:

- a) Servir amb objectivitat els interessos generals i actuar d'acord amb els principis constitucionals d'eficàcia i jerarquia, amb submissió plena a la llei i al dret i amb subjecció als criteris tècnics i les directrius rebuts dels seus superiors.
- b) Abstenir-se quan hi concorri algun motiu dels que estableix l'article 23 de la Llei 40/2015, d'1 d'octubre, de règim jurídic del sector públic.
- c) Observar la màxima correcció amb els ciutadans i el personal adscrit a les instal·lacions i els serveis inspeccionats, i procurar pertorbar el mínim possible el funcionament d'aquests.
- d) Guardar el secret professional i la confidencialitat deguts respecte dels fets, les dades, els informes o els assumptes que coneguin per raó de la seva activitat.

e) Posar en coneixement de l'òrgan competent les conductes i actuacions que contravinguin a les disposicions que estableix la legislació aplicable, per si escau la incoació de l'expedient sancionador corresponent.

f) Informar l'entitat o la persona supervisada sobre el procediment de supervisió i de llurs drets, deures i obligacions.

2. Tot el personal de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària o que presti els seus serveis per a aquesta està subjecte al mateix deure de secret i sigil sobre els assumptes relatius a les accions de supervisió que el personal que efectuï aquestes comeses.

Article 146. *Deure de col·laboració.*

1. Qualsevol persona física o jurídica objecte d'una acció de supervisió està obligada a facilitar l'accés a les seves instal·lacions i als seus equips al personal de supervisió en l'exercici de les seves funcions.

Quan es requereixi l'accés al domicili de persones físiques, jurídiques o entitats i no prestin el seu consentiment per fer-ho, és necessària l'obtenció prèvia de l'autorització judicial pertinent.

També han de permetre al personal esmentat portar a terme el control dels elements afectes als serveis i les activitats objecte de supervisió. Aquesta obligació comprèn, en tot cas, els llibres, els documents de gestió, el control o les estadístiques l'emplenament o la gestió obligatòria dels quals estigui establert per la normativa econòmica, fiscal, social, laboral, mediambiental o sanitària que sigui aplicable als subjectes assenyalats anteriorment.

Quan les actuacions es duguin a terme en les oficines o els locals del supervisat, aquest ha de posar a disposició de l'equip supervisor un lloc de treball adequat, així com els mitjans auxiliars necessaris.

2. El deure de col·laboració s'estén tant a les persones o entitats supervisades com als seus empleats, col·laboradors o contractistes i, si s'escau, subcontractistes.

3. Es considera obstrucció o resistència a l'actuació supervisora qualsevol conducta de la persona o l'entitat supervisada o del seu representant que, de manera conscient, tendeixi a dilatar-ne, entorpir-ne o impedir-ne l'exercici. En particular:

a) La incompareixença reiterada, excepte per una causa justificada, al lloc, el dia i l'hora que se li hagin assenyalat dins el termini establert i en la forma pertinent per a la iniciació de les actuacions, llur exercici o terminació.

b) La negativa injustificada a facilitar a l'equip supervisor un lloc de treball adequat o els mitjans auxiliars necessaris per a l'exercici de la seva labor.

c) La negativa sense causa justificada a facilitar dades, informes, justificants, antecedents, llibres, registres i documents de gestió i conservació obligatòries i qualsevol altra informació relacionada i que se li sol·licitin expressament.

d) La negativa injustificada al reconeixement d'instal·lacions, locals o equips, o a l'entrada i la permanència a l'equip de supervisió en les instal·lacions i els serveis en què es duguin a terme activitats o explotacions supervisades.

e) La coacció o la falta de la consideració deguda al personal de l'equip supervisor, sense perjudici de les altres responsabilitats que es puguin exigir.

4. Sense perjudici del respecte a les obligacions en matèria de protecció de dades de caràcter personal, els administradors d'infraestructures i les empreses ferroviàries han de facilitar a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, si aquesta ho sol·licita per a l'exercici de les seves funcions de supervisió sobre els actors del sistema ferroviari, l'accés en temps real a les seves eines informàtiques per a l'aplicació dels seus sistemes de gestió de seguretat, als registres informàtics de documentació reglamentària de circulació i a les aplicacions de gestió del trànsit.

Article 147. *Documentació de les accions de supervisió.*

1. Totes les actuacions portades a terme en el curs d'una acció de supervisió s'han de reflectir a través d'alguns dels documents següents:

a) Les comunicacions o els requeriments, mitjançant els quals l'equip supervisor es relaciona amb els interessats, posant fets en el seu coneixement, com l'inici de les accions de supervisió, o sol·licitant-los col·laboració o informació.

b) Les diligències, en què s'han de fer constar els fets o les circumstàncies amb rellevància per a la supervisió i, en especial, els que puguin ser constitutius d'infracció, així com les manifestacions de la persona o les persones supervisades. En particular, ha de constar en una diligència el consentiment de l'interessat per a l'accés i la permanència de l'equip de supervisió en les seves instal·lacions.

c) Els informes tècnics, que són tots els necessaris per a la instrucció de l'acció de supervisió i que permetin l'emissió de l'informe final corresponent.

d) Les actes, que reflecteixin el discórrer de les visites, entrevistes, auditories i inspeccions, i el que hi hagin manifestat tant l'equip supervisor com l'entitat supervisada

e) L'informe final de supervisió emès pel responsable de l'equip, que ha d'incloure el resultat de l'acció de supervisió, i ha de contenir almenys:

1r La identificació de l'equip supervisor i dels representants de l'entitat supervisada.

2n La descripció de l'acció de supervisió, incloses les actes aixecades durant aquesta acció.

3r El resultat de les actuacions de supervisió dutes a terme, indicant-hi, si s'escau, les deficiències, els incompliments o les possibilitats de millora detectades.

4t El requeriment d'accions d'esmena de les troballes detectades, sigui a través d'un pla d'accions establert per la mateixa entitat supervisada o per mitjà de l'execució de les accions proposades, si s'escau, directament per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària. Així mateix, s'hi han d'incloure les conseqüències jurídiques derivades de la falta d'esmena.

5è Les al·legacions efectuades per l'entitat supervisada en el tràmit d'audiència.

6è La proposta d'incoació del procediment sancionador corresponent, en cas que s'hagi detectat la possible comissió d'alguna infracció.

7è La relació de tots els documents generats o analitzats en el procés.

2. En els documents s'ha de fer constar el lloc i la data de l'expedició, la identificació dels intervinents i els fets propis o les circumstàncies que en constitueixen l'objecte.

3. Els informes i les actes subscrits pel responsable de l'equip supervisor tenen la naturalesa de documents públics i fan prova dels fets que s'hi consignen sense perjudici de:

a) les proves que puguin assenyalar o aportar els mateixos interessats en defensa dels seus drets o interessos respectius i

b) el deure de l'equip supervisor d'aportar tots els elements probatoris que estiguin a la seva disposició sobre el fet consignat i de l'obligació de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària d'aportar les proves que, si s'escau, siguin procedents.

4. La documentació de l'expedient de supervisió on es constatin circumstàncies, conductes o fets que puguin comportar la suspensió, restricció o revocació total o parcial de títols, llicències, habilitacions, autoritzacions o certificats necessaris per a l'exercici d'activitats ferroviàries té la consideració de proposta raonada als efectes d'iniciar, si s'escau, el procediment corresponent, per a la qual cosa s'ha de remetre a l'òrgan que tingui atribuïda la competència de la seva iniciació.

Article 148. *Procediment de supervisió.*

1. La funció supervisora s'ha d'exercir o bé com a conseqüència de l'aplicació dels plans de supervisió elaborats per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària o bé com a conseqüència de situacions extraordinàries que no s'hi preveuen.

2. Després de l'ordre d'actuació corresponent, les accions de supervisió, excepte en el cas de les inspeccions, els acompanyaments, les visites informatives i l'accés a registres, s'han d'iniciar mitjançant una notificació de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària a la persona o l'entitat supervisada en què s'ha de fer constar l'objecte de la supervisió, el tipus d'acció, el termini per exercir-la i la composició de l'equip.

3. La notificació d'inici de l'acció de supervisió, excepte en el cas de les inspeccions, els acompanyaments, les visites informatives i l'accés a registres, s'ha d'efectuar amb una antelació d'almenys 10 dies respecte del seu inici, sempre que això sigui possible sense perjudicar el propòsit de l'acció.

No obstant això, és possible iniciar accions de supervisió sense notificació prèvia, i en aquest cas s'han de reflectir en l'ordre d'actuació les raons per les quals no s'ha considerat oportú efectuar la notificació esmentada.

4. Una vegada iniciades les accions de supervisió i en qualsevol moment d'aquesta, l'equip supervisor pot adoptar totes les mesures que consideri pertinents per assegurar-ne el bon fi o per impedir que desapareguin, s'alterin o es destrueixin proves, i pot proposar, en cas que trobi evidències que puguin comprometre la seguretat operacional ferroviària, la paralització de serveis, obres o activitats que la puguin comprometre, així com proposar als òrgans competents que s'instrueixi el procediment sancionador corresponent.

5. L'equip supervisor pot sol·licitar a altres unitats de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, o a altres òrgans administratius o entitats, l'emissió d'informes sobre qüestions que requereixin un coneixement especialitzat i que siguin necessaris per al bon fi de l'acció.

6. Es pot fer un tràmit de prova, que s'ha de portar a terme de conformitat amb el que estableix la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

7. Amb caràcter previ a l'emissió de l'informe final de supervisió, s'ha de donar a l'interessat un tràmit d'audiència, de conformitat amb el que estableix la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

8. L'informe final de supervisió s'ha de notificar a l'entitat supervisada, de conformitat amb el que estableix la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, sense perjudici de la comunicació a qualssevol altres subjectes, entitats o organismes en virtut del que disposen normes que hi siguin aplicables.

9. En vista de les conclusions de l'informe final, en cas que s'hagin detectat fets que puguin ser constitutius d'infracció, s'ha d'efectuar la comunicació a l'òrgan competent als efectes que s'instrueixi el procediment sancionador corresponent.

Article 149. *Actuacions correctores derivades de les accions de supervisió.*

1. Quan en un informe final de supervisió es facin constar deficiències, irregularitats o incompliments, siguin o no constitutius d'infracció, s'han de requerir a l'interessat accions correctores, i se li ha de sol·licitar:

a) La presentació en el termini que s'estableixi en funció de la naturalesa de les troballes d'un pla d'actuació que els solucioni, indicant-n'hi els responsables, els terminis parcials d'execució i les evidències lliurables del seu desplegament.

b) Si la gravetat de les troballes ho justifica així, l'execució de mesures concretes proposades per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària en el termini que s'estableixi, que comença a comptar de la notificació a l'interessat del requeriment. En aquest cas, si l'entitat supervisada proposa mesures alternatives, les ha d'autoritzar l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

2. El seguiment i la vigilància de l'execució del pla d'actuació proposat per l'entitat supervisada els ha de dur a terme preferentment el mateix equip supervisor, a través d'una

nova acció supervisora específica de seguiment, que s'ha de tramitar de conformitat amb l'article 148.

3. Una vegada executat el pla d'actuació, i verificada, si s'escau, l'eficàcia de les mesures implantades, l'entitat supervisada ho ha de comunicar a l'Agència i ha d'aportar proves documentals que s'hi han corregit les troballes advertides. Si l'equip supervisor considera que s'han esmenat les troballes advertides, ho ha de fer constar així en l'informe final i ho ha de notificar a l'interessat.

4. Si en el termini concedit per a la correcció de les troballes aquesta no es produeix, l'equip encarregat del seu seguiment ho ha de fer constar en les conclusions de l'informe final de l'acció de seguiment i pot proposar a l'òrgan competent de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària l'inici d'un procediment administratiu per a la suspensió o revocació total o parcial dels títols, les llicències, les autoritzacions o els certificats dels quals sigui titular el supervisat o, si s'escau, un procediment sancionador.

Article 150. *Denúncies d'infraccions.*

1. Es poden adreçar a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària denúncies de fets o conductes que puguin ser constitutives d'infraccions de la seguretat ferroviària. En vista d'aquestes, es pot acordar:

a) L'inici d'una acció de supervisió, amb la finalitat d'investigar les circumstàncies i els responsables possibles dels fets denunciats, cas en què ha de dictar l'ordre d'actuació corresponent.

b) L'inici d'un procediment sancionador, si estan suficientment acreditats els fets i els responsables de la infracció denunciada.

2. Es poden arxivar sense cap més tràmit les denúncies que es fonamentin en mers judicis de valor, les que no especifiquin ni concretin suficientment els fets o aquelles els fets de les quals ja eren coneguts per l'Agència, i en aquest cas s'han d'incorporar a l'expedient corresponent.

Article 151. *Límits de les accions de supervisió i col·laboració amb altres òrgans.*

Les accions de supervisió que regula aquest títol s'han de portar a terme només en la mesura que siguin necessàries per comprovar el compliment de les obligacions que conté la legislació del sector ferroviari que siguin competència de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

No obstant això, si, en la seva actuació, el personal dels serveis de supervisió i inspecció percep l'existència de fets que puguin constituir una infracció de la normativa reguladora d'altres sectors subjectes a l'ordenació administrativa, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ho ha de comunicar als òrgans competents en cada cas.

Article 152. *Accés a registres de l'activitat ferroviària.*

El ministre de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, a proposta de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, per supervisar el manteniment dels requisits essencials durant la fase d'explotació de les instal·lacions fixes i els vehicles, pot establir registres de l'activitat de vigilància de les entitats titulars d'aquests.

Les disposicions de creació dels registres han de determinar:

a) La definició dels diferents elements objecte d'accions a registrar.

b) La descripció, el contingut i la periodicitat dels actes de vigilància sobre els elements.

c) El contingut mínim a registrar.

d) El règim de comunicació de les variacions en les dades per part de les entitats titulars de les instal·lacions fixes o els vehicles.

CAPÍTOL II

Activitats de policia dels administradors d'infraestructures

Article 153. *Activitats de policia dels administradors d'infraestructures.*

1. Correspon als administradors d'infraestructures l'exercici de la potestat de policia en relació amb la circulació ferroviària, l'ús i la defensa de la infraestructura, amb la finalitat de garantir la seguretat en el trànsit i la conservació de la infraestructura, les instal·lacions i els mitjans materials de qualsevol classe, necessaris per a la seva explotació. A més, han de controlar el compliment de les obligacions que tendeixin a evitar qualsevol classe de dany, deteriorament de les vies, risc o perill per a les persones, i el respecte de les limitacions imposades en relació amb els terrenys immediats al ferrocarril, de conformitat amb el que estableixen la Llei 38/2015, de 29 de setembre, i aquest Reial decret.

2. Els administradors d'infraestructures han de portar a terme la defensa del domini públic ferroviari de manera conjunta amb l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

3. Els administradors d'infraestructures han d'aprovar l'estructura dels seus serveis de control, inspecció i vigilància dins dels seus sistemes de gestió de seguretat. Han d'establir periòdicament els plans d'actuació dels seus serveis d'inspecció i han de determinar les línies directrius de les operacions de control dels serveis o les activitats que requereixin actuacions especials. Els plans esmentats han de donar a les actuacions un caràcter sistemàtic i han de prestar una atenció especial al transport ferroviari de mercaderies perilloses.

Article 154. *Coordinació amb les activitats de policia dels administradors d'infraestructures.*

L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària i els administradors d'infraestructures han d'establir acords de col·laboració que permetin la coordinació entre les activitats supervisores i inspectores que, en virtut de les seves competències respectives, porten a terme sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General. Els acords esmentats han d'establir els mecanismes per compartir els resultats de les seves accions i dissenyar conjuntament plans d'acció que permetin un ús eficient dels seus recursos respectius.

Article 155. *Acreditació i facultats del personal que dugui a terme funcions d'inspecció.*

1. El personal dels administradors d'infraestructures que porti a terme tasques d'inspecció ha d'estar proveït del document acreditatiu de la seva condició de conformitat amb un model publicat, d'acord amb el que estableix el seu sistema de gestió de seguretat, que se li pot requerir quan exerceixi les seves funcions, i, en aquest cas, l'ha d'exhibir.

2. El personal facultat expressament pels administradors d'infraestructures per assegurar el compliment de la normativa sobre seguretat en la circulació ferroviària té, en els seus actes de servei o amb motiu d'aquests, la consideració d'agent de l'autoritat, als efectes de l'exigència, si s'escau, de la responsabilitat corresponent als qui ofereixin resistència o cometin un atemptat o un desacatament contra ells, d'obra o de paraula.

Article 156. *Procediments d'inspecció dels administradors d'infraestructures.*

1. La funció inspectora es pot exercir d'ofici en aplicació dels plans d'actuació, a petició de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària o com a conseqüència d'una petició fundada dels carregadors, dels usuaris, de les associacions d'aquests, de les empreses o de les associacions d'empreses ferroviàries o de qualsevol altra persona o entitat interessada.

2. Els informes i les actes dels serveis d'inspecció tenen la naturalesa de documents públics i són un mitjà de prova dels fets que s'hi consignen sense perjudici de:

a) les proves que puguin assenyalar o aportar els mateixos interessats en defensa dels seus drets o interessos respectius i

b) el deure dels agents actuants d'aportar tots els elements probatoris que estiguin a la seva disposició sobre el fet denunciat i de l'obligació de l'Administració d'aportar les proves que, si s'escau, siguin procedents en la tramitació del procediment sancionador corresponent.

3. Els serveis d'inspecció dels administradors d'infraestructures han de remetre les actes de les denúncies que formulin, en l'àmbit de les seves competències, als òrgans competents per a la incoació, si s'escau, dels procediments que corresponguin.

Article 157. Límits de les actuacions d'inspecció i col·laboració amb altres òrgans.

Les actuacions inspectores que regula aquest capítol s'han de portar a terme només en la mesura que siguin necessàries per comprovar el compliment de les obligacions que conté la legislació ferroviària.

No obstant això, si, en la seva actuació, el personal d'inspecció dels administradors d'infraestructures percep l'existència de fets que puguin constituir una infracció de la normativa reguladora d'altres sectors subjectes a l'ordenació administrativa, especialment en matèria laboral, fiscal, mediambiental, sanitària o de seguretat viària, ho han de posar en coneixement dels òrgans competents.

Article 158. Administradors d'infraestructures que no siguin organismes públics.

L'exercici de les atribucions que regulen els articles 153 a 157, per administradors d'infraestructures als quals es refereix l'article 19.4 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, s'ha de dur a terme d'acord amb el que es disposi en el contracte en què se li assigni la funció d'administrador, sense que en cap cas pugui incloure l'exercici de potestats de policia o d'autoritat pública.

Disposició addicional primera. Catàleg oficial de senyals de circulació ferroviària.

1. Correspon al ministre de Transport, Mobilitat i Agenda Urbana aprovar, a proposta de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària i d'acord amb el que estableix el Reglament de circulació ferroviària, el Catàleg oficial de senyals de circulació ferroviària aplicable en la Xarxa Ferroviària d'Interès General. El Catàleg ha d'especificar necessàriament la forma, el color, el disseny, les dimensions, la ubicació i la visibilitat d'aquests.

2. Els administradors d'infraestructures i les diferents empreses ferroviàries, quan els canvis tecnològics, l'experiència acumulada o les circumstàncies d'explotació de la Xarxa Ferroviària d'Interès General ho aconsellin, poden sol·licitar a aquesta Agència que promogui les modificacions oportunes en el sistema de senyalització de la xarxa esmentada, com ara l'addició de nous senyals o la substitució d'alguns dels ja existents.

Disposició addicional segona. Trens tramvia.

En el cas de trens tramvia que puguin operar en la Xarxa Ferroviària d'Interès General, quan no hi hagi especificacions tècniques d'interoperabilitat aplicables a aquests vehicles, s'hi ha d'aplicar el següent:

a) Per ordre del ministre de Transport, Mobilitat i Agenda Urbana es poden adoptar, a proposta de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, normes nacionals o altres mesures pertinents a fi de garantir que els trens tramvia esmentats compleixen els requisits essencials pertinents.

b) Per a la seva circulació en la Xarxa Ferroviària d'Interès General, s'ha de requerir l'autorització corresponent del vehicle expedida per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, que s'ha d'assegurar que el funcionament mixt de trens tramvia i vehicles ferroviaris pesants compleix tots els requisits essencials, així com els objectius comuns de seguretat pertinents. Aquesta autorització de vehicles s'ha d'emetre de conformitat amb el

procediment d'autorització que estableix la normativa específica per a la circulació de tramvies en trams de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

Disposició addicional tercera. *Règim aplicable a trams de la Xarxa Ferroviària d'Interès General amb característiques tramviàries.*

El règim aplicable a trams de la Xarxa Ferroviària d'Interès General amb característiques tramviàries l'ha de regular i desenvolupar la seva regulació específica.

Disposició addicional quarta. *Catalogació de vehicles ferroviaris històrics.*

S'autoritza la fundació del sector públic «Fundació dels Ferrocarrils Espanyols» per efectuar la catalogació dels vehicles ferroviaris històrics, que compleixin els requisits que estableix l'apartat 1 de l'article 71, així com a mantenir actualitzat un Catàleg de vehicles ferroviaris històrics on en constin els aspectes i les característiques més rellevants. El contingut d'aquest Catàleg l'ha de determinar l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

Els titulars de vehicles ferroviaris que es puguin considerar històrics i no s'hagin incorporat al Catàleg poden reclamar davant l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària en el termini d'un mes des de la denegació de la incorporació del vehicle al Catàleg, i el termini per dictar i notificar la resolució és de tres mesos.

Disposició addicional cinquena. *Règim aplicable a acords d'acceptació encreuada de material rodant.*

L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot subscriure acords d'acceptació encreuada de material rodant ferroviari amb altres estats membres de la Unió Europea, per facilitar l'admissió del material esmentat, d'acord amb els objectius i procediments que estableix la normativa de la Unió Europea.

Aquests acords poden incloure procediments simplificats i establir particularitats en la documentació que cal presentar.

Disposició addicional sisena. *Matriculació del material rodant.*

La matriculació dels vehicles ferroviaris, en els aspectes complementaris dels establerts per la Decisió d'execució (UE) 2018/1614 de la Comissió, de 25 d'octubre de 2018, i que ha de definir en l'àmbit nacional cada Estat membre, s'han de regular mitjançant una resolució de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària sobre els criteris nacionals per a la numeració de vehicles ferroviaris.

En tot cas, el sol·licitant de la primera inscripció d'un vehicle és el responsable de marcar el vehicle de què es tracti amb el número de vehicle europeu que se li assigni.

Disposició addicional setena. *Requisits per a l'operació de determinada maquinària d'obra per la Xarxa Ferroviària d'Interès General.*

Les maniobres i la circulació per la Xarxa Ferroviària d'Interès General fent ús de màquines, pòrtics de via i eines d'obra, dotats o no de tracció pròpia, emprats per a la construcció i el manteniment de la via i les instal·lacions fixes, la massa total dels quals no superi les 10 t i la velocitat màxima permesa dels quals no superi els 10 km/h, s'han de subjectar exclusivament a les consignes específiques i al règim d'explotació que estableixin els administradors d'infraestructures amb la finalitat de garantir la seguretat necessària en la circulació ferroviària, sense que a aquest material li sigui aplicable el règim d'autorització de posada al mercat de vehicles que estableix aquest Reial decret.

Això no és aplicable a vehicles de reconeixement o auscultació, qualsevol vagó o vehicle remolcat, tractors de maniobres, composicions indeformables que continguin mòduls que aïlladament es puguin considerar màquines o eines d'obra, ni tampoc a vehicles que per circular per carretera necessitin la matrícula de trànsit corresponent

(excepte matrícules especials de vehicles o maquinària d'obra, agrícoles, etc.), i en aquesta excepció s'inclouen els cotxes i els camions.

La circulació per mitjà d'aquestes màquines, pòrtics i eines queda en tot cas restringida a la zona de treball amb aquestes, entesa aquesta com el tram on s'estiguin efectuant físicament els treballs més el trajecte que parteix de l'estació o les estacions col·laterals d'accés i retirada. Aquesta circulació queda regulada per les condicions d'aplicació, les prescripcions de circulació i la protecció dels treballs de conformitat amb el que estableix el Reglament de circulació ferroviària. En particular, s'estableixen les següents possibles condicions d'accés a la Xarxa Ferroviària d'Interès General amb aquesta maquinària:

- Sistema d'interrupció de la circulació amb lliurament de via bloquejada (secció 3 del capítol 3 del Reglament de circulació ferroviària).
- Treballs en una estació (secció 4 del capítol 3 del Reglament de circulació ferroviària).
- Maniobres a les estacions entre les quals s'estableix el «lliurament de via bloquejada», per a l'accés a la zona de treballs i el seu apartat.

Disposició addicional vuitena. *Disposició de detectors de caiguda d'objectes en línies existents.*

1. En el termini de divuit mesos des de la publicació d'aquest Reial decret, els administradors d'infraestructures han de disposar d'un pla que defineixi les actuacions necessàries per dotar de detectors de caigudes d'objectes, almenys, les línies ferroviàries existents, la velocitat de les quals sigui superior a 200 km/h.

Dins del pla s'ha d'incloure un programa amb els terminis per emprendre les actuacions necessàries.

2. Addicionalment, l'administrador d'infraestructures ha de disposar en el termini esmentat d'una metodologia de valoració del risc de caiguda d'objectes que impliqui la implantació d'aquest tipus de detectors en altres punts de la xarxa.

Disposició addicional novena. *Inventari de passos a nivell i elaboració del pla d'actuacions.*

1. En el termini de vint-i-quatre mesos des de la publicació d'aquest Reial decret, els administradors d'infraestructures han de disposar de l'inventari actualitzat de passos a nivell i altres interseccions que defineix l'article 50.

2. En el termini de vint-i-quatre mesos des de la publicació d'aquest Reial decret, els administradors d'infraestructures poden resoldre incloure com a passos a nivell, en l'inventari corresponent, els encreuaments entre andanes l'ús principal dels quals en l'actualitat sigui el trànsit de persones alienes al ferrocarril.

Igualment, es poden incloure en l'inventari esmentat, com a passos d'ús públic, els qualificats actualment com a particulars l'ús real actual dels quals sigui públic.

En els dos casos anteriors, els administradors d'infraestructures han de motivar les decisions que adoptin.

3. En el termini de trenta mesos des de la publicació d'aquest Reial decret, els administradors d'infraestructures han de presentar al Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana un estudi de les necessitats d'actuació en els passos a nivell existents per adequar-los a les classes de protecció mínimes que els corresponguin segons el que disposen l'article 51 i l'annex VII.

L'estudi esmentat ha d'incorporar una proposta de pla per a l'adequació dels sistemes de protecció dels passos a nivell al que indica l'annex esmentat. Dins del pla han de figurar els criteris per a la prioritització de les actuacions que siguin necessàries i un programa amb els terminis per emprendre-les. S'ha de donar prioritat a les actuacions en passos a nivell amb protecció passiva que no tinguin visibilitat suficient i amb un historial d'accidentabilitat significatiu, i s'han d'establir, si s'escau, les mesures provisionals que siguin necessàries fins que se'n porti a terme l'adequació.

Disposició addicional desena. *Inventari d'encreuaments entre andanes i elaboració del pla d'actuacions.*

1. En el termini de dotze mesos des de la publicació d'aquest Reial decret, els administradors d'infraestructures han de disposar de l'inventari actualitzat d'encreuaments entre andanes i per a l'ús exclusiu de l'activitat ferroviària o dels serveis d'emergència que defineix l'article 61.

2. En el termini de vint-i-quatre mesos des de la publicació d'aquest Reial decret, els administradors d'infraestructures han de presentar al Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana un estudi de les necessitats d'actuació en encreuaments entre andanes existents per complir el que disposen l'article 59 i l'annex VIII.

L'estudi esmentat ha d'incorporar una proposta de pla per a l'adequació dels equipaments de protecció dels encreuaments entre andanes al que indica l'annex esmentat. Dins del pla han de figurar els criteris per a la prioritització de les actuacions que siguin necessàries i un programa amb els terminis per emprendre-les. S'ha de donar prioritat a les actuacions en encreuaments entre andanes amb protecció passiva que no tinguin visibilitat suficient i amb un historial d'accidentabilitat significatiu, i s'han d'establir, si s'escau, les mesures provisionals que siguin necessàries fins que se'n porti a terme l'adequació.

Disposició addicional onzena. *Inventari de tancaments i pla d'actuació.*

1. En el termini de divuit mesos des de la publicació d'aquest Reial decret, els administradors d'infraestructures han de disposar d'un inventari de tancaments en la seva xarxa.

2. En el termini de vint-i-quatre mesos des de la publicació d'aquest Reial decret, els administradors d'infraestructures han de disposar d'un pla per a l'adequació dels tancaments existents a l'article 64.

Disposició transitòria primera. *Autorització d'entrada en servei de subsistemes fixos i posada en servei de noves línies, trams, estacions i terminals que estiguin en execució.*

La tramitació dels expedients relatius a l'entrada en servei de subsistemes fixos i la posada en servei de noves línies, trams, estacions i terminals que estiguin en fase de desenvolupament o execució en el moment d'entrada en vigor d'aquest Reial decret, fins i tot quan el sol·licitant hagi efectuat la presentació de la sol·licitud d'entrada/posada en servei, de la comunicació prèvia o d'actualitzacions d'aquesta, s'ha de continuar de conformitat amb el que estableix aquest Reial decret. Per fer-ho, el sol·licitant ha de disposar del termini d'un mes per adequar l'expedient a les noves disposicions. En cas que ja s'hagi presentat la sol·licitud d'entrada/posada en servei, no és necessària la presentació d'una nova comunicació prèvia; l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària utilitza la documentació presentada i, en cas necessari, pot sol·licitar informació complementària. Així mateix, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, prèvia proposta de l'interessat, pot concedir un termini superior quan la magnitud de la documentació a modificar i/o completar ho requereixi així.

Disposició transitòria segona. *Vehicles ferroviaris.*

1. Les autoritzacions d'entrada en servei de vehicles emeses abans del 15 de juny de 2016, incloses les autoritzacions emeses d'acord amb acords internacionals, en particular el RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) i el RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), seguiran sent vàlides en la Xarxa Ferroviària d'Interès General de conformitat amb les condicions en què s'hagin emès les autoritzacions respectives.

2. Perquè els vehicles amb una autorització d'entrada en servei emesa d'acord amb l'Ordre FOM/167/2015, de 6 de febrer, o amb l'apartat anterior puguin operar en una o més xarxes que encara no estiguin compreses en la seva autorització, és necessari obtenir una nova autorització de posada al mercat de vehicles. La posada al mercat dels vehicles ferroviaris esmentats en les xarxes addicionals està subjecta al règim que estableixen els

articles 127 i 128, quan en virtut del que estableix l'article 124 correspongui a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària expedir una autorització de posada al mercat d'un vehicle i al règim que estableixen l'article 132 i les disposicions pràctiques relatives a l'autorització de vehicles ferroviaris i al procés d'autorització de tipus de vehicles ferroviaris establerts pel Reglament d'execució (UE) 2018/545, de 4 d'abril, quan correspongui a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea.

Disposició transitòria tercera. *Inspecció de vehicles.*

Mentre l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària no desplegui un pla d'inspecció propi en relació amb l'apartat primer de l'article 136 ni estableixi el règim de col·laboració que, d'acord amb l'article esmentat, ha de prestar l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures, aquesta ha de seguir duent a terme la inspecció de vehicles tal com va fent.

Disposició transitòria quarta. *Normativa aplicable per a la posada al mercat de vehicles fins a l'aprovació de les instruccions ferroviàries.*

Mentre no s'aprovin les instruccions ferroviàries que recullin els requisits tècnics aplicables als subsistemes «material rodant» i «control-comandament i senyalització-equip a bord», s'hi ha d'aplicar la normativa següent:

- a) Les especificacions tècniques d'interoperabilitat corresponents vigents en aquell moment.
- b) Les especificacions tècniques d'homologació (ETH) corresponents, en funció de la tipologia de vehicle ferroviari, per als aspectes complementaris de les especificacions tècniques d'interoperabilitat esmentades o bé quan la tipologia de vehicle ferroviari quedi fora de l'àmbit d'aplicació d'aquestes últimes.
- c) Per a vehicles que circulen per la xarxa d'amplada mètrica, les normes «Especificació tècnica de material rodant d'amplada mètrica» i la «Norma bàsica de seguretat del material», publicades mitjançant una resolució de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària

Disposició transitòria cinquena. *Taxes per autorització de vehicles ferroviaris.*

Mentre no es fixin les quanties que esmenta la Llei 38/2015, de 29 de setembre, per autorització de vehicles ferroviaris, es manté vigent l'article 29 de l'Ordre FOM/167/2015, de 6 de febrer.

Disposició transitòria sisena. *Serveis ferroviaris explotats amb vehicles històrics.*

Mentre no s'aprovi l'ordre ministerial a què fa referència l'article 71 d'aquest Reial decret, per als efectes relacionats amb la seguretat en la circulació ferroviària, tenen la consideració de serveis de transport ferroviari, i, per tant, no orientats a la realització d'una activitat cultural i de conservació i difusió del patrimoni ferroviari, els que s'exploten amb algun vehicle ferroviari històric en la composició del tren en els quals concorri alguna de les condicions següents:

- a) Circulacions no ocasionals superiors a 5.000 km l'any.
- b) Circulacions totals d'algun dels vehicles ferroviaris històrics que formin part de la composició del tren superiors a 10.000 km l'any.
- c) Els beneficis generats, una vegada descomptats els costos derivats de l'explotació ferroviària, no s'utilitzen en el finançament d'associacions o activitats lligades a la conservació del patrimoni en la seva totalitat.

Disposició transitòria setena. *Entrada en funcionament del Registre europeu de vehicles.*

Fins a l'entrada en funcionament el 16 de juny de 2021 del Registre europeu de vehicles que reemplaci la secció 5a de material rodant, del Registre especial ferroviari,

segueix sent aplicable l'article 134 del Reglament del sector ferroviari, aprovat pel Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre.

A partir d'aquell moment, el contingut de la secció 5a del Registre especial ferroviari s'ha d'ajustar al que estableix l'article 134 d'aquest Reial decret.

Fins a la seva substitució pel Registre europeu de vehicles, la secció 5a del Registre especial ferroviari té la consideració de Registre nacional de vehicles i les seves dades s'han d'actualitzar amb les modificacions efectuades per qualsevol altre Estat membre en el seu propi registre.

Disposició transitòria vuitena. *Inventari de vehicles de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries.*

1. Mentre no estiguin plenament operatives les bases de dades sobre vehicles definides de conformitat amb les especificacions tècniques d'interoperabilitat referents als subsistemes d'aplicacions telemàtiques per al transport de mercaderies i de viatgers a la Unió Europea, l'administrador d'infraestructures ha de posar a disposició de les empreses del sector un inventari dels vehicles que estiguin autoritzats per circular per la Xarxa Ferroviària d'Interès General que administri, que poden utilitzar en la preparació i composició dels trens i en el control del manteniment dels vehicles.

Aquest inventari pot ser consultat per les empreses ferroviàries que operin amb el material i, per al seu propi material, pels titulars d'aquest.

2. En l'inventari esmentat s'ha d'incorporar la informació relativa a les dades tècniques i característiques dels vehicles que es puguin necessitar per dur a terme la composició del tren, així com la relativa a l'execució de les intervencions previstes de manteniment, que aportin els posseïdors dels vehicles ferroviaris, les empreses ferroviàries i les entitats encarregades del manteniment.

3. Les dades d'aquest inventari han d'estar a disposició de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

4. Mitjançant una resolució de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària s'ha d'establir el contingut i s'han d'impartir les instruccions i directrius per a l'elaboració i el manteniment de l'inventari esmentat, així com, si s'escau, els protocols i les freqüències de comunicació de les seves dades a l'organisme esmentat.

Disposició transitòria novena. *Organismes designats.*

1. Per permetre que els procediments de verificació dels subsistemes puguin seguir el seu curs mentre els organismes porten a terme el procés d'acreditació, durant el termini d'un any des de l'entrada en vigor de cada instrucció ferroviària poden actuar com a organismes designats els organismes que ho sol·licitin així a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària i que, havent iniciat el procediment d'acreditació a què es refereix l'article 104, compleixin alguna de les condicions següents:

a) Que hagin actuat com a organismes notificats del subsistema corresponent en la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

b) Que acreditin davant l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària la seva experiència en la verificació del subsistema corresponent per a altres administracions públiques o xarxes diferents de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, en l'àmbit nacional o europeu, i el coneixement adequat de la normativa nacional aplicable a la infraestructura.

Transcorregut el termini d'un any des de la publicació de la instrucció ferroviària, només tenen la consideració d'organismes designats els que estiguin acreditats prèviament de conformitat amb el que estableix l'article 104.

2. Els organismes que s'hagin designat mitjançant qualsevol procediment diferent de l'acreditació, per a qualsevol norma nacional prèvia a les instruccions ferroviàries, s'han d'acreditar de conformitat amb el que estableix l'article 104, en el termini d'un any des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret, i ho han de sol·licitar a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, per mantenir la designació.

Disposició transitòria desena. *Registre de la infraestructura.*

Fins a l'1 de gener de 2021, subjecte al desplegament de l'aplicació del registre de la infraestructura creada per l'Agència Ferroviària de la Unió Europea, a la qual fa referència l'article 119 d'aquest Reial decret, l'entitat nacional de registre designada per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària s'ha d'encarregar de la recollida i introducció de les dades ferroviàries en l'aplicació.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queden derogats amb efectes a partir de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret:

- a) el Reial decret 810/2007, de 22 de juny, pel qual s'aprova el Reglament sobre seguretat en la circulació de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, i els seus annexos, reformat successivament;
- b) el Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, sobre interoperabilitat del sistema ferroviari de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, i els seus annexos, reformat successivament;
- c) l'Ordre FOM/167/2015, de 6 de febrer, per la qual es regulen les condicions per a l'entrada en servei de subsistemes de caràcter estructural, línies i vehicles ferroviaris;
- d) l'Ordre de 2 d'agost de 2001, per la qual es desplega l'article 235 del Reglament de la Llei d'ordenació de transports terrestres, en matèria de supressió i protecció de passos a nivell.

Disposició final primera. *Modificació del Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de circulació ferroviària.*

1. El Reglament de circulació ferroviària inclòs com a annex I del Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, es modifica en els termes següents:

U. Queda suprimit l'article 5.2.6.1. Aplicació.

Dos. L'article 5.2.6.2. Avaries en pas a nivell passa a denominar-se 5.2.6.1. Avaries en pas a nivell i queda redactat de la manera següent:

«Quan el responsable de circulació del CTC, de la banda de regulació del PM o de l'estació tingui constància d'una avaria que afecti la funcionalitat del sistema de protecció d'un PN automàtic o enclavat, ha d'ordenar immediatament la presència de personal habilitat en el PN, per tal d'efectuar la protecció *in situ* amb els mitjans adequats fins a la seva reparació. El personal esmentat se'l denomina "personal a peu de pas".

Així mateix, n'ha d'informar el personal de manteniment perquè procedeixi a la seva reparació.

Mentre el PN romangui avariament, es considera "pas a nivell sense protecció", i els trens que es dirigeixin cap a aquest han de rebre la notificació L5.5.»

Tres. L'article 5.2.6.3. Notificacions al maquinista passa a denominar-se 5.2.6.2. Notificacions i actuació del maquinista i queda redactat de la manera següent:

«1. El responsable de circulació que hagi d'expedir, donar pas o autoritzar el retrocés a un tren cap a un trajecte en el qual hi hagi un PN sense protecció, per avaria d'aquest, ha de notificar al maquinista el següent:

L5.5	"Pas a nivell	(estació, km)	sense protecció"
------	---------------	---------------	------------------

2. Si el tren no té parada prescrita, s'ha d'assegurar la parada accidental per fer aquesta notificació.

3. El maquinista que rebí la notificació anterior ha de fer ús del xiulet de manera intermitent en aproximar-se al PN i s'ha d'aturar davant aquest sense depassar-lo.

4. Quan el caràcter de l'avaria permeti al tren franquejar el pas, el responsable de circulació del CTC, de la banda de regulació del PM o de l'estació, segons el cas, l'ha d'autoritzar a creuar-lo, i ha de notificar al maquinista el següent:

L5.6	“Autoritzo el maquinista del tren ____ a creuar el pas a nivell _____ (estació, km) _____ en les condicions següents: _____ (condicions per franquejar-lo).”
------	--

5. Una vegada rebuda l'autorització, si el PN està desembarassat, el maquinista ha de continuar amb marxa normal una vegada que hagi estat franquejat pel vehicle de cap.

6. Per poder autoritzar el retrocés d'un tren que hagi de circular empès, és necessari situar al capdavant d'aquest, en el sentit del moviment, una persona habilitada per fer maniobres i amb comunicació directa amb el maquinista.»

Quatre. S'afegeix un nou article 5.2.6.3. Avisos al personal a peu del pas a nivell, amb el contingut següent:

«1. El responsable de circulació que hagi d'expedir, donar pas o autoritzar el retrocés d'un tren cap a un trajecte en el qual hi hagi un o diversos PN avariats amb personal a peu de pas:

a) Ha de cursar al personal a peu de cada pas la comunicació verbal següent:

“Tren _____, a les (hora prevista de sortida o pas) [a contravia, autoritzat a retrocedir].”

b) Rebuda la conformitat del personal a peu de cada pas, ha d'autoritzar la sortida, el pas o el retrocés del tren.

2. Quan s'estableixi una EVB en el trajecte afectat, ha de cursar l'avís següent:

“EVB des de les ____ fins a les ____ [a la via (parell, imparell, I, II)].»

Cinc. S'afegeix un nou article 5.2.6.4. Actuacions del personal a peu del pas a nivell, amb el contingut següent:

«Durant el seu servei, el personal a peu de pas ha de fer el següent:

1. Ha d'efectuar la protecció *in situ* del PN, utilitzant els mitjans disponibles i, si és necessari, els senyals portàtils de parada.

2. Ha de romandre atent a l'arribada dels trens al PN.

3. Quan rebí la comunicació verbal del responsable de circulació, que li indica el número del tren i l'hora previsible de sortida o pas per l'estació immediata, ha de procedir així:

– Si hi ha un sol PN en el trajecte, ha de respondre:

“Conforme tren _____ a les _____”. o
“Repetiu”.

– Si hi ha diversos PN en el trajecte, ha de respondre:

“Pas a nivell del km _____, conforme tren _____ a les _____”. o
“Pas a nivell del km _____, repetiu.”

4. Ha d'efectuar la protecció del PN amb els mitjans de què disposi, almenys 60 segons abans de l'arribada del tren. Ha de procedir de la mateixa manera quan se li comunicui que un tren ha estat autoritzat a retrocedir.

5. Si rep una comunicació verbal del responsable de circulació en què li indiqui que s'ha establert una EVB, la durada prevista d'aquesta i la via o vies afectades, s'ha de coordinar amb l'encarregat de treballs per tal d'informar-se sobre l'arribada de les diferents circulacions i efectuar la protecció del PN d'acord amb el que exposa l'apartat 3. Ha d'actuar de la mateixa manera quan albirar alguna circulació que s'aproxima al PN.

6. Si aprecia un obstacle en el PN, ha de procedir així:

– Si no hi ha cap tren en circulació, n'ha d'informar immediatament el responsable de circulació.

– Si hi ha algun tren en circulació, ha d'aplicar la protecció d'emergència (senyals portàtils de parada i barra o útil de curtcircuit, si s'escau).»

Sis. S'afegeix un nou article 5.2.6.5.–Protecció en cas de baixa temporal de les instal·lacions del pas, amb el contingut següent:

«En el supòsit de baixa temporal de les instal·lacions del PN per reparació o manteniment d'aquestes, se l'ha de dotar de personal a peu de pas o s'ha de tancar el trànsit. En cap cas no s'hi ha d'aplicar una protecció de classe P.

Si roman obert, s'han de regular per consigna de l'AI les condicions particulars d'operació i protecció del pas.»

Set. Queda suprimit l'annex 2 del llibre 5 (5AN2 Protecció de passos a nivell).

2. Així mateix, es modifica l'annex II del Reial decret 664/2015 relatiu als criteris per a la implantació del Reglament de circulació ferroviària en els sistemes de gestió de seguretat de les entitats ferroviàries de la manera següent, afegint en el capítol 3.–Criteris per a la implantació de l'RCF en els SGS relacionats amb el contingut del llibre 5 Instal·lacions de seguretat» dels criteris per a la implantació del Reglament de circulació ferroviària en els sistemes de gestió de seguretat de les entitats ferroviàries inclosos com a annex II del Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, el criteri Crit SGS5.2.–Criteris per a la implantació de l'RCF en els SGS dels AI en relació amb la gestió d'avaries en els passos a nivell automàtics i enclavats amb el contingut següent:

«Són objecte dels SGS dels AI l'elaboració de regles internes o el desenvolupament de procediments que garanteixin, en cas d'avaría en un PN automàtic o enclavat, la seva protecció adequada per part del personal habilitat desplaçat a peu de pas fins a la seva reparació, considerant almenys:

– Els mitjans necessaris per efectuar la protecció a peu de pas, així com la seva ubicació i disponibilitat.

– La forma d'operar del personal esmentat, per portar a terme la protecció manual del PN.

– Els mitjans necessaris i l'operativa de comunicació amb el responsable de circulació que gestiona el trànsit ferroviari a través del PN avariats.»

Disposició final segona. *Modificació del Reial decret 623/2014, de 18 de juliol, pel qual es regula la investigació dels accidents i incidents ferroviaris i la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris.*

U. Es modifiquen els punts c) i h) de l'article 3, que queden redactats de la manera següent:

«c) Incident: qualsevol succés, diferent d'un accident o un accident greu, que afecti o pugui afectar la seguretat de les operacions ferroviàries.»

«h) Investigador encarregat: la persona encarregada de l'organització, la direcció i el control de la investigació d'un accident o incident ferroviari.»

Dos. Es modifica l'apartat 6 de l'article 4, que queda redactat de la manera següent:

«6. La investigació d'accidents s'ha de dur a terme amb la màxima obertura possible, i s'han d'escoltar totes les parts i compartir-ne els resultats.»

Tres. Es modifica el punt b) de l'article 7, que queda redactat de la manera següent:

«b) Efectuar la investigació tècnica dels accidents i incidents ferroviaris que no preveu el paràgraf anterior i elaborar informes tècnics sobre aquests quan en condicions lleugerament diferents aquests puguin haver provocat accidents greus, incloses fallades tècniques dels subsistemes estructurals o dels components de la Xarxa Ferroviària d'Interès General. A l'hora de decidir l'obertura o no d'una investigació en aquest supòsit, l'organisme esmentat ha de valorar, entre d'altres, les qüestions següents:

1r La gravetat de l'accident o incident.

2n Si forma part d'una sèrie d'accidents o incidents amb repercussió en el sistema en el seu conjunt.

3r La seva repercussió en la seguretat ferroviària.

4t La petició dels administradors de la infraestructura, de les empreses ferroviàries, de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, o d'altres estats membres de la Unió Europea, a instància d'autoritats nacionals que tinguin interès pel fet d'haver exercit competències sobre elements involucrats en l'accident o incident, o pel fet que s'hagin produït víctimes de nacionalitat de l'Estat esmentat.»

Quatre. S'inclou un nou punt c) a l'article 7, amb la redacció que segueix:

«c) Investigar tots els esdeveniments o les circumstàncies, diferents d'un accident o incident ferroviari, que l'organisme consideri necessari per al millor exercici de les seves funcions, sempre que aquestes investigacions no comprometin la independència necessària de la investigació d'accidents i incidents.»

Cinc. Es modifica el punt e) de l'article 9, que queda redactat de la manera següent:

«e) Designar l'investigador encarregat de cada investigació i la resta dels investigadors que formin part de l'equip d'investigació.»

Sis. Es modifiquen els punts h) i i) i s'inclou un nou punt j) a l'article 9, amb la redacció següent:

«h) Marcar les directrius per a la investigació de cada succés.

i) Elevar la memòria anual aprovada pel Ple al ministre de Foment per a la seva remissió al Congrés dels Diputats i al Senat.

j) Representar la Comissió davant qualsevol organisme nacional o internacional. No obstant això, pot delegar en el secretari l'assistència a les reunions dels organismes esmentats.»

Set. Es modifica l'apartat 4 de l'article 13, que queda redactat de la manera següent:

«4. Quan en un accident o incident ferroviari estigui implicada una empresa ferroviària establerta o un vehicle registrat o mantingut en un altre Estat membre de la Unió Europea, s'ha de convidar a participar en la investigació l'organisme d'investigació d'accidents ferroviaris de l'Estat esmentat. Aquests organismes han de disposar d'accés a la informació i a les proves necessàries per participar en la investigació, sense perjudici de les disposicions legals relatives als processos judicials.»

Vuit. S'inclouen dos nous apartats, 6 i 7, a l'article 13, amb la redacció que segueix:

«6. La Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris ha de formalitzar la seva col·laboració amb les autoritats judicials i fiscals, per garantir la plena col·laboració, l'accés dels investigadors tècnics com més aviat millor a la informació i les proves pertinents, i la independència d'aquesta Comissió, de conformitat amb el que preveu l'article 75 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, i sense perjudici de la legislació processal aplicable.

7. La Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris ha de col·laborar en l'intercanvi d'impressions i experiències amb organismes d'investigació d'altres estats membres de la Unió Europea, amb el suport degut de l'Agència Ferroviària Europea, amb la finalitat de desenvolupar mètodes comuns d'investigació, elaborar principis comuns per al seguiment de les recomanacions de seguretat, adaptar-se al progrés tècnic i científic i establir un programa de revisió per parells.»

Nou. Es modifiquen els apartats 1, 3 i 7 de l'article 14, que queden redactats de la manera següent:

«1. Produït un accident o incident en la Xarxa Ferroviària d'Interès General, l'administrador de la infraestructura, les empreses ferroviàries que s'hi vegin implicades i, si s'escau, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, estan obligats a notificar-lo a la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris, immediatament, i han de proporcionar tota la informació preliminar de què disposin. Aquesta notificació s'ha d'actualitzar periòdicament al llarg de la investigació, de conformitat amb el procediment aprovat per la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris i atenent els requeriments de l'investigador encarregat.»

«3. Oberta la investigació corresponent, la Comissió ha de constituir en el seu si un equip d'investigació integrat per l'investigador encarregat i els investigadors que s'assignin a aquesta.

El president de la Comissió ha de designar l'investigador encarregat entre els investigadors de la Comissió i ha de designar, igualment, la resta dels integrants de l'equip d'investigació que han de portar a terme tots els actes que considerin necessaris per a la deguda investigació tècnica dels fets ocorreguts. L'investigador encarregat i els investigadors assignats a l'equip han de ser independents de qualsevol part dels interessos de la qual puguin entrar en conflicte amb la comesa que els sigui confiada.

Per a l'acompliment adequat de les investigacions la Comissió pot recórrer a pèrits interns o externs, depenent de la naturalesa de l'accident o incident de què es tracti.

Els investigadors han d'observar el degut respecte i consideració als interessats i han d'adoptar les mesures necessàries per a la protecció de la intimitat de les persones.»

«7. La investigació ha de tenir en compte les necessitats raonables de les víctimes i els seus familiars i els ha de mantenir informats, a través del secretari, dels avenços de la investigació, sempre que això no perjudiqui els objectius de la investigació tècnica.»

Deu. Es modifica l'article 15, que queda redactat de la manera següent:

«1. L'investigador encarregat ha d'elaborar una proposta d'informe tècnic de cada accident o incident ferroviari que s'ha d'adequar a la seva importància i gravetat i ha d'incloure, quan sigui procedent, recomanacions de seguretat.

L'informe tècnic s'ha d'ajustar al màxim possible a l'estructura d'informació que determini la Comissió Europea. En tot cas, ha d'incloure els elements següents:

- a) La descripció de la incidència i del seu context.
- b) Les investigacions i les indagacions, relacionades amb l'accident o incident, incloent-hi allò relatiu al sistema de gestió de la seguretat, les normes i els

reglaments aplicables, el funcionament del material rodant i de les instal·lacions tècniques, l'organització de la mà d'obra, la documentació sobre el sistema operatiu i les incidències anteriors de caràcter similar.

c) Les anàlisis i les conclusions relacionades amb les causes de les incidències, inclosos els factors contribuents en relació amb:

- Les accions de les persones implicades.
- La condició del material rodant o de les instal·lacions tècniques.
- Les seves competències i els procediments i el manteniment.
- Les condicions del marc normatiu.
- L'aplicació del sistema de gestió de seguretat.

L'informe tècnic i les seves recomanacions no han de prejudicar en cap cas la decisió que es pugui dictar en via judicial, i no han de perseguir l'avaluació de responsabilitats, ni la determinació de culpabilitats.

2. Sempre que no perjudiqui els objectius de la investigació de seguretat i es respecti la normativa aplicable en matèria de protecció de dades de caràcter personal, el secretari de la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris ha de traslladar a l'administrador de la infraestructura, a les empreses ferroviàries implicades, a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea, a les víctimes i als seus familiars, als propietaris de béns danyats, als fabricants, als serveis de socors implicats i als representants del personal i dels usuaris la proposta d'informe tècnic, perquè, si s'escau, facilitin informació tècnica pertinent per millorar la qualitat de l'informe d'investigació, en el termini de 15 dies.

En cas que hi hagi diligències judicials sobre l'accident o incident, el que disposa l'apartat anterior s'ha de supeditar al que disposa la legislació processal aplicable.

3. El secretari ha d'eleva al Ple la proposta d'informe una vegada valorades per l'investigador encarregat les observacions que s'hagin pogut presentar d'acord amb el que preveu l'apartat anterior.

4. El Ple ha de valorar el projecte d'informe, així com les observacions presentades, i ha d'aprovar l'informe final, especificant les recomanacions de seguretat definitives.

5. La Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris ha de fer públic l'informe final en el termini més breu possible i en principi en el termini màxim de dotze mesos des de la data del sinistre. Si l'informe final no es pot publicar en aquesta data, s'ha de publicar un informe provisional almenys en cada data de l'aniversari de l'accident o incident, en què es detallen els avenços de la investigació i les qüestions de seguretat plantejades.

L'informe final, incloses les recomanacions de seguretat, s'ha de comunicar a totes les persones i entitats que esmenta l'article 15.2. Així mateix, la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris n'ha de remetre un exemplar a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea i, si s'escau, als organismes i parts afectats d'altres estats membres de la Unió Europea.

6. Les recomanacions de seguretat que elabori la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris tenen com a destinatària l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària i, si el caràcter de la recomanació ho fa necessari així, l'Agència Ferroviària de la Unió Europea, i altres organismes o autoritats afectats, siguin nacionals o d'altres estats membres. Així mateix, també s'han de remetre als organismes, les entitats i les empreses responsables, com a implementadores, de l'adopció de les accions correctores recomanades.

7. Els destinataris de les recomanacions han d'acusar recepció de la carta d'enviament i han d'informar la Comissió esmentada, en el termini de noranta dies, de les mesures adoptades o en estudi i, si escau, del temps necessari per a la seva aplicació, així com, si s'escau, dels motius que no s'hagin pres mesures. En el cas de les recomanacions destinades a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària en les quals l'implementador final sigui una altra entitat, aquest implementador ha de

remetre a l'Agència esmentada la informació sobre les mesures adoptades o en estudi i els seus terminis o, si s'escau, els motius del rebuig de la recomanació, en un termini de seixanta dies, perquè aquesta pugui mantenir informada la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris. Així mateix, ha de remetre informació semestral a l'Agència de Seguretat Ferroviària de l'Estat i l'evolució de les mesures.

Els implementadors finals de les recomanacions tenen l'obligació de tenir en compte i valorar les recomanacions de la Comissió, i hi han de donar un tractament adequat.

Quan els destinataris de les recomanacions siguin autoritats espanyoles, a més, han d'avaluar les recomanacions de la Comissió i, si s'escau, adoptar les mesures proporcionals i apropiades per prevenir la possible repetició d'accidents i incidents.

8. La Comissió ha de disposar d'un procediment per al registre de les recomanacions emeses, de les respostes dels destinataris, i de l'estat de compliment d'aquestes.

Els destinataris i els implementadors finals de les recomanacions han de disposar de procediments interns de seguiment per controlar els avenços de les mesures adoptades en resposta a les recomanacions de seguretat emeses, que permetin proporcionar informació tant a requeriment de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària o de la mateixa Comissió com quan canviï l'estat de compliment de la recomanació.

9. La Comissió ha de publicar abans del 30 de setembre una memòria en la qual ha de donar compte de les investigacions efectuades l'any anterior, de les recomanacions de seguretat publicades, així com la informació rebuda al voltant de l'estat d'implantació de les mesures adoptades d'acord amb les recomanacions emeses amb anterioritat.

El president de la Comissió ha d'elevat anualment la memòria, aprovada pel Ple, al ministre de Foment, per al seu trasllat a les comissions competents del Congrés dels Diputats i del Senat. Igualment, se n'ha de remetre un exemplar a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària i a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea.»

Disposició final tercera. *Modificació del Reial decret 627/2014, de 18 de juliol, d'assistència a les víctimes d'accidents ferroviaris i als seus familiars.*

Es modifica l'article 1 del Reial decret, que queda redactat de la manera següent:

«Article 1. *Objecte.*

1. Aquest Reial decret té per objecte l'establiment de les mesures a adoptar per les administracions públiques, en l'àmbit de les seves competències respectives, i per les empreses i entitats del sector ferroviari, per garantir l'assistència de les víctimes d'accidents i els seus familiars

2. Després d'un accident greu, l'empresa ferroviària ha de proporcionar assistència a les víctimes ajudant-les en els procediments de reclamació en virtut del que estableixen la normativa comunitària i la nacional, sense perjudici de les obligacions d'altres parts. Aquesta assistència ha de fer ús de diferents vies per comunicar-se amb les famílies de les víctimes i ha d'incloure suport psicològic per a les víctimes de l'accident i els seus familiars.»

Disposició final quarta. *Modificació del Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament del sector ferroviari.*

U. Se suprimeixen les disposicions addicionals 1a, 3a, 11a, 12a i 13a del Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament del sector ferroviari.

Dos. Se suprimeixen els articles 15, 16, 18, 38, 39, 40, 118 i 134 del Reglament del sector ferroviari, aprovat pel Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre.

Tres. Es modifica l'article 117, que queda redactat de la manera següent:

«1. Sense perjudici de les facultats de supervisió en les matèries objecte de la seva competència per part de l'AESF, i de la competència d'inspecció dels administradors d'infraestructures en matèria de policia de ferrocarrils, que s'han d'atenir a la seva regulació específica, correspon al Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, en l'àmbit de la competència estatal, la inspecció de les empreses ferroviàries, del transport ferroviari prestat per aquestes i de la forma de prestació dels serveis auxiliars i complementaris, l'exercici dels quals s'ha d'ajustar al que estableix aquest títol.

2. Aquesta funció inspectora s'ha d'exercir en relació amb les següents activitats i serveis relacionats amb la Xarxa Ferroviària d'Interès General:

- a) Les activitats de les empreses ferroviàries i altres candidats.
- b) Els mitjans humans i materials utilitzats per a la prestació dels serveis ferroviaris.
- c) Les activitats auxiliars i complementàries prestades a les empreses ferroviàries.
- d) Els serveis de transport prestats per les empreses ferroviàries a viatgers i carregadors.
- e) El comportament dels viatgers en l'ús de les infraestructures i els serveis de transport ferroviari.

3. Sense perjudici d'això, correspon a les empreses ferroviàries que prestin serveis sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General i, si s'escau, als administradors d'infraestructures ferroviàries o explotadors d'instal·lacions, la vigilància immediata de l'observança, pels usuaris i per tercers, de les normes que estableix aquest Reglament, i exercir les funcions inspectores i donar compte de les infraccions detectades als òrgans competents.»

Quatre. Es modifica l'article 121, que queda redactat de la manera següent:

«Correspon al Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana la potestat sancionadora en matèria de transport ferroviari. A aquests efectes, els serveis d'inspecció han de remetre les actes de les denúncies que formulin als òrgans competents per a la incoació dels procediments sancionadors corresponents.»

Cinc. Es modifica l'article 124, que queda redactat de la manera següent:

«1. En l'exercici de la seva funció, el personal d'inspecció pot:

- a) Realitzar materialment les actuacions inspectores que calguin en qualsevol lloc en què es desenvolupin activitats afectades per la legislació del transport ferroviari. No obstant això, quan sigui necessari accedir al domicili de persones físiques i jurídiques, cal obtenir prèviament l'oportú manament judicial.
- b) Dur a terme les proves, les investigacions o els exàmens que siguin necessaris per assegurar-se de l'observança de les disposicions legals vigents en matèria de transport ferroviari.
- c) Adoptar, amb caràcter cautelar, provisionalment i pel mínim temps possible, tota classe de mesures que garanteixin la prestació dels serveis en condicions adequades.

2. Si el personal d'inspecció, vistes les greus circumstàncies existents, decideix paraitzar els serveis o les activitats ferroviàries, ho ha de comunicar immediatament a l'òrgan competent, a l'efecte que s'instrueixi el procediment sancionador corresponent.»

Sis. Es modifica l'article 125, que queda redactat de la manera següent:

«1. Les empreses habilitades per prestar els serveis de transport ferroviari o per exercir activitats a què es refereix el present Reglament estan obligades a facilitar als serveis d'inspecció la inspecció dels seus vehicles i instal·lacions i l'examen dels documents que estiguin obligats a conservar.

A aquest efecte, el personal d'inspecció pot sol·licitar la documentació necessària per complir millor la seva funció a la seu de l'entitat inspeccionada o bé requerir la seva presentació a les oficines públiques corresponents.

2. Així mateix, el personal d'inspecció, en l'exercici de les seves funcions, pot sol·licitar dels remitents carregadors, usuaris i, en general, dels qui realitzin activitats vinculades al transport ferroviari, l'examen dels documents corresponents a aquestes activitats, així com requerir-los qualsevol informació.»

Set. Es modifica l'article 127, que queda redactat de la manera següent:

«1. Els funcionaris de la inspecció que hagin estat nomenats i acreditats formalment tenen, en l'exercici de les actuacions inspectores, la consideració d'agent de l'autoritat.

2. El personal d'inspecció, per a un compliment eficaç de les seves funcions, pot sol·licitar el suport de les forces i els cossos de seguretat de l'Estat.»

Vuit. Es modifica l'article 128, que queda redactat de la manera següent:

«El Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, a través de l'òrgan que designi, ha d'establir periòdicament els plans d'actuació dels seus serveis d'inspecció i determinar les línies directrius de les operacions de control dels serveis o les activitats que requereixin actuacions especials. Els plans d'inspecció han de donar a les actuacions inspectores un caràcter sistemàtic.»

Disposició final cinquena. *Títol competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara del que disposen els apartats 21a i 24a de l'article 149.1 de la Constitució, que atribueix a l'Estat les competències exclusives en matèria de ferrocarrils i transports terrestres que transcorrin per més d'una comunitat autònoma i d'obres públiques d'interès general, respectivament.

Disposició final sisena. *Incorporació de la normativa de la Unió Europea.*

Mitjançant l'aprovació d'aquest Reial decret s'incorpora al dret espanyol la Directiva (UE) 2016/798 del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de maig de 2016, sobre la seguretat ferroviària, i la Directiva (UE) 2016/797 del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de maig de 2016, sobre la interoperabilitat del sistema ferroviari dins de la Unió Europea.»

Disposició final setena. *Facultats de desplegament.*

Els annexos que inclou aquest Reial decret es poden modificar mitjançant una ordre del ministre de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, a proposta de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, quan els avenços tècnics, les modificacions en la normativa de la Unió Europea o qualsevol altra circumstància que afecti la seguretat ho aconsellin o ho facin necessari.

Disposició final vuitena. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor el 31 d'octubre de 2020.

Madrid, 27 d'octubre de 2020.

FELIPE R.

ANNEX I

Definicions

1. «Accident»: un succés sobtat, no volgut ni intencionat, o una cadena de successos d'aquest tipus, de conseqüències perjudicials. Els accidents es divideixen en les categories següents: col·lisions, descarrilaments, accidents en passos a nivell, danys causats a persones per material rodant en moviment, incendis i altres;
2. «Accident greu»: qualsevol col·lisió o descarrilament de trens amb el resultat d'almenys una víctima mortal o de cinc ferits greus o més o grans danys al material rodant, a la infraestructura o al medi ambient, i qualsevol altre accident de les mateixes conseqüències que tingui un efecte evident en la normativa de seguretat ferroviària o la gestió de la seguretat; per «grans danys» s'entenen els danys amb un cost que pugui avaluar immediatament l'organisme d'investigació en almenys un total de dos milions d'euros;
3. «Condicionament»: als efectes d'aquest Reial decret, terme equivalent a la definició de «millora de línies ferroviàries» present en aquest annex;
4. «Acreditació»: declaració per part d'un organisme nacional d'acreditació que un organisme d'avaluació de la conformitat compleix els requisits fixats d'acord amb normes harmonitzades i, quan sigui procedent, altres requisits addicionals, inclosos els establerts als esquemes sectorials pertinents, per exercir activitats específiques d'avaluació de la conformitat;
5. «Administrador d'infraestructures»: qualsevol organisme o empresa responsable de l'explotació, el manteniment i la renovació de les infraestructures ferroviàries en una xarxa, i igualment responsable de participar en el seu desenvolupament de conformitat amb les normes que estableixi el Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana dins del marc de la seva política general en matèria de desenvolupament i finançament d'infraestructures;
6. «Agència Ferroviària de la Unió Europea»: organisme europeu amb competències en seguretat operacional i interoperabilitat ferroviàries, regulat pel Reglament (UE) 2016/796 del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de maig de 2016, relatiu a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea i pel qual es deroga el Reglament (CE) núm. 881/2004;
7. «Abast de l'operació»: classificació de l'explotació que duu a terme una empresa ferroviària, en funció del seu nombre de viatgers i/o el volum de mercaderies i la mida estimada de l'empresa pel que fa al nombre de treballadors contractats en el sector ferroviari (a saber, micro, petita, mitjana o gran empresa);
8. «Àmbit d'operació»: trams o línies de la Xarxa Ferroviària d'Interès General en què una empresa ferroviària pretén operar i que pot comprendre a més una o diverses xarxes pertanyents a altres estats membres de la Unió Europea;
9. «Aplicació específica»: part d'un subsistema utilitzada en una instal·lació particular obtinguda mitjançant la configuració d'una aplicació genèrica;
10. «Aplicació genèrica»: part d'un subsistema amb funcions específiques associat a un context general operacional desenvolupat sobre la base de criteris d'estandardització i parametrització dels seus propis elements amb la finalitat de ser utilitzat en diferents aplicacions reals. La combinació d'aplicacions genèriques pot donar lloc a una altra aplicació genèrica;
11. «Àrea d'ús d'un vehicle»: conjunt de trams o línies de la Xarxa Ferroviària d'Interès General o de les xarxes pertanyents a altres estats membres de la Unió Europea en què es preveu utilitzar un vehicle;
12. «Auditoria»: procés metòdic, independent i documentat que, mitjançant observacions factuais i entrevistes, permet determinar de manera objectiva en quina mesura es compleixen els criteris fixats per a aquesta;
13. «Autoritat nacional de seguretat»: organisme nacional encarregat de les funcions relatives a la seguretat ferroviària per garantir un règim unificat de seguretat; a la Xarxa Ferroviària d'Interès General l'és l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària;

14. «Autorització de tipus de vehicle»: la decisió emesa per l'entitat responsable de l'autorització (l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, l'Agència Ferroviària de la Unió Europea o una altra autoritat nacional de seguretat d'un altre Estat membre) basada en una garantia raonable que el sol·licitant i les entitats que intervenen en el disseny, la fabricació, la verificació i la validació del tipus de vehicle han complert les seves obligacions i responsabilitats amb vista a garantir la seva conformitat amb els requisits essencials de la legislació aplicable, la qual cosa permet que un vehicle fabricat d'acord amb aquest disseny es pugui posar al mercat i es pugui utilitzar de manera segura en l'àrea d'ús de conformitat amb les condicions d'ús del vehicle i altres limitacions, quan sigui procedent, especificades a l'autorització;

15. «Autorització de posada al mercat de vehicles»: la decisió emesa per l'entitat responsable de l'autorització (l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària o l'Agència Ferroviària de la Unió Europea) basada en una garantia raonable que el sol·licitant i les entitats que intervenen en el disseny, la fabricació, la verificació i la validació del vehicle han complert les seves respectives obligacions i responsabilitats a fi de garantir la seva conformitat amb els requisits essencials de la legislació aplicable o de garantir la conformitat amb el tipus autoritzat, la qual cosa permet que el vehicle es pugui posar al mercat i es pugui utilitzar de manera segura en l'àrea d'ús de conformitat amb les condicions d'ús i altres limitacions, quan sigui procedent, especificades a l'autorització del vehicle i a l'autorització de tipus de vehicle;

16. «Cadena de custòdia»: procediment controlat que s'aplica a la prova biològica efectuada, des de la seva extracció fins a la seva anàlisi, que té per finalitat no viciar-ne el maneig i evitar-ne alteracions, substitucions, contaminacions o destruccions. També és aplicable a les dades registrades en els registradors jurídics dels vehicles ferroviaris;

17. «Carregador»: empresa que carrega mercaderies embalades, petits contenidors o cisternes portàtils en o sobre un vagó o un contenidor, o carrega un contenidor, un contenidor per a productes a granel, un contenidor de gas d'elements múltiples, un contenidor cisterna o una cisterna portàtil sobre un vagó;

18. «Cas específic»: qualsevol part del sistema ferroviari que requereixi disposicions particulars en les especificacions tècniques d'interoperabilitat, temporals o permanents, per exigències geogràfiques, topogràfiques, d'entorn urbà o de compatibilitat amb el sistema existent, en especial els casos de les línies i xarxes ferroviàries aïllades de la resta de la Xarxa Ferroviària d'Interès General i de la resta de la xarxa de la Unió Europea, el gàlib, l'ample de via o l'espai entre les vies, així com dels vehicles destinats a un ús estrictament local, regional o històric i dels vehicles procedents de tercers països no pertanyents a la Unió Europea o amb destinació a aquests;

19. «Causes»: accions, omissions, successos o condicions, o la seva combinació, que hagin provocat un accident o incident;

20. «Component d'interoperabilitat»: qualsevol component elemental, grup de components, subconjunt o conjunt complet de materials incorporats en un subsistema, o destinats a ser-hi incorporats, dels quals depengui directament o indirectament la interoperabilitat del sistema ferroviari, la qual cosa inclou no només objectes materials sinó també immaterials. Els components d'interoperabilitat de cada subsistema es designen a cada especificació tècnica d'interoperabilitat. Es consideren «crítics des del punt de vista de la seguretat» els components per als quals una única fallada té un risc potencial versemblant de provocar directament un accident greu;

21. «Encreuament entre andanes»: interseccions al mateix nivell entre un ferrocarril i els itineraris disposats expressament a les estacions i els baixadors per a l'accés dels vianants a les andanes;

22. «Empresa ferroviària»: entitat, tal com defineix l'article 48 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, l'activitat principal de la qual consisteixi a prestar serveis de transport de mercaderies i/o viatgers per ferrocarril, i en tot cas aquesta empresa ha de ser la que aporti la tracció, incloses les empreses que aporten únicament la tracció;

23. «Encarregat de la investigació»: la persona encarregada de l'organització, la realització i el control d'una investigació sobre un accident o incident ferroviari;

24. «Entrada en servei»: conjunt d'operacions per les quals un subsistema passa a estar en servei operatiu;

25. «Entitat contractant»: entitat pública o privada que encarregui el projecte i/o la construcció, la renovació, la rehabilitació o la millora d'un subsistema o línia;

26. «Entitat encarregada del manteniment»: una entitat encarregada del manteniment d'un vehicle, registrada com a tal al Registre especial ferroviari i que assumeix la responsabilitat de les funcions de manteniment següents: gestió, desenvolupament del manteniment, gestió del manteniment de la flota i execució del manteniment;

27. «Entitat ferroviària»: als efectes d'aquest Reial decret, equival indistintament a una empresa ferroviària o un administrador d'infraestructures;

28. «ERTMS»: «European Rail Traffic Management System», sistema europeu de gestió del trànsit ferroviari, format per tot l'equipament a bord i a terra necessaris per supervisar i controlar en temps real l'operació dels trens, d'acord amb les condicions del trànsit i sobre la base d'un nivell d'aplicació apropiat. El sistema estàndard ERTMS el constitueixen els dos components tècnics ETCS i GSM-R;

29. «Especificació europea»: especificació que pertany a una de les categories següents:

i. una especificació tècnica comuna tal com defineix l'annex VIII de la Directiva 2014/25/UE del Parlament Europeu i del Consell, de 26 de febrer de 2014, relativa a la contractació per entitats que operen en els sectors de l'aigua, l'energia, els transports i els serveis postals i per la qual es deroga la Directiva 2004/17/CE,

ii. un document d'idoneïtat tècnica europeu a què es refereix l'article 60 de la Directiva 2014/25/UE, de 26 de febrer de 2014,

iii. una norma europea, tal com defineix el punt b), apartat 1, de l'article 2 del Reglament (UE) núm. 1025/2012 del Parlament Europeu i del Consell, de 25 d'octubre de 2012, sobre la normalització europea, pel qual es modifiquen les directives 89/686/CEE i 93/15/CEE del Consell i les directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE i 2009/105/CE del Parlament Europeu i del Consell i pel qual es deroguen la Decisió 87/95/CEE del Consell i la Decisió núm. 1673/2006/CE del Parlament Europeu i del Consell;

30. «Especificació tècnica»: document que prescriu els requisits tècnics que ha de complir un producte, un subsistema, un procés o un servei;

31. «Especificació tècnica d'interoperabilitat»: especificació adoptada de la qual és objecte cada subsistema o part de subsistema, amb vista a satisfer els requisits essencials i garantir la interoperabilitat del sistema ferroviari de la Unió Europea;

32. «Estat de funcionament nominal»: mode normal de funcionament i les condicions previsibles de degradació (inclòs el desgast) dins de l'interval de valors i les condicions d'ús especificats a l'expedient tècnic i de manteniment. Comprèn totes les condicions en què el subsistema està destinat a funcionar i les seves limitacions tècniques;

33. «ETCS»: «European Train Control System», sistema europeu de control de trens, que dins del sistema ERTMS s'encarrega de proporcionar protecció al tren davant de la sobrevelocitat i el depassament, en funció de la capacitat i l'equipament de la línia;

34. «Avaluació de la conformitat»: procés pel qual es demostra que s'han complert els requisits especificats per a un producte, un procés, un servei, un subsistema, una persona o un organisme;

35. «Expedidor»: empresa que expedeix mercaderies per a si mateixa o per a un tercer;

36. «Descarregador»: empresa que retira un contenidor, un contenidor per a productes a granel, un contenidor de gas d'elements múltiples, un contenidor cisterna o una cisterna portàtil d'un vagó, o qualsevol empresa que descarrega mercaderies embalades, petits contenidors o cisternes portàtils d'un vagó o d'un contenidor, o qualsevol empresa que descarrega mercaderies d'una cisterna (vagó cisterna, cisterna desmuntable, cisterna portàtil o contenidor cisterna), o d'un vagó bateria o un contenidor de gas

d'elements múltiples, o d'un vagó, d'un gran contenidor o d'un petit contenidor per al transport a granel o d'un contenidor per a productes a granel;

37. «Descarregador de cisternes»: empresa que descarrega mercaderies d'una cisterna (inclòs un vagó cisterna, un vagó amb cisternes desmuntables, una cisterna portàtil o un contenidor cisterna), un vagó, gran contenidor o petit contenidor per al transport a granel, o d'un vagó bateria o contenidor de gas d'elements múltiples;

38. «Destinatari»: qualsevol persona física o jurídica que rebí mercaderies en virtut d'un contracte de transport; si el transport s'efectua sense un contracte de transport, es considera que el destinatari és qualsevol persona física o jurídica que es faci càrrec de les mercaderies a la seva arribada;

39. «Fabricant»: persona física o jurídica que fabrica un producte en forma de component d'interoperabilitat, de subsistema o de vehicle, o que el mana dissenyar o fabricar i el comercialitza amb el seu nom o marca comercial;

40. «Ferrocarril lleuger»: sistema de transport ferroviari urbà o suburbà, amb una resistència a les col·lisions de C-III o C-IV (de conformitat amb la norma UNE-EN 15227:2008+A1:2011) i una solidesa màxima del vehicle de 800 kN (força de compressió longitudinal en la zona d'acoblament); els sistemes de ferrocarril lleuger poden disposar de la seva pròpia plataforma segregada o bé compartir-la amb el trànsit rodat, i normalment els seus vehicles no són intercanviables amb els vehicles del trànsit ferroviari de viatgers o de mercaderies de llarga distància;

41. «GSM-R»: «Global System for Mobile Communications-Railway», sistema global per a comunicacions mòbils ferroviàries (veu i dades), que dins del sistema ERTMS assegura les comunicacions (veu i dades) entre vehicles i instal·lacions fixes;

42. «Incident»: qualsevol succés, diferent d'un accident o un accident greu, que afecti o pugui afectar la seguretat de les operacions ferroviàries;

43. «Indicadors comuns de seguretat»: variables estadístiques establertes a escala europea per a un seguiment harmonitzat de l'evolució de la seguretat;

44. «Interoperabilitat»: la capacitat del sistema ferroviari per permetre la circulació segura i ininterrompuda de trens que compleixin les prestacions requerides;

45. «Inspecció»: examen o reconeixement d'una activitat o situació en un instant determinat o durant una part del període de temps en què aquella es duu a terme;

46. «Instrucció ferroviària»: conjunt d'especificacions tècniques que completen les especificacions tècniques d'interoperabilitat i que inclouen, entre d'altres, les exigències en l'àmbit nacional necessàries per cobrir els requisits essencials definits a l'annex XI i que ha de complir qualsevol subsistema de caràcter estructural per poder obtenir l'autorització d'entrada en servei;

47. «Investigació»: procés efectuat sobre les causes dels accidents i incidents esdevinguts, amb vista a prevenir en el futur altres accidents i incidents. La investigació inclou la recollida i l'anàlisi d'informació, l'adopció de conclusions, inclosa la determinació de les causes, i, arribat el cas, l'elaboració de recomanacions en matèria de seguretat;

48. «Omplidor de cisternes»: empresa que carrega mercaderies en una cisterna (inclòs un vagó cisterna, un vagó amb cisternes desmuntables, una cisterna portàtil o un contenidor cisterna) o en un vagó, en un gran contenidor o en un petit contenidor per al transport a granel, o en un vagó bateria o contenidor de gas d'elements múltiples;

49. «Línia»: segons la defineix l'annex I de la Llei 38/2015, de 29 de setembre;

50. «Mitjà acceptable de conformitat»: dictàmens no vinculants emesos per un organisme, una entitat o un òrgan competent de qualsevol dels estats membres de la Unió Europea amb l'objecte de determinar maneres d'establir la conformitat amb els requisits essencials, mentre es produeix la revisió d'una especificació tècnica d'interoperabilitat després que s'hagin constatat deficiències en aquesta;

51. «Mitjà nacional acceptable de conformitat»: dictàmens no vinculants emesos per un organisme, una entitat o un òrgan competent de qualsevol dels estats membres de la Unió Europea amb l'objecte de determinar maneres d'establir la conformitat amb les respectives normes nacionals;

52. «Millora de les línies ferroviàries»: treballs de modificació de gran importància en els subsistemes estructurals fixos de les línies existents que en milloren el rendiment general. Aquest terme és equivalent, per a aquests subsistemes, a la definició de «rehabilitació» d'aquest annex;

53. «Mètodes comuns de seguretat»: els mètodes que descriuen l'avaluació dels nivells de seguretat, així com la consecució dels objectius de seguretat i el compliment d'altres requisits de seguretat;

54. «Mètode comú de seguretat per a l'avaluació i la valoració del risc»: mètode comú de seguretat establert mitjançant el Reglament d'execució (UE) núm. 402/2013 de la Comissió, de 30 d'abril de 2013, relatiu a l'adopció d'un mètode comú de seguretat per a l'avaluació i la valoració del risc i pel qual es deroga el Reglament (CE) núm. 352/2009;

55. «Mètode comú de seguretat per a la vigilància»: mètode comú de seguretat establert mitjançant el Reglament (UE) núm. 1078/2012, de 16 de novembre de 2012, sobre un mètode comú de seguretat en matèria de vigilància que han d'aplicar les empreses ferroviàries i els administradors d'infraestructures que hagin obtingut un certificat de seguretat o una autorització de seguretat, així com les entitats encarregades del manteniment;

56. «Norma harmonitzada»: una norma europea, tal com defineix el punt c), apartat 1, de l'article 2 del Reglament (UE) núm. 1025/2012, de 25 d'octubre de 2012;

57. «Normes nacionals»: totes les normes vinculants adoptades a Espanya, independentment de l'organisme que les hagi promulgat, que continguin requisits de seguretat o requisits tècnics ferroviaris diferents dels establerts per la Unió Europea o per normes internacionals i que siguin aplicables dins d'Espanya a les empreses ferroviàries, als administradors d'infraestructures o a tercers;

58. «Objectius comuns de seguretat»: els nivells de seguretat mínims que ha d'assolir el sistema ferroviari en el seu conjunt i, sempre que sigui factible, les diverses parts del sistema (com ara el sistema ferroviari convencional, el sistema ferroviari d'alta velocitat, els túnels ferroviaris de gran longitud o les línies utilitzades exclusivament per al transport de mercaderies);

59. «Organisme d'avaluació de la conformitat»: organisme al qual s'ha notificat o designat, amb la sol·licitud prèvia, perquè s'encarregui d'activitats d'avaluació de la conformitat, com ara calibratges, proves, certificacions i inspeccions; es classifiquen en «organisme notificat» després d'una notificació per Espanya a la Unió Europea; com a «organisme designat» després d'una designació per Espanya a la Unió Europea;

60. «Organisme avaluador de seguretat»: persona, organització o entitat independent i competent, interna o externa, que procedeix a una investigació que li permeti emetre un judici, basat en proves, sobre la idoneïtat d'un sistema per complir els seus requisits de seguretat, de conformitat amb el que estableix el Reglament d'execució (UE) núm. 402/2013 de la Comissió, de 30 d'abril de 2013, relatiu a l'adopció d'un mètode comú de seguretat per a l'avaluació i la valoració del risc i pel qual es deroga el Reglament (CE) núm. 352/2009;

61. «Organisme nacional d'acreditació»: organisme d'un Estat membre amb potestat pública per portar a terme acreditacions;

62. «Paràmetre bàsic»: qualsevol condició reglamentària, tècnica o operativa important des del punt de vista de la interoperabilitat i especificada a les especificacions tècniques d'interoperabilitat pertinents;

63. «Persona amb discapacitat i persona amb mobilitat reduïda»: persona amb un impediment físic, mental, intel·lectual o sensorial de caràcter permanent o temporal que, en presència de determinats obstacles, no té facultats per a la utilització plena i efectiva dels mitjans de transport en condicions d'igualtat respecte a altres viatgers, o bé la mobilitat de la qual en relació amb aquesta utilització s'ha reduït per raons d'edat;

64. «Posseïdor»: la persona física o jurídica que exploti un vehicle, com a mitjà de transport, ja sigui de la seva propietat o bé tingui dret a utilitzar-lo per qualsevol altre títol, i que estigui registrada com a tal al Registre especial ferroviari;

65. «Producte»: producte obtingut mitjançant un procés de fabricació que inclogui components d'interoperabilitat i subsistemes;

66. «Projecte en estat avançat de desenvolupament»: qualsevol projecte la fase de planificació/construcció del qual estigui tan avançada que una modificació del plec de prescripcions tècniques pot comprometre la viabilitat del projecte tal com es va planejar;

67. «Posada al mercat»: primera posada a disposició al mercat de la Unió Europea en estat de funcionament nominal d'un component d'interoperabilitat, d'un subsistema o d'un vehicle;

68. «Xarxa ferroviària»: línies, estacions, terminals i qualsevol tipus d'equipament fix necessari per garantir la seguretat i la continuïtat en les operacions del sistema. Als efectes d'aquest Reial decret es correspon amb la Xarxa Ferroviària d'Interès General tal com defineix l'article 4 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre;

69. «Registre especial ferroviari»: registre en què s'han d'inscriure, d'ofici, les dades relatives a les entitats i les persones físiques i jurídiques l'activitat de les quals estigui vinculada al sector ferroviari i requereixin per al seu exercici la llicència, l'autorització, el certificat o l'habilitació pertinent o bé ho estableixi així expressament algun precepte legal o reglamentari, definit a l'article 61 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre;

70. «Registre europeu de vehicles»: registre de vehicles ferroviaris autoritzats per circular per la xarxa ferroviària europea, que ha d'integrar els diferents registres nacionals, i les especificacions del qual s'estableixen a la Decisió d'execució (UE) 2018/1614;

71. «Rehabilitació»: els treballs de modificació substancial d'un subsistema o d'una part d'aquest que comportin un canvi en l'expedient tècnic que acompanya la declaració «CE» de verificació, si existeix aquest expedient, i, en tot cas, aquells que millorin el rendiment global del subsistema (vegeu també «millora de les línies ferroviàries»);

72. «Requisits essencials»: el conjunt de condicions descrites a l'annex XI que han de satisfer el sistema ferroviari de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, els subsistemes i els components de la interoperabilitat, interfícies incloses;

73. «Renovació»: els treballs importants de substitució d'un subsistema o d'una part d'aquest que no afectin el rendiment global del subsistema;

74. «Representant autoritzat»: qualsevol persona física o jurídica establerta a la Unió Europea que hagi rebut un mandat per escrit d'un fabricant o una entitat contractant per actuar en nom d'aquest fabricant o entitat contractant en relació amb determinades tasques;

75. «Sala de recurs»: sala creada en virtut de l'article 55 del Reglament (UE) 2016/796 del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de maig de 2016;

76. «Sèrie»: cert nombre de vehicles idèntics d'un tipus de disseny;

77. «Sistema de gestió de la seguretat»: l'organització, les mesures i els procediments establerts per un administrador d'infraestructures o una empresa ferroviària per garantir la gestió de les seves operacions en condicions de seguretat;

78. «Sistema ferroviari»: elements recollits a l'annex II, és a dir, la Xarxa Ferroviària d'Interès General i els vehicles que hi circulen, així com els subsistemes de caràcter funcional;

79. «Sol·licitant»: persona física o jurídica que sol·licita una autorització, ja sigui una empresa ferroviària, un administrador d'infraestructures o bé altres persones físiques o jurídiques, com el fabricant, el propietari o el posseïdor. Als efectes de l'article 87, el sol·licitant fa referència a una entitat contractant, un fabricant o els seus representants autoritzats. Als efectes de l'article 113, el sol·licitant fa referència a una persona física o jurídica que sol·liciti a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea una decisió d'aprovació de les solucions tècniques previstes per als projectes d'equips del sistema de gestió del trànsit ferroviari europeu (d'ara endavant «ERTMS») en via;

80. «Solucions innovadores»: qualsevol part d'un projecte en què almenys una fase del seu cicle de vida no està coberta per una norma, les regles de la bona pràctica professional o un sistema de referència;

81. «Subsistemes»: parts estructurals o funcionals en què es divideix el sistema ferroviari, tal com indica l'annex X. Els subsistemes de caràcter estructural són:

infraestructura, energia, control-comandament i senyalització a terra, control-comandament i senyalització a bord i material rodant. Els subsistemes de caràcter funcional són: explotació i gestió del trànsit, manteniment i aplicacions telemàtiques per a serveis de viatgers i de transport de mercaderies;

82. «Subsistema fix»: es refereix als subsistemes d'infraestructura, energia i control-comandament i senyalització a terra;

83. «Subsistema mòbil»: subsistema de material rodant i el subsistema de control-comandament i senyalització a bord;

84. «Supervisió»: avaluació efectuada o dirigida per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, o bé del desenvolupament total o parcial de les activitats d'una organització o part d'aquesta, o bé del funcionament d'una part del sistema ferroviari, en matèria de seguretat operacional i/o interoperabilitat ferroviària. En particular inclou les activitats de supervisió que s'han d'aplicar a les empreses ferroviàries, els administradors d'infraestructures i les entitats encarregades de manteniment en compliment del Reglament delegat (UE) 2018/761 de la Comissió, de 16 de febrer de 2018, pel qual s'estableixen mètodes comuns de seguretat per a la supervisió per part de les autoritats nacionals de seguretat després de l'expedició d'un certificat de seguretat únic o una autorització de seguretat d'acord amb la Directiva (UE) 2016/798 del Parlament Europeu i del Consell i pel qual es deroga el Reglament (UE) núm. 1077/2012 de la Comissió;

85. «Substitució en el marc d'una operació de manteniment»: substitució de components per peces d'una funció i prestacions similars, en el marc d'una operació de manteniment preventiu o correctiu;

86. «Transportista»: empresa que efectua el transport en virtut d'un contracte de transport;

87. «Tipus»: aquell en què es defineixen les característiques bàsiques de disseny d'un vehicle comprès en un certificat d'examen de tipus o de disseny descrit en el mòdul de verificació pertinent;

88. «Tipus d'operació»: es refereix al transport de viatgers, inclosos o no els serveis d'alta velocitat, el transport de mercaderies, inclosos o no els serveis de mercaderies perilloses, i els serveis únicament de maniobres;

89. «Titular de carretera o camí»: qualsevol organisme, ens o, fins i tot, persona física o jurídica titular d'una carretera o camí que creua el ferrocarril;

90. «Tren tramvia»: vehicle dissenyat per al seu ús combinat en infraestructures de sistemes ferroviaris lleugers i infraestructures de sistemes ferroviaris pesants;

91. «Vehicle»: vehicle ferroviari apte per circular amb rodes per línies ferroviàries; amb tracció o sense; un vehicle està compost per un o més subsistemes estructurals i funcionals;

92. «Vehicle històric»: aquell que, amb una antiguitat igual o superior a 30 anys, tingui una rellevància sociocultural prou acreditada mitjançant documentació oficial, inventari o antecedents històrics, constructius o operatius, que hagi circulat per una de les xarxes o instal·lacions ferroviàries del territori nacional, efectuant serveis de transport ferroviari, funcions auxiliars d'aquest o tasques de manteniment, i que figuri com a tal al Registre especial ferroviari;

93. «Finestreta única»: tal com la defineix l'article 12 del Reglament (UE) 2016/796, d'11 de maig de 2016;

94. «Vigilància»: avaluació efectuada per la mateixa organització que duu a terme l'activitat, o en nom seu, o bé del desenvolupament total o parcial de les activitats d'una organització o part d'aquesta, o bé del funcionament d'una part de la seva activitat, en matèria de seguretat operacional i/o interoperabilitat ferroviària. En particular inclou les activitats de vigilància que han d'aplicar les empreses ferroviàries, els administradors d'infraestructures i les entitats encarregades del manteniment en compliment del Reglament (UE) núm. 1078/2012 de la Comissió, de 16 de novembre.

ANNEX II

Elements del sistema ferroviari

1. Xarxa

Als efectes d'aquest Reial decret, la xarxa ferroviària inclou els elements següents:

- a) les línies construïdes especialment per a l'alta velocitat, equipades per a velocitats en general iguals o superiors a 250 km/h,
- b) les línies condicionades especialment per a l'alta velocitat, equipades per a velocitats d'uns 200 km/h,
- c) les línies condicionades especialment per a l'alta velocitat, de caràcter específic degut a dificultats topogràfiques, de relleu o d'entorn urbà, amb una velocitat que s'ha d'ajustar cas per cas. Aquesta categoria inclou les línies d'interconnexió entre les xarxes d'alta velocitat i convencionals, els trams d'estació, l'accés a les terminals, els magatzems, etc., que recorre a una velocitat convencional el material rodant d'«alta velocitat»,
- d) línies convencionals previstes per al transport de viatgers,
- e) línies convencionals previstes per al trànsit mixt (viatgers i mercaderies),
- f) línies convencionals dedicades al tràfic de mercaderies,
- g) nusos de viatgers,
- h) nusos de transport de mercaderies, incloses les terminals intermodals,
- i) les vies d'enllaç entre els elements esmentats anteriorment.

Aquestes xarxes inclouen els sistemes de gestió del trànsit, de posicionament i de navegació: instal·lacions tècniques de tractament de dades i de telecomunicacions previstes per al transport de viatgers de llarg recorregut i el transport de mercaderies en aquesta xarxa amb la finalitat de garantir una explotació segura i harmoniosa de la xarxa i la gestió eficaç del trànsit.

2. Vehicles

Als efectes d'aquest Reial decret, engloba tots els vehicles aptes per circular per la totalitat o part de la xarxa de la Unió:

- les locomotores i el material rodant utilitzat en el transport de viatgers, incloses les unitats de tracció tèrmiques i/o elèctriques, les unitats autopropulsades tèrmiques i/o elèctriques, i els cotxes de viatgers,
- els vagons de mercaderies, inclosos els vehicles de pis rebaixat dissenyats per a tota la xarxa i els vehicles dissenyats per al transport de camions,
- vehicles especials, com ara material rodant auxiliar.

Aquesta llista de vehicles inclou els vehicles dissenyats especialment per circular pels diferents tipus de línies d'alta velocitat que descriu l'apartat 1.

Es distingeixen les classes de vehicles següents:

- a) Locomotores: vehicle ferroviari que, per mitjà de tracció tèrmica i/o elèctrica, és capaç de desplaçar-se per si mateix i la funció principal del qual és remolcar altres vehicles ferroviaris. S'inclouen en aquesta definició, entre d'altres, les locomotores de línia, de treballs en via i els tractors de maniobres.
- b) Unitats autopropulsades: les unitats autopropulsades són les composicions d'un o diversos vehicles que formen un tren indeformable en explotació, estan dotades de tracció tèrmica i/o elèctrica que les fa capaces de desplaçar-se per si mateixes i, generalment, transporten viatgers.
- c) Cotxes: vehicles ferroviaris sense tracció pròpia habilitats per al transport de viatgers, així com els vehicles complementaris per al seu servei, entre d'altres, els furgons destinats a transportar una càrrega útil no consistent en viatgers i els vagons de transport

d'automòbils destinats a integrar-se en un tren de viatgers. S'hi inclouen també els cotxes en composicions fixes que només es poden reconfigurar quan no estan prestant servei.

d) Vagons: vehicles ferroviaris sense tracció pròpia habilitats per al transport de mercaderies. Dins d'aquesta classe es consideren inclosos els vehicles ferroviaris especials. S'entén com a tals els vehicles dissenyats expressament per al transport ferroviari que, per les seves dimensions o masses excepcionals, requereixen unes condicions particulars de circulació. S'hi inclouen també els vagons destinats al transport de materials per a activitats com ara la construcció o el manteniment de la infraestructura i susceptibles d'efectuar transports comercials.

e) Material rodant auxiliar: es considera material rodant auxiliar els vehicles ferroviaris que estan habilitats específicament per a les tasques de supervisió, reconeixement, així com els habilitats per a la construcció i el manteniment de la via i de les seves instal·lacions fixes, inclosos, entre d'altres, la maquinària de via i els vehicles ferrocarril-carretera (bimodals), així com els destinats a trens taller i de socors.

ANNEX III

Classificació de successos i causes directes

- I. Els successos ferroviaris es classifiquen en:
 1. Accident.
 - 1.1 Col·lisió d'un tren amb un vehicle ferroviari.
 - 1.1.1 Frontal.
 - 1.1.2 Posterior.
 - 1.1.3 Lateral.
 - 1.2 Col·lisió d'un tren amb un obstacle dins del gàlib de lliure pas.
 - 1.2.1 Elements del tren.
 - 1.2.2 Elements de la superestructura.
 - 1.2.3 Elements de la infraestructura.
 - 1.2.4 Elements de protecció d'itineraris.
 - 1.2.5 Animals.
 - 1.2.6 Arbres.
 - 1.2.7 Màquines o equipament de manteniment de la infraestructura.
 - 1.2.8 Altres.
 - 1.3 Descarrilament d'un tren.
 - 1.3.1 Plena via.
 - 1.3.2 Estacions.
 - 1.4 Accident a un pas a nivell, inclosos els accidents que afectin vianants als passos a nivell, i desglossament addicional.
 - 1.4.1 Usuaris.
 - 1.4.1.1 Vehicles de carretera.
 - 1.4.1.2 Vianants.
 - 1.4.2 Objectes.
 - 1.5 Accident causat a una persona amb implicació de material rodant en moviment, a excepció de suïcidis i intents de suïcidi.
 - 1.5.1 Atropellament de persones.

- 1.5.1.1 Plena via.
- 1.5.1.2 Estacions.
 - 1.5.1.2.1 Encreuament entre andanes.
 - 1.5.1.2.2 Altres.
- 1.5.2 Caigudes.
 - 1.5.2.1 En marxa.
 - 1.5.2.2 En pujar o baixar.
- 1.5.3 Altres accidents de persones.
 - 1.5.3.1 Per moviment del vehicle.
 - 1.5.3.2 Projecció d'objectes.
 - 1.5.3.3 Altres.
- 1.6 Incendi o explosió en material rodant, inclosa la càrrega.
- 1.7 Altres accidents.
 - 1.7.1 Col·lisió o descarrilament causat per l'aplicació d'un procediment de seguretat davant una emergència.
 - 1.7.2 Col·lisió o descarrilament d'un vehicle en maniobres.
 - 1.7.3 Descarrilament durant les operacions de canvi d'ample del material rodant.
 - 1.7.4 Col·lisió o descarrilament esdevingut en una via bloquejada o a qualsevol vehicle en tasques de manteniment.
 - 1.7.5 Accident relatiu al transport de mercaderies perilloses.
 - 1.7.6 Fallada de carregament.
 - 1.7.7 Altres.
- 2. Incident.
 - 2.1 Precursor.
 - 2.1.1 Trencament de carril.
 - 2.1.2 Deformació o una altra desalineació de la via.
 - 2.1.3 Fallada de la senyalització.
 - 2.1.3.1 Infraestructura.
 - 2.1.3.2 Material rodant.
 - 2.1.4 Senyal excedit en una situació de perill (sobrepassant el punt de perill).
 - 2.1.4.1 Conat de col·lisió.
 - 2.1.4.2 Altres.
 - 2.1.5 Senyal excedit en una situació de perill (sense sobrepassar el punt de perill).
 - 2.1.6 Roda trencada de material rodant en servei.
 - 2.1.7 Eix trencat de material rodant en servei.
 - 2.2 Altres precursors.
 - 2.2.1 Incidents operacionals.
 - 2.2.1.1 Excés de velocitat.
 - 2.2.1.2 Marxa no autoritzada.
 - 2.2.1.3 Incompliment de les normes de bloqueig.
 - 2.2.1.4 Altres incompliments de les normes de seguretat.

2.2.2 Escapament de material.

2.2.2.1 Conat de col·lisió.

2.2.2.2 Altres.

2.3 Altres incidents.

2.3.1 Components d'un vehicle.

2.3.2 Fallada de carregament.

2.3.3 Incident a un pas a nivell.

2.3.4 Estalonament.

2.3.5 Conat d'incendi o explosió.

2.3.6 Incident amb mercaderies perilloses.

2.3.7 Incident per col·lisió amb un obstacle dins del gàlib de lliure pas.

2.3.7.1 Elements del tren.

2.3.7.2 Elements de la superestructura.

2.3.7.3 Elements de la infraestructura.

2.3.7.4 Elements de protecció d'itineraris.

2.3.7.5 Animals.

2.3.7.6 Arbres.

2.3.7.7 Altres.

2.3.8 Altres incidències.

3. Suïcidi.

3.1 Suïcidi.

3.2 Intent de suïcidi.

II. Les causes directes dels successos ferroviaris es classifiquen en:

1. Ferrocarril.

1.1 Factor humà.

1.1.1 Senyals.

1.1.2 Bloqueig.

1.1.3 Itinerari.

1.1.4 Formació del tren.

1.1.5 Conducció.

1.1.6 Manteniment del material rodant i instal·lacions.

1.1.7 Treballs a la via i les instal·lacions de seguretat.

1.1.8 Operacions de circulació en maniobres.

1.1.9 Prescripcions de circulació.

1.1.10 Altres.

1.2 Fallada tècnica.

1.2.1 Fallada de material rodant.

1.2.1.1 Rodolament.

1.2.1.2 Suspensió.

1.2.1.3 Fre.

1.2.1.4 Aparells de tracció-xoc.

1.2.1.5 Gàlib.

1.2.1.6 Pantògraf.

1.2.1.7 Portes.

1.2.1.8 Instal·lacions de seguretat embarcades.

- 1.2.1.9 Fallada del motor elèctric.
- 1.2.1.10 Fallada del motor de combustió.
- 1.2.1.11 Element caigut d'un vehicle.
- 1.2.1.12 Altres.
- 1.2.2 Fallada d'instal·lacions.
 - 1.2.2.1 Infraestructura.
 - 1.2.2.2 Via.
 - 1.2.2.3 Carril.
 - 1.2.2.4 Aparell de la via.
 - 1.2.2.5 Instal·lacions de seguretat.
 - 1.2.2.6 Electrificació.
 - 1.2.2.7 Altres.
- 2. Usuaris, condicions de l'entorn i altres.
 - 2.1 Usuaris del ferrocarril.
 - 2.1.1 Viatgers.
 - 2.1.2 Client de mercaderies.
 - 2.1.3 Altres usuaris.
 - 2.2 Condicions de l'entorn.
 - 2.2.1 Condicions meteorològiques.
 - 2.2.2 Medi ambient.
 - 2.3 Altres.
 - 2.3.1 Estranys.
 - 2.3.2 Intrusos.
 - 2.3.3 Usuaris del pas a nivell.
 - 2.3.4 Altres persones a l'andana.
 - 2.3.5 Altres persones fora de l'andana.
 - 2.4 Sense identificar.

ANNEX IV

Indicadors comuns de seguretat

L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de notificar anualment a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea els indicadors comuns de seguretat (ICS).

Si es descobreixen nous fets o errors després de la presentació de l'informe, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de modificar o corregir els indicadors d'un any concret tan bon punt es presenti la primera oportunitat i, al més tard, en ocasió del següent informe anual.

Les definicions comunes per als ICS i els mètodes de càlcul de les repercussions econòmiques dels accidents figuren a l'apèndix.

1. *Indicadors relatius a accidents*

1.1 Nombre total i relatiu (en relació amb els quilòmetres-tren) d'accidents significatius i desglossament segons els tipus següents:

- col·lisió d'un tren amb un vehicle ferroviari,
- col·lisió d'un tren amb un obstacle dins del gàlib de lliure pas,
- descarrilament d'un tren,

- accident a un pas a nivell, inclosos els accidents que afectin vianants als passos a nivell, i desglossament addicional en funció dels cinc tipus de passos a nivell que defineix l'apartat 6.2,
- accident causat a persones amb implicació de material rodant en moviment, a excepció de suïcidis i intents de suïcidis,
 - incendi en el material rodant,
 - altres.

S'ha d'informar de cada accident significatiu d'acord amb el tipus d'accident primari, encara que les conseqüències de l'accident secundari siguin més greus (per exemple, un descarrilament seguit d'un incendi).

1.2 Nombre total i relatiu (en relació amb els quilòmetres-tren) de ferits greus i víctimes mortals per tipus d'accident, desglossat en les categories següents:

- viatger (també en relació amb el nombre total de quilòmetres-viatger i de quilòmetres-tren de viatgers),
 - empleat o contractista,
 - usuari d'un pas a nivell,
 - intrús,
 - una altra persona que es troba a una andana,
 - una altra persona que no es troba a una andana.

2. *Indicadors relatius a mercaderies perilloses*

Nombre total i relatiu (en relació amb els quilòmetres-tren) d'accidents que afectin el transport de mercaderies perilloses per ferrocarril, desglossat en les categories següents:

- accident en què estigui implicat almenys un vehicle ferroviari que transporti mercaderies perilloses, tal com es defineixen a l'apèndix,
 - nombre d'aquests accidents en què es produeixin escapaments de substàncies perilloses.

3. *Indicadors relatius a suïcidis*

Nombre total i relatiu (en relació amb els quilòmetres-tren) de suïcidis i intents de suïcidis.

4. *Indicadors relatius als precursors d'accidents*

Nombre total i relatiu (en relació amb els quilòmetres-tren) de precursors d'accidents i desglossament en els tipus següents de precursor:

- trencament de carril,
- deformació o una altra desalineació rellevant de la via,
- fallada de la senyalització,
- senyal excedit en una situació de perill (sobrepasant el punt de perill),
- senyal excedit en una situació de perill (sense sobrepassar el punt de perill),
- roda trencada de material rodant en servei,
- eix trencat de material rodant en servei.

Tots els precursors s'han de notificar, tant si donen lloc a accidents com si no. (Un precursor que doni lloc a un accident significatiu també s'ha de notificar en els indicadors sobre precursors; un precursor que no doni lloc a un accident significatiu només s'ha de notificar en els indicadors sobre precursors).

5. *Indicadors per calcular les repercussions econòmiques dels accidents*

Total en euros i relatiu (en relació amb els quilòmetres-tren) del:

- nombre de morts i ferits greus multiplicat pel valor de prevenció de víctimes,
- cost dels danys mediambientals,
- cost dels danys materials en material rodant o infraestructura,
- cost dels retards com a conseqüència d'accidents.

L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de notificar a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea les repercussions econòmiques dels accidents significatius.

El valor de prevenció de víctimes és el valor que la societat atribueix a la prevenció d'una víctima i, com a tal, no constitueix una referència per a la compensació entre les parts implicades en accidents.

6. *Indicadors relatius a la seguretat tècnica de la infraestructura i la seva aplicació*

6.1 Percentatge de vies en servei amb sistemes de protecció de trens i percentatge de quilòmetres-tren efectuats amb sistemes embarcats de protecció de trens que proporcionen:

- avís,
- avís i parada automàtica,
- avís i parada automàtica i supervisió discreta de la velocitat,
- avís i parada automàtica i supervisió contínua de la velocitat.

6.2 Nombre de passos a nivell (total, per quilòmetre de línia i quilòmetre de via) segons els cinc tipus següents:

- a) pas a nivell passiu;
- b) pas a nivell actiu:
 - 1r manual,
 - 2n automàtic amb avís del costat de l'usuari,
 - 3r automàtic amb protecció del costat de l'usuari,
 - 4t protecció del costat de la via.

APÈNDIX

Definicions comunes per als ICS i mètodes de càlcul de les repercussions econòmiques dels accidents

1. *Indicadors relatius a accidents*

1.1 «accident significatiu»: qualsevol accident en què estigui implicat com a mínim un vehicle ferroviari en moviment, amb almenys un mort o un ferit greu, o en què es produeixin danys greus en el material, la via fèrria o altres instal·lacions o entorns, o interrupcions greus del trànsit, exclosos els accidents a tallers, magatzems i dipòsits;

1.2 «danys greus en el material, la via fèrria o altres instal·lacions o entorns»: danys equivalents o superiors a 150.000 EUR;

1.3 «interrupcions greus del trànsit»: suspensió dels serveis ferroviaris en una línia ferroviària principal per un període mínim de sis hores;

1.4 «tren»: un o diversos vehicles ferroviaris tirats per una o diverses locomotores o vehicles automotors, o un vehicle automotor que circula en solitari, amb un número determinat o una denominació específica des d'un punt fix inicial a un punt fix terminal, inclosa una màquina lleugera, és a dir, una locomotora que circula per si sola;

1.5 «col·lisió d'un tren amb un vehicle ferroviari»: xoc frontal, col·lisió posterior o col·lisió lateral entre una part d'un tren i una part d'un altre tren o vehicle ferroviari, o amb material rodant de maniobres;

1.6 «col·lisió d'un tren amb un obstacle dins del gàlib de lliure pas»: col·lisió entre una part d'un tren i objectes fixos o presents temporalment a la via fèrria o a prop d'aquesta (excepte als passos a nivell si l'objecte l'ha perdut un vehicle de carretera o un usuari del pas), inclosa una col·lisió amb les línies aèries de contacte;

1.7 «descarrilament d'un tren»: qualsevol situació en què se surt dels carrils almenys una roda d'un tren;

1.8 «accident a un pas a nivell»: qualsevol accident a un pas a nivell en què està implicat almenys un vehicle ferroviari i un o diversos vehicles de carretera, altres usuaris del pas, com ara vianants, o altres objectes presents temporalment a la via fèrria o a prop d'aquesta, si els ha perdut un vehicle de carretera o un usuari del pas;

1.9 «accident causat a persones amb implicació de material rodant en moviment»: accident causat a una o diverses persones que són colpides per un vehicle ferroviari o una part d'aquest, o per un objecte unit al vehicle o que se n'ha després, incloses les persones que cauen de vehicles ferroviaris, així com les persones que cauen o són colpides per objectes solts quan viatgen a bord d'un vehicle;

1.10 «incendi en material rodant»: incendi o explosió que es produeix en un vehicle ferroviari (inclosa la seva càrrega) durant el trajecte entre l'estació de sortida i la destinació, fins i tot si està parat a l'estació de sortida, la de destinació o les parades intermèdies, així com durant les operacions de formació de trens;

1.11 «un altre (accident)»: qualsevol accident diferent d'una col·lisió d'un tren amb un vehicle ferroviari, una col·lisió d'un tren amb un obstacle dins del gàlib de lliure pas, un descarrilament d'un tren, un accident a un pas a nivell, un accident causat a persones amb implicació de material rodant en moviment o un incendi en material rodant;

1.12 «viatger»: qualsevol persona, a excepció del personal de servei al tren, que fa un viatge per ferrocarril, inclòs, només als efectes d'estadístiques d'accidents, qualsevol viatger que intenta embarcar en un tren en moviment o desembarcar-ne;

1.13 «empleat o contractista»: qualsevol persona l'activitat professional de la qual està vinculada amb el ferrocarril i que està de servei en el moment de l'accident, inclosos el personal dels contractistes, els contractistes autònoms, el personal de servei al tren i les persones encarregades del material rodant i de les infraestructures;

1.14 «usuari d'un pas a nivell»: qualsevol persona que utilitza un pas a nivell per creuar una línia ferroviària en qualsevol mitjà de transport o a peu;

1.15 «intrús»: qualsevol persona, a excepció d'un usuari d'un pas a nivell, que és a una instal·lació ferroviària malgrat que la seva presència està prohibida;

1.16 «una altra persona que es troba a una andana»: qualsevol persona que es troba a una andana que no es pugui definir com a «viatger», «empleat o contractista», «usuari d'un pas a nivell», «una altra persona que no es troba a una andana» o «intrús»;

1.17 «una altra persona que no es troba a una andana»: qualsevol persona que no es troba a una andana que no es pugui definir com a «viatger», «empleat o contractista», «usuari d'un pas a nivell», «una altra persona que es troba a una andana» o «intrús»;

1.18 «mort (persona morta)»: qualsevol persona morta immediatament o en els 30 dies següents de resultes d'un accident, exclosos els suïcidis;

1.19 «ferit greu (persona ferida greument)»: qualsevol ferit que ha estat hospitalitzat més de 24 hores de resultes d'un accident, exclosos els intents de suïcidi.

2. Indicadors relatius a mercaderies perilloses

2.1 «accident que afecta el transport de mercaderies perilloses»: qualsevol accident o incident subjecte a una declaració de conformitat amb l'apartat 1.8.5 del Reglament RID/ADR;

2.2 «mercaderies perilloses»: matèries i articles el transport per ferrocarril dels quals el RID prohibeix o s'autoritza únicament en determinades condicions que aquest fixa.

3. *Indicadors relatius a suïcidis*

3.1 «suïcidi»: acte de lesió deliberada contra un mateix amb resultat de mort, registrat i classificat com a tal per l'autoritat nacional competent;

3.2 «intent de suïcidi»: acte de lesió deliberada contra un mateix amb resultat de ferit greu.

4. *Indicadors relatius als precursors d'accidents*

4.1 «trencament de carril»: qualsevol carril separat en una o diverses peces, o qualsevol carril del qual es desprèn una peça de metall, que causa una falla de més de 50 mm de longitud i de més de 10 mm de profunditat a la superfície de rodolament;

4.2 «deformació o una altra desalineació rellevant de la via»: qualsevol fallada relacionada amb la continuïtat i la geometria de la via que requereix deixar fora de servei la via o una restricció immediata de la velocitat permesa;

4.3 «fallada de la senyalització»: qualsevol fallada tècnica del sistema de senyalització (de la infraestructura o del material rodant), que dona lloc a informacions de senyalització menys restrictives que les sol·licitades;

4.4 «senyal excedit en una situació de perill (sobrepasant el punt de perill)»: qualsevol situació en què una part qualsevol d'un tren excedeix la seva autorització de moviment i sobrepassa el punt de perill;

4.5 «senyal excedit en una situació de perill (sense sobrepassar el punt de perill)»: qualsevol situació en què una part qualsevol d'un tren excedeix la seva autorització de moviment, però no sobrepassa el punt de perill.

S'entén per moviment no autoritzat als efectes del que disposen els apartats 4.4 i 4.5 el fet d'excedir:

- un senyal lluminós a la via o un semàfor en posició de perill o que ordena la parada si no està en servei el sistema de protecció de trens,
- el final d'una autorització de moviment relacionada amb la seguretat o d'un punt de parada, assenyalat per un sistema de protecció de trens,
- un punt comunicat mitjançant autorització verbal o escrita que figuri a la normativa,
- cartells de parada (no s'inclouen els topalls) o senyals manuals.

No s'inclouen els casos en què un vehicle sense màquina motriu o un tren sense personal de bord excedeix un senyal en posició de perill. Tampoc s'inclouen els casos en què, per qualsevol motiu, el senyal no passa a la posició de perill amb temps suficient perquè el maquinista pugui aturar el tren abans del senyal.

L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot informar per separat sobre els quatre supòsits de moviment no autoritzat que enumeren els guions d'aquest apartat i han de notificar almenys un indicador global que contingui dades sobre els quatre supòsits.

4.6 «roda trencada de material rodant en servei»: ruptura que afecta la roda, i que crea un risc d'accident (descarrilament o col·lisió);

4.7 «eix trencat de material rodant en servei»: ruptura que afecta l'eix, i que crea un risc d'accident (descarrilament o col·lisió).

5. *Metodologies comunes per calcular les repercussions econòmiques dels accidents*

5.1 El valor de prevenció de víctimes es compon dels elements següents:

1. valor de seguretat *per se*: valors de voluntat de pagament basats en estudis de preferència declarada duts a terme als estats membres de la Unió Europea en què s'apliquen;

2. costos econòmics directes i indirectes: valors de cost avaluats als estats membres de la Unió Europea i compostos de:

- costos mèdics i de rehabilitació,
- costos jurídics i de policia, investigacions privades en cas de col·lisió, serveis d'emergència i costos administratius de l'assegurança,

– pèrdues de producció: valor per a la societat dels béns i serveis que podria haver produït la persona si no hagués ocorregut l'accident.

Quan es calculin els costos de les víctimes, els morts i els ferits greus s'han de considerar per separat (valor de prevenció de víctimes diferent per a morts i ferits greus).

5.2 Principis comuns per avaluar el valor de la seguretat en si i els costos econòmics directes o indirectes:

Pel que fa al valor de la seguretat en si, s'ha d'avaluar la pertinència de les estimacions disponibles en funció de les consideracions següents:

– les estimacions s'han de referir a un sistema de valoració de la reducció del risc de mortalitat en el sector del transport i s'han d'ajustar a un enfocament basat en la voluntat de pagament, seguint mètodes de preferència declarada,

– la mostra dels consultats als efectes d'aquests valors ha de ser representativa de la població afectada. En particular, la mostra ha de reflectir l'edat, els ingressos i altres característiques socioeconòmiques i/o demogràfiques pertinents de la població,

– mètode per obtenir els valors de voluntat de pagament: l'estudi s'ha de concebre de tal manera que les preguntes siguin clares i significatives per als consultats.

Els costos econòmics directes i indirectes s'han d'avaluar en funció dels costos reals assumits per la societat.

5.3 Definicions.

5.3.1 «Cost dels danys mediambientals»: costos que han de sufragar les empreses ferroviàries o els administradors d'infraestructures, en funció de la seva experiència, per restablir l'estat en què es trobava la zona afectada abans de l'accident ferroviari.

5.3.2 «Cost dels danys materials en material rodant o infraestructura»: cost de provisió de nou material rodant o infraestructura, amb les mateixes funcionalitats i els mateixos paràmetres tècnics que el material danyat de manera irreversible, i cost de restabliment de l'estat en què es trobava el material rodant o la infraestructura reparable abans de l'accident, estimats per les empreses ferroviàries i els administradors d'infraestructures en funció de la seva experiència, incloses les despeses relacionades amb l'arrendament de material rodant com a conseqüència de la indisponibilitat dels vehicles danyats.

5.3.3 «Cost dels retards com a conseqüència d'accidents»: valor monetari dels retards soferts pels usuaris del transport ferroviari (viatgers i clients del transport de mercaderies) com a conseqüència dels accidents, calculat d'acord amb el model següent:

VT = valor monetari del temps de transport estalviat Valor del temps per al viatger d'un tren (una hora).

VTP = [VT dels viatgers per motius professionals] * [percentatge mitjà anual de viatgers per motius professionals] + [VT dels viatgers per motius no professionals] * [percentatge mitjà anual de viatgers per motius no professionals].

VTP es mesura en euros per viatger per hora.

«Viatger per motius professionals»: viatger que es desplaça en connexió amb les seves activitats professionals, exclosos els desplaçaments diaris a la feina.

Valor del temps per a un tren de mercaderies (una hora).

VTF = [VT dels trens de mercaderies] * [(km-tona)/(km-tren)] VTF es mesura en euros per tona de mercaderies per hora.

Mitjana de les tones de mercaderies transportades per ferrocarril en un any = (km-tona)/(km-tren).

CM = cost d'1 minut de retard d'un tren.

Tren de viatgers.

CMP = K1 * (VTP/60) * [(km-viatger)/(km-tren)].

Mitjana del nombre de viatgers ferroviaris en un any = (km-viatger)/(km-tren).

Tren de mercaderies.

$$CMF = K2 * (VTF/60).$$

Els factors K1 i K2 se situen entre el valor del temps i el valor del retard, estimat segons estudis de preferència declarada, per tenir en compte que el temps perdut com a conseqüència dels retards es percep clarament de manera més negativa que el temps normal de transport.

Cost dels retards d'un accident = CMP * (minuts de retard dels trens de viatgers) + CMF * (minuts de retard dels trens de mercaderies).

Àmbit d'aplicació del model.

El cost dels retards s'ha de calcular per a tots els accidents significatius de la manera següent:

- retards reals a les línies ferroviàries en què s'han produït accidents, mesurats a l'estació terminal,
- retards reals o, si no és possible, retards estimats a la resta de línies afectades.

6. *Indicadors relatius a la seguretat tècnica de la infraestructura i la seva aplicació*

6.1 «Sistema de protecció de trens»: sistema que ajuda a garantir el respecte dels senyals i de les limitacions de velocitat.

6.2 «Sistemes embarcats»: sistemes que ajuden el maquinista a respectar la senyalització a terra i a la cabina, senyalitzant i, en conseqüència, protegint els punts de perill i que reforcen el respecte de les limitacions de velocitat. Els sistemes de protecció embarcats es descriuen de la manera següent:

- a) Avís: proporciona un avís automàtic al maquinista.
- b) Avís i parada automàtica: proporciona un avís automàtic al maquinista i una parada automàtica en passar un senyal en posició de perill.
- c) Avís i parada automàtica i supervisió discreta de la velocitat: proporciona protecció dels punts de perill, i s'entén per «supervisió discreta de la velocitat» la supervisió de la velocitat en determinats punts en aproximar-se a un senyal.
- d) Avís i parada automàtica i supervisió contínua de la velocitat: proporciona protecció dels punts de perill i la supervisió contínua dels límits de velocitat de la línia, i s'entén per «supervisió contínua de la velocitat» la indicació contínua de la velocitat màxima permesa a tots els trams de la línia i la garantia del seu respecte.

El tipus d) es considera un sistema de protecció automàtica de trens.

6.3 «Pas a nivell»: qualsevol intersecció a nivell entre una carretera o camí i un ferrocarril, reconeguda per l'administrador d'infraestructures i oberta a usuaris públics o privats. Se n'exclouen els encreuaments entre andanes dins de les estacions, així com els passos per damunt de les vies reservats a l'ús dels empleats.

6.4 «Carretera»: als efectes de les estadístiques d'accidents ferroviaris, qualsevol carretera, carrer o autopista pública o privada, inclosos els vials de vianants i els carrils per a bicicletes adjacents.

6.5 «Camí»: qualsevol via, diferent d'una carretera, prevista per al pas de persones, animals, vehicles o maquinària.

6.6 «Pas a nivell passiu»: pas a nivell sense cap sistema d'avís o de protecció instal·lat que indiqui quan no és segur per a l'usuari creuar el pas.

6.7 «Pas a nivell actiu»: pas a nivell en què es protegeix els usuaris del pas o se'ls avisa que un tren s'aproxima, mitjançant l'activació de dispositius, que indiquen quan no és segur creuar el pas.

La protecció mitjançant l'ús de dispositius físics inclou:

- semibarreres o barreres completes,
- portes o cadenes.

Avís mitjançant equips fixos als passos a nivell.

- dispositius visibles: llums,
- dispositius audibles: campanes, botzines, clàxon, etc.

Els passos a nivell actius es classifiquen de la manera següent:

- a) Manual: pas a nivell en què la protecció o l'avís automàtics del costat de l'usuari activa de manera manual personal ferroviari.
- b) Automàtic amb avís automàtic del costat de l'usuari: pas a nivell en què l'avís del costat de l'usuari l'activa el tren que s'aproxima o com a conseqüència de l'establiment d'un itinerari que afecti el pas.
- c) Automàtic amb protecció del costat de l'usuari: pas a nivell en què la protecció del costat de l'usuari l'activa el tren que s'aproxima o com a conseqüència de l'establiment d'un itinerari que afecti el pas. Queden compresos en aquesta definició els passos a nivell que disposen tant de protecció com d'avís del costat de l'usuari.
- d) Amb protecció del costat de la via: pas a nivell en què un senyal o un altre sistema de protecció dels trens només permet passar el tren normalment després de comprovar que el pas a nivell està completament protegit pel costat de l'usuari i està lliure d'obstacles.

7. Definicions de les bases d'escala

7.1 «km-tren»: unitat de mesura que representa el desplaçament d'un tren en un quilòmetre. La distància utilitzada és la distància realment recorreguda, si es coneix; en cas contrari, s'ha d'utilitzar la distància normal de la xarxa entre l'origen i la destinació. Només es té en compte la distància al territori nacional del país declarant.

7.2 «km-viatger»: unitat de mesura que representa el transport ferroviari d'un viatger a una distància d'un quilòmetre. Només es té en compte la distància al territori nacional del país declarant.

7.3 «Quilòmetre de línia»: la longitud en quilòmetres de la xarxa ferroviària a l'àmbit d'aplicació de la qual es refereix aquest Reial decret. En les línies ferroviàries de vies múltiples només es té en compte la distància entre l'origen i la destinació.

7.4 «Quilòmetre de via»: la longitud en quilòmetres de la xarxa ferroviària a l'àmbit d'aplicació de la qual es refereix aquest Reial decret. En les línies ferroviàries de vies múltiples es té en compte cada una de les vies.

ANNEX V

Notificació de les normes nacionals de seguretat

Les normes nacionals de seguretat ferroviària notificades de conformitat amb l'article 11.1.a) inclouen:

1. normes relatives als objectius i mètodes de seguretat nacionals vigents;
2. normes relatives als requisits pel que fa als sistemes de gestió de la seguretat i de certificació de la seguretat de les empreses ferroviàries;
3. normes de funcionament comunes de la xarxa ferroviària que encara no estiguin cobertes per unes especificacions tècniques d'interoperabilitat, incloses les normes relatives al sistema de senyalització i gestió del trànsit;
4. normes que estableixin requisits relatius a altres normes de funcionament internes (normes de l'empresa) que hagin de fixar els administradors d'infraestructures i les empreses ferroviàries;
5. normes relatives als requisits pel que fa al personal que exerceix cometes crucials de seguretat, inclosos els criteris de selecció, l'aptitud des del punt de vista mèdic i la formació professional i certificació en la mesura en què no estiguin coberts per una especificació tècnica d'interoperabilitat;
6. normes relatives a la investigació d'accidents i incidents.

ANNEX VI

Requisits i criteris d'avaluació aplicables a les organitzacions que sol·licitin un certificat d'entitat encarregada del manteniment o un certificat respecte a funcions de manteniment externalitzades per una d'aquestes entitats

La gestió de l'organització s'ha de documentar en tots els aspectes pertinents i ha de descriure, en particular, el repartiment de responsabilitats dins de l'organització i respecte als subcontractistes. S'ha d'explicar com s'assegura el control dels gestors en els diferents nivells, com participen el personal i els seus representants en tots els nivells i com es garanteix una millora permanent.

S'han d'aplicar els requisits bàsics següents a les quatre funcions d'una entitat encarregada del manteniment (EEM) que ha de cobrir l'organització per si mateixa o per mitjà d'acords contractuals:

1. Lideratge: compromís respecte al desenvolupament i l'aplicació del sistema de manteniment de l'organització i a la millora contínua de la seva eficàcia.
2. Avaluació de riscos: un enfocament estructurat per avaluar els riscos associats al manteniment de vehicles, inclosos els que es deriven directament de processos operatius i de les activitats d'altres organitzacions o persones, i per determinar les mesures adequades de control de riscos.
3. Vigilància: un enfocament estructurat per vetllar perquè les mesures de control de riscos s'apliquin, funcionin correctament i contribueixin als objectius de l'organització.
4. Millora contínua: un enfocament estructurat per analitzar la informació obtinguda en la supervisió regular o l'auditoria, o a partir d'altres fonts pertinents, i per extreure ensenyaments dels resultats i adoptar mesures preventives o correctores destinades a mantenir o millorar el nivell de seguretat.
5. Estructura i responsabilitat: un enfocament estructurat per definir les responsabilitats dels individus i els equips amb vista a assegurar la realització dels objectius de seguretat de l'organització.
6. Gestió de la competència: un enfocament estructurat per assegurar que els empleats tenen les competències necessàries per assolir els objectius de l'organització de manera segura, efectiva i eficient en totes les circumstàncies.
7. Informació: un enfocament estructurat per assegurar que la informació important estigui a disposició de les persones que han de prendre decisions o emetre judicis en tots els nivells de l'organització i garantir la integritat i la idoneïtat de la informació.
8. Documentació: un enfocament estructurat per garantir la traçabilitat de tota la informació pertinent.
9. Activitats de subcontractació: un enfocament estructurat per garantir que les activitats subcontractades es gestionin correctament a fi de poder assolir els objectius de l'organització i que es cobreixen totes les competències i tots els requisits.
10. Activitats de manteniment: un enfocament estructurat per garantir:
 - a) que totes les activitats de manteniment que afecten la seguretat i components bàsics per a la seguretat estan definides i gestionades adequadament i que tots els canvis necessaris per a aquestes activitats de manteniment que afecten la seguretat estan definits i gestionats adequadament sobre la base de l'experiència obtinguda i l'aplicació del mètode comú de seguretat per a l'avaluació i la valoració del risc, i degudament documentats,
 - b) la conformitat amb els requisits essencials per a la interoperabilitat,
 - c) l'aplicació i la revisió de les eines, els equips i les instal·lacions de manteniment específicament desenvolupats i requerits per a l'execució del manteniment,
 - d) l'anàlisi de la documentació inicial relacionada amb el vehicle per proporcionar el primer expedient de manteniment i vetllar per la seva execució correcta mitjançant el desenvolupament d'ordres de manteniment,
 - e) que aquests components (incloses les peces de recanvi) i materials s'utilitzen tal com especifiquen els encàrrecs de manteniment i la documentació del proveïdor; que s'emmagatzemen, es manipulen i es transporten de manera adequada tal com especifiquen

les ordres de manteniment i la documentació del proveïdor i que compleixen les normes nacionals i internacionals pertinents, així com els requisits de les ordres de manteniment corresponents,

f) que es determinen, es defineixen, es proporcionen, es registren i es mantenen disponibles instal·lacions, equips i eines adaptats i adequats per portar a terme els serveis de manteniment de conformitat amb les ordres de manteniment i altres especificacions aplicables, amb la garantia de l'execució segura del manteniment, l'ergonomia i la protecció de la salut,

g) que l'organització disposa de procediments per vetllar perquè el seu equip de mesura, totes les instal·lacions, els equips i les eines s'utilitzin, es calibrin, es preservin i es mantinguin correctament de conformitat amb procediments documentats.

11. Activitats de control: un enfocament estructurat per garantir:

a) que es retiren del servei els vehicles per portar a terme un manteniment programat, condicional o corrector quan sigui el moment, o sempre que es detectin defectes o altres necessitats,

b) les mesures de control de la qualitat necessàries,

c) que les tasques de manteniment es duen a terme de conformitat amb les ordres de manteniment i que s'emet la notificació de retorn al servei incloses possibles limitacions d'ús,

d) que es notifiquen, s'investiguen i s'analitzen els possibles casos d'incompliment en l'aplicació del sistema de gestió que puguin donar lloc a accidents, incidents, quasi incidents i altres incidències perilloses i que es prenen les mesures preventives necessàries d'acord amb el mètode comú de seguretat per a la vigilància,

e) procediments regulars d'auditoria i vigilància interna conformes al mètode comú de seguretat per a la vigilància.

ANNEX VII

Protecció dels passos a nivell

I. *Conceptes generals*

Als efectes que estableix aquest Reial decret, s'entén per:

a) Pas a nivell en plena via: és el situat a la zona de via compresa entre els senyals d'entrada de dues estacions ferroviàries col·laterals.

b) Pas a nivell a una estació: és el situat a la zona de vies compresa entre els senyals d'entrada d'una estació ferroviària.

c) Pas a nivell actiu: és el que protegeix els usuaris del pas o els avisa de l'aproximació del tren, mitjançant l'activació de dispositius físics situats al pas, que l'informen de quan no és segur creuar-lo. Aquests dispositius poden ser:

– D'avís:

- Visibles: llums.
- Acústics: campanes, botzines, clàxon, etc.

– De protecció:

- Semibarreres o barreres completes.
- Portes o cadenes.

d) Moment de circulació (AxT): producte de les intensitats mitjanes diàries de vehicles (A) i de trens (T) que travessen el pas a nivell al llarg d'1 any. És un paràmetre característic i representatiu d'un dia mitjà de l'any.

En el cas de passos a nivell que hagin de suportar temporalment un increment de trànsit a causa de la realització d'obres a les seves proximitats, el valor (A) s'ha d'estimar tenint en compte, addicionalment, el moviment de vehicles generat tant per la mateixa obra com per eventuais desviaments de trànsit.

e) Moment de circulació de vianants (PxT): producte de les intensitats mitjanes diàries d'usuaris (P) i de trens (T) que travessen el pas a nivell al llarg d'1 any. És un paràmetre característic i representatiu d'un dia mitjà de l'any.

f) Visibilitat tècnica (D_{tv} o D_{tp}): distància en metres que recorre un tren a la seva velocitat màxima permesa, durant el temps que triga a creuar el vehicle de carretera o el vianant d'una banda a l'altra del pas a nivell. Es defineix per a cada ús específic, i es calcula mitjançant l'aplicació de les fórmules següents:

– En passos a nivell per a ús específic de vehicles:

$$D_{tv} = 0,55 \cdot V_m \cdot \sqrt{29 + e \cdot n - e}$$

$$D_{tp} = 1,1 \cdot V_m \cdot \sqrt{6,25 + n}$$

– En passos a nivell per a ús específic de vianants o de vianants i bestiar:

$$D_{tp} = 0,28 \cdot V_m \cdot [2 + 1,43 \cdot (e \cdot n + 3,6 - e)]$$

$$D_{tp} = 0,28 \cdot V_m \cdot (1,43 + 5,72 \cdot n)$$

On:

D_{tv} , D_{tp} són les distàncies de visibilitat tècnica del pas a nivell, per a cada ús específic, en m.

V_m és la velocitat màxima permesa del tren a l'altura del pas a nivell, en km/h.

n és el nombre de vies existents al pas a nivell.

e és la distància entre eixos de via, en m. Es pren: $e = 4$ m, en passos a nivell.

g) Visibilitat real (D_{rv} o D_{rp}): distància, mesurada al llarg de l'eix de via, que hi ha entre el punt d'intersecció dels eixos del ferrocarril i la carretera o l'itinerari de vianants, i el punt on es troba el tren que es dirigeix cap al pas, just en el moment en què el tren es comença a albirar des del punt on està situat l'usuari del pas.

Als passos a nivell per a ús específic de vehicles, la posició de l'usuari s'estableix a l'eix de la carretera, i a una distància de cinc metres del carril més proper de la via.

Als passos a nivell per a ús específic de vianants la posició de l'usuari s'estableix a l'eix de l'itinerari de vianants, i a una distància d'un metre del carril més proper de la via.

Es considera com a visibilitat real del pas a nivell la més petita de les quatre visibilitats reals, mesurades des dels dos costats del pas i en els dos sentits de la via fèrria.

No es consideren distàncies de visibilitat real superiors a 500 m.

II. Classes de protecció dels passos a nivell

S'estableixen les següents classes de protecció de passos a nivell ordenades en funció creixent del nivell de protecció a l'usuari de la carretera o camí:

Classe P: passos a nivell amb protecció passiva, és a dir, que no disposen de cap sistema d'avís o protecció que adverteixi l'usuari (conductor o vianant) de l'arribada del tren.

Classe A: passos a nivell amb protecció activa, és a dir, que disposen d'un sistema d'avís i/o protecció que adverteix l'usuari (conductor o vianant) de l'arribada del tren. Dins d'aquest grup es distingeixen:

a) Classe A1 (protecció manual): l'avís o la protecció a l'usuari els activa o els efectua manualment personal ferroviari. Es regulen mitjançant una consigna de l'administrador d'infraestructures.

b) Classe A2 (protecció automàtica amb avís del costat de l'usuari): l'avís a l'usuari l'activa de manera automàtica el tren que s'aproxima o com a conseqüència de l'establiment d'un itinerari que afecti el pas.

c) Classe A3 (protecció automàtica amb protecció del costat de l'usuari): la protecció a l'usuari l'activa de manera automàtica el tren que s'aproxima o com a conseqüència de l'establiment d'un itinerari que afecti el pas. Queden compresos en aquesta classe els passos a nivell que, a més de la protecció, disposin de dispositius d'avís a l'usuari.

d) Classe A4 (protecció automàtica amb protecció del costat de la via): un senyal o un sistema de protecció de tren li permeten franquejar normalment el pas a nivell després de comprovar que aquest està completament protegit pel costat de l'usuari i està lliure d'obstacles.

III. Criteris per a l'aplicació de les classes de protecció

La taula següent indica els criteris per definir la classe de protecció mínima associada a cada pas a nivell. Així, en funció de factors com ara el trànsit de vehicles, el nombre de circulacions ferroviàries, el nombre de vianants que utilitzen el pas, les distàncies de visibilitat, la ubicació, etc., es determina la classe de protecció que s'ha d'aplicar.

Taula 1. Criteris per a l'aplicació de les classes de protecció als passos a nivell

Ús específic	Velocitat màxima del tren al pas a nivell (km/h)	Ubicació	A x T	A	Visibilitat real (D_{rv})	Classe de protecció mínima ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾	
Vehicles	≤ 40				≥ D_{rv} (Suficient)	P	
					< D_{rv} (Insuficient)	A2 ⁽¹⁾	
	40 < V_m < 160	Plena via		< 1.000		≥ D_{rv} (Suficient)	P
						< D_{rv} (Insuficient)	A2 ⁽¹⁾
				1.000 ≤ A x T < 1.500	< 100		A3
					≥ 100		
	≥ 160						Encreuaments a diferent nivell
							Passos a nivell provisionals
	Passos a nivell que requereixin protecció completa del costat de l'usuari, així com detecció d'obstacles durant l'activació de la protecció.						A4

Ús específic	Velocitat màxima del tren al pas a nivell (km/h)	Ubicació	Visibilitat real (D_{rp})	$P \times T$	P	Classe de protecció mínima ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾
Vianants, amb bestiar o sense ⁽²⁾	≤ 40		$\geq D_{rp}$ (Suficient)			P
			$< D_{rp}$ (Insuficient)			A2
	$40 < V_m < 160$	Plena via	$\geq D_{rp}$ (Suficient)	< 1.000	< 100	P
					≥ 100	P ⁽³⁾
				≥ 1.000	< 100	P
					≥ 100	A2
			$< D_{rp}$ (Insuficient)			
				Estació		
	≥ 160					Encreuaments a diferent nivell

⁽¹⁾ Alternativament s'admet una protecció A1 en els casos en què $A \times T < 100$ i $T \leq 2$.

⁽²⁾ Pas a nivell de vianants aïllat o que forma part d'un pas a nivell amb diversos usos específics.

⁽³⁾ S'ha d'instal·lar A2 als passos a nivell amb dos usos específics, de vianants i vehicles, quan per a aquest últim es disposi d'un sistema de protecció actiu de classe A2, A3 o A4.

⁽⁴⁾ En funció de la sinistralitat i altres factors externs o ambientals com ara dies de boira, l'administrador d'infraestructures ha de valorar la conveniència d'adoptar un nivell superior.

⁽⁵⁾ L'administrador d'infraestructures pot valorar complementar la protecció del pas amb sistemes de gravació que permetin la identificació d'infractors als passos en zones densament poblades, amb una alta intensitat d'usuaris o amb antecedents de sinistralitat. En aquest cas, s'ha de disposar de la corresponent senyalització informativa dels sistemes de gravació.

IV. Equipaments associats a la classe A1

Els equipaments que s'han de disposar són els següents:

- Senyalització horitzontal i vertical que s'ha de col·locar al costat de la carretera o camí, anàloga a la que indica la taula 2 per a la resta de les classes de protecció, segons es tracti d'un pas a nivell amb barreres o sense.
- Senyals amb informació fixa que s'han de col·locar al costat de la via fèrria, anàloga a la que indica la taula 4, que adverteixi el maquinista de la proximitat del pas, limitacions de velocitat, etc.
- Personal ferroviari habilitat a peu de pas responsable d'activar l'avís i/o la protecció a l'usuari.
- Si s'escau, elements o mesures de protecció addicionals de què ha de disposar el pas per a la seva operació (barreres de cadena, ressaltos a la calçada, etc.).
- Si s'escau, mesures de protecció addicionals (limitacions de pas per a determinats vehicles de la carretera, etc.).

A més, la consigna de l'administrador d'infraestructures ha d'indicar, entre altres aspectes:

- La metodologia de les comunicacions entre el personal ferroviari habilitat al pas a nivell i el responsable de circulació, així com el suport que s'ha d'utilitzar (telèfon mòbil, etc.).
- Les restriccions en les condicions de circulació dels trens, si s'escau, etc.

V. *Equipaments associats a les classes P, A2, A3 i A4. Costat de la carretera o camí*

Els passos a nivell en què $P > 100$ han de disposar d'un itinerari per a ús exclusiu de vianants, que ha de ser independent de la calçada de la carretera, excepte en els casos en què l'administrador d'infraestructures justifiqui adequadament la seva impossibilitat. El seu equipament s'ha d'adaptar al que indica la taula 2.

A continuació, es defineixen els equipaments mínims de protecció als usuaris de la carretera o camí, dels quals han de disposar els passos a nivell en funció de la seva classe de protecció corresponent.

Han d'estar constituïts per un o diversos dels elements següents:

- Senyals horitzontals i verticals col·locats a la carretera o camí, que avisen el conductor del vehicle de la proximitat del pas a nivell i de la seva protecció.
- Senyalització lluminosa i acústica, que avisa el conductor del vehicle de l'aproximació d'un tren al pas a nivell.
- Barreres o semibarreres, que bloquegen l'accés de vehicles al pas a nivell quan s'hi aproxima un tren.

Taula 2. Equipaments al costat de la carretera o camí associats a les diferents classes de protecció

Equipament a la carretera o camí	Classe de protecció
<p>Senyalització horitzontal i vertical definida a la normativa estatal de carreteres (*) per als passos a nivell sense barreres. En casos degudament justificats, (p. e. carreteres i camins amb trànsit feble i/o baixa velocitat de circulació) i mitjançant una resolució degudament motivada, el titular de la carretera o camí pot reduir o adaptar la senyalització anterior. En tot cas ha de mantenir com a mínim els senyals R-2, P-11 o P-11a i P-8, i col·locar sobre aquest últim una placa indicadora amb la distància fins al pas.</p> <p>Anàlogament, s'ha de prescindir de la senyalització horitzontal en el cas de paviments que no permetin assegurar-ne la permanència i la fixació adequades (terris, etc.).</p> <p>Als passos situats en nuclis urbans, la senyalització que s'ha de col·locar s'ha d'adaptar a les característiques urbanes dels carrers o vials i, en general, s'ha de col·locar sobre qualsevol itinerari que conflueixi a l'entorn del pas a nivell.</p>	P i A2
<p>Senyalització horitzontal i vertical definida a la normativa estatal de carreteres (*) per als passos a nivell amb barreres.</p> <p>Als passos situats en nuclis urbans, la senyalització que s'ha de col·locar s'ha d'adaptar a les característiques urbanes dels carrers o vials i, en general, s'ha de col·locar sobre qualsevol itinerari que conflueixi a l'entorn del pas a nivell.</p>	A3 i A4
<p>Senyalització lluminosa, composta per un conjunt de dos focus vermells, preferentment horitzontals, que lluen llampurnejant de manera alternativa, situats al marge dret de la carretera o camí, de conformitat amb el sentit de la circulació.</p> <p>S'ha de col·locar un conjunt a cada costat del pas a nivell.</p> <p>Quan les condicions de visibilitat d'aquest senyal des de la carretera o camí o la intensitat de la seva circulació així ho aconsellin, s'han de col·locar senyals addicionals al marge esquerre d'aquesta.</p> <p>La senyalització lluminosa s'ha d'activar, com a mínim, 30 seg abans de l'arribada del tren (als A2), o amb l'antelació suficient perquè el procés de protecció del pas a nivell (baixada de barreres i detecció d'obstacles als A3 i A4) hagi finalitzat abans del límit esmentat. Ha d'estar activada fins que el tren hagi franquejat el pas.</p> <p>La seva activació i desactivació s'han d'efectuar normalment mitjançant l'accionament automàtic o enclavat.</p> <p>L'activació de la senyalització lluminosa és una condició necessària (encara que no suficient a les classes A3 i A4) perquè l'SPN mostri al maquinista la indicació de «Pas a nivell protegit».</p> <p>Als passos situats en nuclis urbans:</p> <ul style="list-style-type: none"> – La senyalització lluminosa s'ha d'adaptar a les característiques urbanes dels carrers o vials. En cas que hi hagi semàfors als carrers esmentats, se n'ha de compatibilitzar el funcionament amb la senyalització lluminosa del pas a nivell. – La senyalització lluminosa ha de ser visible des de qualsevol itinerari que conflueixi a l'entorn del pas a nivell. – Quan el nombre de vianants que utilitzin el pas a nivell obligui a disposar d'algun carril reservat per a l'ús exclusiu de vianants, independent de la calçada de la carretera, la senyalització anterior s'ha de complementar amb els senyals lluminosos específics per a vianants que defineix el capítol VI, que s'han de situar sobre els carrils esmentats. 	A2, A3 i A4
<p>Rètol lluminós «UN ALTRE TREN», integrat a la senyalització lluminosa del marge dret de la carretera. S'ha d'il·luminar llampurnejant, per avisar de l'arribada d'un nou tren, quan l'anterior acaba de franquejar el pas a nivell.</p>	A2

Equipament a la carretera o camí	Classe de protecció
<p>Senyal acústic, integrat a la senyalització lluminosa del marge dret de la carretera o camí. Comença a sonar simultàniament amb l'activació d'aquella i cessa quan conclou:</p> <ul style="list-style-type: none"> – El pas del tren, o, en el cas de successió de trens, l'últim d'aquests (als A2). – El tancament de les barreres o semibarreres (als A3 i A4). <p>En casos degudament justificats per les condicions de l'entorn, es pot reduir el nivell acústic d'aquest senyal.</p>	A2, A3 i A4
<p>Semibarreres o barreres mòbils, per tallar l'accés dels vehicles des de la carretera a les vies del ferrocarril. Les semibarreres poden ser simples (d'entrada) o dobles (d'entrada i de sortida), en funció del fet que tallin la meitat dreta de la calçada o la seva totalitat. S'han de col·locar a banda i banda del pas a nivell.</p> <p>La seva obertura i tancament s'han d'efectuar normalment mitjançant l'accionament automàtic o enclavat.</p> <p>Han d'estar dotades d'un abalisament reflector constituït per franges vermelles i blanques. Quan les condicions de visibilitat ho aconsellin, han de disposar d'elements lluminosos que permetin visualitzar-les mentre no estiguin completament obertes.</p> <p>Les barreres, les semibarreres simples i les semibarreres d'entrada en el cas de semibarreres dobles:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Han d'iniciar el seu tancament amb un retard mínim de 6 seg després de l'activació de la senyalització lluminosa. – Les barreres i semibarreres simples han de quedar totalment tancades abans que l'SPN mostri al maquinista la indicació de «Pas a nivell protegit» i, almenys, 30 seg abans del pas del tren. – En cas d'absència total d'energia elèctrica per al seu funcionament, han de disposar d'algun mecanisme a prova de fallades, que els permeti quedar automàticament en posició tancada (condició segura per a l'usuari del PN). <p>Les semibarreres de sortida, en cas de semibarreres dobles:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Han d'iniciar el tancament quan les d'entrada s'hagin tancat totalment i després de comprovar, als A4, l'absència d'obstacles a la via. – Han de quedar totalment tancades abans que el senyal de pas a nivell (SPN) mostri al maquinista la indicació de «Pas a nivell protegit» i, almenys, 30 seg abans del pas del tren. – En cas d'absència total d'energia elèctrica per al seu funcionament, han de disposar d'algun mecanisme a prova de fallades, que els permeti quedar automàticament en posició oberta (condició segura per a l'usuari del PN). <p>Un cop tancades, totes les barreres han de romandre així fins que el tren hagi franquejat el pas.</p> <p>Els passos amb la classe de protecció A4 han de disposar sempre de barreres completes o semibarreres dobles.</p>	A3 i A4

(*) Independentment de qui en sigui el titular.

Qualsevol avaria rellevant per a la seguretat del sistema ha d'activar els mecanismes d'avís corresponents en el costat del ferrocarril (maquinista o responsable de circulació).

El sistema de protecció dels passos a nivell de les classes A2, A3 i A4 no ha d'estar activat durant un temps excessiu, amb la finalitat de facilitar el trànsit dels usuaris de la carretera o camí. Per això:

- a) Els enclavats han d'estar oberts durant almenys 3 minuts, per cada interval de temps de 10 minuts.
- b) Els automàtics han de disposar d'un sistema d'obertura automàtica per evitar que, en cas d'anormalitat, puguin estar tancats durant un període de més de 10 minuts.

VI. *Equipaments als passos a nivell per a l'ús específic de vianants i de vianants i bestiar. Costat del vianant*

En aquest apartat es defineixen els equipaments que han de tenir els passos a nivell d'ús específic de vianants o de vianants i de bestiar, tant si estan aïllats com si formen part d'un pas a nivell amb altres usos específics. Aquests equipaments són els següents:

Taula 3. Equipaments específics del costat del vianant en passos de vianants associats a les diferents classes de protecció

Equipament específic en passos de vianants	Classe de protecció
Senyal P-11 (situació d'un pas a nivell sense barreres) o P-11a (situació d'un pas a nivell sense barreres de més d'una via fèrria), definits a l'art. 149.5 de l'RGC ¹ , depenent que hi hagi una o més vies fèrries. S'ha de col·locar al marge dret de la carretera i, si s'escau, adossat al pal de la senyalització lluminosa.	P, A2
Senyal R-100 (circulació prohibida). Aquest senyal s'ha de col·locar únicament quan sigui possible l'accés de vehicles de motor al pas a nivell. (L'accés no ha de ser possible amb elements d'aliment))	P, A2
Cartell amb la llegenda «ATENCIÓ AL TREN. PAS EXCLUSIU DE VIANANTS». S'ha de col·locar sobre el mateix pal del senyal P-11 o P-11a.	P (només vianants)
Cartell amb la llegenda «ATENCIÓ AL TREN. PAS EXCLUSIU DE VIANANTS I BESTIAR». S'ha de col·locar sobre el mateix pal del senyal P-11 o P-11a.	P (vianants i bestiar)
Cartell amb la llegenda «ATENCIÓ AL SEMÀFOR. PAS EXCLUSIU DE VIANANTS». S'ha de col·locar sobre el mateix pal del senyal P-11 o P-11a.	A2
Elements d'aliment: barreres, laberints, pilons, etc., col·locats als accessos des del camí a l'empostissat de la via, els quals han de permetre, si s'escau, el pas del bestiar.	P, A2
Tanca lateral de la via en les proximitats del pas, sempre que sigui factible.	P, A2
Senyal lluminós que representa un pictograma de silueta humana en posició d'espera, en vermell fix, i la llegenda «ATENCIÓ, NO PASSEU», en vermell llampurnejant. Per cada carril delimitat per al pas de vianants (i bestiar, si s'escau), s'han de col·locar dos senyals, un a cada costat del pas a nivell, orientats de manera que siguin visibles des de l'altre costat de les vies. En instal·lacions amb quatre o més vies s'han de col·locar senyals intermedis dobles, orientats un en cada sentit. La senyalització s'ha d'activar, com a mínim, 30 seg abans de l'arribada del tren i ha de romandre activada fins que aquest hagi franquejat el pas. Aquesta activació és necessària perquè l'SPN mostri la indicació de «Pas a nivell protegit». La seva activació i desactivació s'han d'efectuar mitjançant l'accionament automàtic o enclavat. La falta d'indicació d'un dels senyals de vianants instal·lats ha de portar l'SPN a la seva indicació més restrictiva («Pas a nivell sense protecció»).	A2
Rètol lluminós «UN ALTRE TREN», integrat a la senyalització lluminosa anterior, o adossat a aquesta. S'ha d'il·luminar llampurnejant, per avisar de l'arribada d'un nou tren, quan l'anterior acaba de franquejar el pas a nivell.	A2
Senyal acústic associat al senyal lluminós anterior. Comença a sonar simultàniament amb aquest i cessa quan conclou el pas del tren, o en el cas de successió de trens, l'últim d'aquests.	A2
Qualsevol avaria rellevant per a la seguretat del sistema ha d'activar els mecanismes d'avís corresponents en el costat del ferrocarril (maquinista o responsable de circulació). El sistema de protecció dels passos a nivell de la classe A2 no ha d'estar activat durant un temps excessiu, amb la finalitat de facilitar el trànsit dels vianants. Per això: a) Els enclavats han d'estar oberts durant almenys 3 minuts, per cada interval de temps de 10 minuts. b) Els automàtics han de disposar d'un sistema d'obertura automàtica per evitar que, en cas d'anormalitat, puguin estar tancats durant un període de més de 10 minuts.	

¹ Reglament general de circulació per a l'aplicació i el desplegament de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial decret 1428/2003, de 21 de novembre.

VII. *Equipaments associats a les classes P, A2, A3 i A4. Costat de la via fèrria*

Els equipaments mínims de protecció a la via fèrria, dels quals han de disposar els passos a nivell en funció de la seva classe de protecció corresponent, són els següents:

Taula 4. Equipaments del costat del ferrocarril associats a les diferents classes de protecció

Equipament a la via	Classe de protecció
Senyals amb informació fixa (cartells grans) definida a la normativa estatal ferroviària ² que avisin el maquinista de la proximitat del pas a nivell, obligació de xiular, etc.	P, A2, A3, A4
Senyal de pas a nivell protegit/sense protecció (SPN) que informa el maquinista de la proximitat del pas a nivell i si aquest està protegit o no. Ha d'estar separat del pas a nivell una distància equivalent, com a mínim, a la de frenada de servei d'un tren que circula a la velocitat màxima autoritzada en el tram. El senyal ha de mostrar només l'aspecte de «Pas a nivell protegit» després d'haver rebut tota la seqüència adequada de comprovacions (senyalització lluminosa i acústica activades, tancament de barreres o semibarreres, detecció d'obstacles a la via, etc.) que garanteixin que el procés de protecció del pas a nivell ha conclòs de manera satisfactòria.	A2, A3, A4 (automàtics)
Detecció d'obstacles a la via, que informa, a través del senyal del pas a nivell, de la possible presència de vehicles d'una certa mida en el pas, durant l'activació de la protecció.	A4

² Reglament de circulació ferroviària, aprovat pel Reial decret 664/2015, de 17 de juliol.

VIII. *Protecció de caràcter provisional en cas d'avaría del sistema de protecció d'un pas a nivell*

Quan es produeixi una avaria en la instal·lació de protecció del pas a nivell (ja sigui de la classe A2, A3 o A4) o del seu enclavament, es pot operar provisionalment de manera manual i durant el temps estrictament necessari per reparar-lo, amb el compliment de les disposicions que estableix el Reglament de circulació ferroviària, aprovat pel Reial decret 664/2015, de 17 de juliol. En aquest cas, el personal ferroviari habilitat a peu de pas, un cop rebuda la confirmació d'aproximació d'un tren per part del responsable de circulació, ha d'activar l'avís i/o la protecció a l'usuari.

IX. *Especificacions tècniques que han de complir els sistemes de protecció dels passos a nivell*

Tots els sistemes de protecció dels passos a nivell han de complir els requisits que estableix aquest Reial decret, així com l'especificació tècnica ferroviària corresponent.

X. *Equipaments associats als passos a nivell particulars*

Els equipaments que s'han de disposar són els següents:

- Senyalització vertical i horitzontal, si s'escau, que s'han de col·locar en el costat de la carretera o camí, anàloga a la que indica la taula 2 per a les classes de protecció dels passos a nivell públics, i ha de disposar com a mínim dels senyals R-2 i P-11 o P-11a.
- Mesures de control d'accés establertes a l'autorització atorgada per l'administrador d'infraestructura.
- Senyals amb informació fixa que s'han de col·locar en el costat de la via fèrria que adverteixi el maquinista de la proximitat del pas, limitacions de velocitat, etc.

ANNEX VIII

Protecció dels encreuaments entre andanes

I. Conceptes generals

Als efectes que estableix aquest Reial decret, s'entén per:

a) Distància de visibilitat tècnica (D_{tp}): distància en metres que recorre un tren a la seva velocitat màxima permesa, durant el temps que triga a creuar l'usuari d'una banda a l'altra de l'encreuament entre andanes. Es calcula mitjançant l'aplicació de les fórmules següents:

$$D_{tp} = 0,28 \cdot V_m \cdot T_c$$

On:

D_{tp} és la distància de visibilitat tècnica de l'encreuament entre andanes, en m.

V_m és la velocitat màxima permesa del tren a l'altura de l'encreuament entre andanes, en km/h.

T_c és el temps que utilitza un vianant per creuar les vies entre andanes, expressat en segons. Es calcula mitjançant l'expressió següent:

$$T_c = 2 + 1,43 \cdot D_a$$

D_a és la distància que ha de recórrer el vianant al llarg de l'alineació de l'encreuament entre andanes, en m. A manca de dades i com a estimació general, es pot calcular com a:

$$D_a = e \cdot (n - 1) + 2 \cdot d$$

On:

n és el nombre de vies existents a l'encreuament entre andanes.

e és la distància entre eixos de via, en m. A manca de dades s'ha de prendre: $e = 5$ m.

d és la distància de la vora de l'andana a l'eix de la via més propera, en m. Es pot prendre:

Ample de via nominal (m)	Valor de «d» (m)
1,668	1,80
1,435	1,70
1,000	1,60

Amb l'aproximació anterior, la D_{tp} estimada seria:

$$D_{tp} = 0,28 \cdot V_m \cdot [2 + 1,43 \cdot (e \cdot n - e + 2 \cdot d)]$$

I en el cas particular de l'ample ibèric i $e = 5$ m:

$$D_{tp} = 2 \cdot V_m \cdot n$$

b) Distància de visibilitat real (D_{rp}): distància, mesurada al llarg de l'eix de via, que hi ha entre el punt d'intersecció dels eixos del ferrocarril i de l'encreuament entre andanes, i el punt on es troba el tren que es dirigeix cap a l'encreuament, just en el moment en què el tren es comença a albirar des del punt on està situat l'usuari de l'encreuament.

Als encreuaments entre andanes, la posició de l'usuari s'estableix en la intersecció entre l'eix de l'encreuament entre andanes i la vora de l'andana.

Es considera com a visibilitat real de l'encreuament entre andanes la més petita de les quatre visibilitats reals mesurades des dels dos costats de l'encreuament i en els dos sentits de la via fèrria.

No es consideren distàncies de visibilitat real superiors a 500 m.

c) Moment de circulació de vianants (PxT): producte de la intensitat mitjana d'usuaris (P) i trens (T) que travessen diàriament l'encreuament entre andanes.

II. Classes de protecció dels encreuaments entre andanes

Els tipus de protecció que s'han d'aplicar en els encreuaments entre andanes s'han de definir a les instruccions ferroviàries corresponents. Tots han d'estar englobats en les dues classes següents:

Classe 1: comprèn els tipus de protecció següents:

- Protecció passiva que no dona a l'usuari informació específica de l'arribada del tren.
- Protecció activa que avisa l'usuari de l'arribada del tren, i l'accionament de la qual és aliè a aquest últim.
- Protecció activa que avisa l'usuari de l'arribada del tren per part de personal ferroviari.

Classe 2: protecció activa (senyalització lluminosa i acústica) que avisa l'usuari de l'arribada del tren i que aquest acciona en aproximar-se a l'encreuament.

III. Criteris per a l'aplicació de les classes de protecció

La taula següent indica els criteris per definir la classe de protecció mínima associada a cada encreuament entre andanes. Així, en funció de factors com ara el nombre de circulacions ferroviàries, el nombre d'usuaris que utilitzen l'encreuament, les distàncies de visibilitat, etc., es determina la classe de protecció que s'ha d'aplicar.

Taula 1. Criteris per a l'aplicació de les classes de protecció mínima als encreuaments entre andanes nous i existents

Encreuament nou o existent	Velocitat màxima del tren a l'encreuament (km/h)	Visibilitat real (D_{rp})	T' (¹)	Classe de protecció mínima
Nou	≤ 40	$\geq D_{tp}$ (Visibilitat suficient)		Classe 2
Existent	< 160		< 8	Classe 1
		≥ 8	Classe 2	
Nou	≤ 40	$< D_{tp}$ (Visibilitat insuficient)		Encreuament a diferent nivell
Existent	< 160			Classe 2
Nou	> 40			Encreuament a diferent nivell
Existent	≥ 160			

(¹) Nombre mitjà de circulacions en l'hora punta dels dies de la setmana de l'any amb més trànsit.

No obstant el que reflecteix la taula anterior, a través de l'aplicació del mètode comú de seguretat per a l'avaluació i la valoració del risc, l'administrador d'infraestructures pot valorar la conveniència d'adoptar nivells superiors de protecció als mínims que indica la taula, així com mesures addicionals de protecció de l'encreuament o de restricció de la circulació, en funció d'altres factors com ara el nombre d'usuaris que utilitzen l'encreuament, la coexistència a l'estació de trens amb parada comercial i sense, circumstàncies excepcionals d'ús de l'estació, o de factors externs o ambientals com la freqüència de dies de boira.

IV. Equipaments associats a cada classe de protecció

En aquest apartat es defineixen els equipaments mínims que han de tenir els encreuaments entre andanes i la via fèrria en funció de la seva classe de protecció corresponent.

Taula 2. Equipaments específics del costat de l'usuari en encreuaments a nivell associats a les diferents classes de protecció

Equipament a les andanes de tots dos costats de l'encreuament	Classe de protecció
Senyalització vertical i horitzontal que adverteixi l'usuari de l'existència i del perill de l'encreuament.	1 i 2
Senyalització lluminosa i acústica accionada que s'ha d'activar quan el sistema detecti l'aproximació d'un tren a l'encreuament i, com a mínim, 30 seg abans del seu pas. Aquesta senyalització ha de romandre activada fins que conclougui el pas d'aquest.	2

Taula 3. Equipaments a la via de ferrocarril associats a les diferents classes de protecció

Equipament a la via	Classe de protecció
Senyals amb informació fixa que s'han de col·locar en el costat de la via fèrria que adverteixin el maquinista de l'obligació de xiular	1 i 2

ANNEX IX

Llista de seccions frontereres

Les seccions frontereres amb França són:

- Irun-Hendaia.
- Portbou-Cervera.
- Puigcerdà-la Tor de Querol.
- Figueres Vilafant-Perpinyà.
- Canfranc-Pau.

Les seccions frontereres amb Portugal són:

- Badajoz-Elvas.
- Tui-Valença do Minho.
- Fuentes de Oñoro-Vilar Formoso.
- Valencia de Alcántara-Frontera (km 428,5).

ANNEX X

Subsistemes

1. Llista de subsistemes

Als efectes d'aquest Reial decret, el sistema ferroviari es pot desglossar en els subsistemes següents:

- a) àmbits de naturalesa estructural:
- infraestructura,
 - energia,
 - control-comandament i senyalització a terra,

- control-comandament i senyalització a bord,
- material rodant, o

b) àmbits de naturalesa funcional:

- explotació i gestió del trànsit,
- manteniment,
- aplicacions telemàtiques per a serveis de viatgers i de transport de mercaderies.

2. Descripció dels subsistemes

Els elements i els aspectes relacionats amb la interoperabilitat i l'ordre en què aquests puguin ser objecte de regulació a cada especificació tècnica d'interoperabilitat, els subsistemes comprenen el següent:

2.1 Infraestructura. La via estesa, els equips de via, els passos a nivell, les obres civils (ponts, túnels, etc.), els elements de les estacions vinculats al ferrocarril (incloses les entrades, les andanes, les zones d'accés, els locals de serveis, els lavabos i els sistemes d'informació, així com les seves característiques d'accessibilitat per a persones amb discapacitat i persones amb mobilitat reduïda) i els equips de seguretat i protecció.

2.2 Energia. El sistema d'electrificació, incloses les línies aèries i l'equip a terra del sistema de mesurament i de tarifació del consum d'electricitat.

2.3 Control-comandament i senyalització a terra. Tots els equips a terra necessaris per garantir la seguretat, i el comandament i el control de la circulació dels trens autoritzats a transitar per la xarxa.

2.4 Control-comandament i senyalització a bord. Tots els equips a bord necessaris per garantir la seguretat, i el comandament i el control de la circulació dels trens autoritzats a transitar per la xarxa.

2.5 Explotació i gestió del trànsit. Els procediments i els equipaments associats que permeten assegurar una explotació coherent dels diferents subsistemes estructurals, tant en condicions de funcionament normal com de funcionament degradat, inclosa, en particular, la formació de trens, la conducció dels trens, i la planificació i la gestió del trànsit.

El conjunt de qualificacions professionals exigibles per a la prestació de qualsevol tipus de servei ferroviari.

2.6 Aplicacions telemàtiques. De conformitat amb l'annex I, aquest subsistema comprèn dues parts:

a) les aplicacions destinades als serveis de viatgers, inclosos els sistemes d'informació als viatgers abans del viatge i durant aquest, els sistemes de reserva i pagament, la gestió d'equipatges, i la gestió de les correspondències entre trens i amb altres formes de transport;

b) les aplicacions destinades als serveis de transport de mercaderies, inclosos els sistemes d'informació (seguiment en temps real de la mercaderia i dels trens), els sistemes de selecció i assignació, els sistemes de reserva, de pagament i de facturació, la gestió de les correspondències amb altres formes de transport, i l'expedició dels documents electrònics d'acompanyament.

2.7 Material rodant. L'estructura, el sistema de comandament i control de tots els equips del tren, els dispositius de captació de corrent elèctric, les unitats de tracció i transformació d'energia, l'equip de bord per al mesurament del consum i de la tarifació d'energia, l'equip de frenada i d'acoblament, els òrgans de rodolament (bogis, eixos, etc.) i la suspensió, les portes, les interfícies home/màquina (maquinista, personal a bord del tren i viatgers, incloses les seves característiques d'accessibilitat per a persones amb discapacitat i persones amb mobilitat reduïda), els dispositius de seguretat passius o actius, els dispositius necessaris per a la salut dels viatgers i del personal de bord.

2.8 Manteniment. Els procediments, els equips associats, les instal·lacions logístiques de manteniment i les reserves que permeten efectuar les operacions de manteniment

correctiu i preventiu de caràcter preceptiu previstes per assegurar la interoperabilitat del sistema ferroviari de la Xarxa Ferroviària d'Interès General i garantir les prestacions necessàries.

ANNEX XI

Requisits essencials

1. *Requisits generals*

1.1 Seguretat.

1.1.1 El disseny, la construcció o la fabricació, el manteniment i la vigilància dels components crítics per a la seguretat i, en especial, dels elements que intervenen en la circulació dels trens han de garantir la seguretat en el nivell que correspon als objectius fixats per a la xarxa, fins i tot en situacions degradades definides.

1.1.2 Els paràmetres del contacte roda-carril han de complir els criteris d'estabilitat de rodolament necessaris per garantir una circulació totalment segura a la velocitat màxima autoritzada. Els paràmetres dels equips de frenada han de garantir que és possible parar, en la distància de frenada establerta, a la velocitat màxima autoritzada.

1.1.3 Els components utilitzats han de resistir els esforços normals o excepcionals especificats durant el seu període de servei. Aplicant els mitjans adequats s'han de limitar les repercussions de les seves fallades fortuïtes en la seguretat.

1.1.4 En el disseny de les instal·lacions fixes i del material rodant, així com en la tria dels materials utilitzats, és necessari tenir en compte l'objectiu de limitar la generació, la propagació i els efectes del foc i el fum en cas d'incendi.

1.1.5 Els dispositius destinats a ser manipulats pels usuaris s'han de dissenyar de tal manera que no posin en perill el seu maneig segur o la salut i la seguretat dels usuaris en cas d'una possible utilització no conforme als rètols d'instruccions.

1.2 Fiabilitat i disponibilitat. La vigilància i el manteniment dels elements fixos i mòbils que intervenen en la circulació dels trens s'han d'organitzar, portar a terme i quantificar de manera que en quedi assegurat el funcionament en les condicions previstes.

1.3 Salut.

1.3.1 Ni en els trens ni en les infraestructures ferroviàries s'han d'utilitzar materials que per la seva forma d'utilització puguin constituir un risc per a la salut.

1.3.2 En la tria, la instal·lació i la utilització d'aquest material s'ha de tenir en compte l'objectiu de limitar l'emissió de fums o gasos nocius i perillosos, especialment en cas d'incendi.

1.4 Protecció del medi ambient.

1.4.1 En la concepció del sistema ferroviari s'han d'avaluar i tenir en compte les repercussions de la seva implantació i explotació sobre el medi ambient, de conformitat amb el dret de la Unió Europea i la normativa interna espanyola que sigui aplicable en la matèria.

1.4.2 Els materials utilitzats als trens i les infraestructures han d'evitar l'emissió de fums o gasos nocius i perillosos per al medi ambient, especialment en cas d'incendi.

1.4.3 El material rodant i els sistemes d'alimentació d'energia s'han de concebre i fabricar de manera que siguin compatibles des del punt de vista electromagnètic amb les instal·lacions, els equips i les xarxes públiques o privades amb les quals puguin interferir.

1.4.4 El disseny i l'explotació del sistema ferroviari no han de donar lloc a la generació d'un nivell de soroll inadmissible:

- a les zones pròximes a infraestructures ferroviàries, segons defineix l'article 3, apartat 3, de la Directiva 2012/34/UE, i
- a la cabina del maquinista.

1.4.5 L'explotació del sistema ferroviari no ha de provocar al terra un nivell de vibracions inadmissible per a les activitats i el medi pel qual transiti, en les proximitats de la infraestructura i en un estat normal de manteniment.

1.5 Compatibilitat tècnica. Les característiques tècniques de les infraestructures i de les instal·lacions fixes han de ser compatibles entre si i amb les dels trens que hagin de circular pel sistema ferroviari. Aquest requisit inclou la integració segura del subsistema del vehicle en la infraestructura.

En cas que en algunes parts de la xarxa sigui difícil ajustar-se a les característiques esmentades, es poden aplicar solucions temporals que garanteixin la compatibilitat futura.

1.6 Accessibilitat.

1.6.1 Els subsistemes «infraestructura» i «material rodant» han de ser accessibles a persones amb discapacitat i a persones amb mobilitat reduïda per garantir un accés en igualtat de condicions amb els altres mitjançant la prevenció o la retirada de barreres i mitjançant altres mesures adequades. S'inclouen el disseny, la construcció, la renovació, la rehabilitació, el manteniment i l'explotació de les parts pertinents dels subsistemes als quals té accés el públic.

1.6.2 Els subsistemes «operacions» i «aplicacions telemàtiques per a serveis de viatgers» han d'oferir la funcionalitat necessària per facilitar l'accés a persones amb discapacitat i a persones amb mobilitat reduïda per garantir un accés en igualtat de condicions amb els altres mitjançant la prevenció o la retirada de barreres i mitjançant altres mesures adequades.

2. Requisits específics de cada subsistema

2.1 Infraestructura.

2.1.1 Seguretat. S'han de prendre mesures adequades per evitar l'accés o la irrupció no volguts a les instal·lacions.

Així mateix, s'han d'adoptar mesures que limitin el perill per a les persones, en especial en el moment del pas dels trens per les estacions.

Les infraestructures a què té accés el públic s'han de concebre i construir de manera que es limitin els riscos per a la seguretat de les persones (estabilitat, incendi, accessos, evacuació, andana, etc.).

S'han de prendre disposicions apropiades per tenir en compte les condicions especials de seguretat als túnels i els viaductes de gran longitud.

2.1.2 Accessibilitat. Els subsistemes de la infraestructura als quals tingui accés el públic han de ser accessibles a persones amb discapacitat i a persones amb mobilitat reduïda d'acord amb l'apartat 1.6.

2.2 Energia.

2.2.1 Seguretat. El funcionament de les instal·lacions d'alimentació d'energia no ha de posar en perill la seguretat dels trens ni de les persones (usuaris, personal d'explotació, habitants de l'entorn i tercers).

2.2.2 Protecció del medi ambient. El funcionament de les instal·lacions d'alimentació d'energia elèctrica o tèrmica no ha d'afectar el medi ambient per damunt dels límits especificats.

2.2.3 Compatibilitat tècnica. Els sistemes d'alimentació d'energia elèctrica/tèrmica utilitzats:

- han de permetre que els trens desenvolupin les prestacions especificades,
- en el cas de l'electricitat, han de ser compatibles amb els dispositius de captació instal·lats als trens.

2.3 Control-comandament i senyalització.

2.3.1 Seguretat. Les instal·lacions i les operacions de control-comandament i senyalització que s'utilitzin han de permetre que els trens circulin amb un nivell de seguretat que correspongui als objectius fixats per a la xarxa. Els sistemes de control-comandament i senyalització han de continuar permetent que circulin en condicions plenament segures els trens autoritzats a circular en condicions degradades.

2.3.2 Compatibilitat tècnica. Qualsevol infraestructura nova i qualsevol material rodant nou, construïts o desenvolupats després de l'adopció de sistemes de control-comandament i senyalització compatibles, han d'estar adaptats a la utilització d'aquests sistemes.

Els equips de control-comandament i de senyalització instal·lats als llocs de conducció dels trens han de permetre una explotació normal, en les condicions especificades, en el sistema ferroviari.

2.4 Material rodant.

2.4.1 Seguretat. Les estructures del material rodant i de les connexions entre vehicles han d'estar dissenyades de manera que protegeixin els espais en què es trobin els viatgers i els llocs de conducció en cas de col·lisió o descarrilament.

Els equips elèctrics no han de posar en perill la seguretat del funcionament de les instal·lacions de control-comandament i senyalització.

Les tècniques de frenada i els esforços exercits han de ser compatibles amb el disseny de les vies, les obres d'enginyeria i els sistemes de senyalització.

S'han de prendre mesures en matèria d'accés als components sota tensió elèctrica perquè no perilli la seguretat de les persones.

Hi ha d'haver dispositius que, en cas de perill, permetin als viatgers advertir el conductor i el personal del tren i posar-s'hi en contacte.

S'ha de garantir la seguretat dels passatgers que embarquin i desembarquin dels trens. Les portes d'accés han d'estar dotades d'un sistema de tancament i obertura que garanteixi la seguretat dels viatgers.

Hi ha d'haver sortides d'emergència i aquestes han d'estar senyalitzades.

S'han de prendre disposicions apropiades per tenir en compte les condicions especials de seguretat als túnels de gran longitud.

A bord dels trens hi ha d'haver un sistema d'il·luminació d'emergència amb una intensitat i autonomia suficients.

Els trens han de portar un sistema de sonorització que permeti que el personal del tren pugui adreçar missatges als viatgers.

S'ha de facilitar als passatgers informació fàcilment comprensible i exhaustiva sobre les normes que els siguin aplicables, tant a les estacions com als trens.

2.4.2 Fiabilitat i disponibilitat. El disseny dels equips vitals, de rodolament, tracció i frenada, així com de control-comandament, ha de permetre, en una situació degradada definida, la continuació del trajecte sense conseqüències nefastes per als equips que segueixin funcionant.

2.4.3 Compatibilitat tècnica. Els equips elèctrics han de ser compatibles amb el funcionament de les instal·lacions de control-comandament i senyalització.

En cas de tracció elèctrica, les característiques dels dispositius de captació de corrent han de permetre la circulació dels trens amb els sistemes d'alimentació d'energia del sistema ferroviari.

Les característiques del material rodant li han de permetre circular a totes les línies en què n'estigui prevista l'explotació, tenint en compte les condicions climàtiques corresponents.

2.4.4 Control. Els trens han d'estar equipats amb un aparell registrador. Les dades que reculli aquest aparell i el tractament de la informació han de ser objecte d'harmonització.

2.4.5 Accessibilitat. Els subsistemes del material rodant als quals tingui accés el públic han de ser accessibles a persones amb discapacitat i a persones amb mobilitat reduïda d'acord amb l'apartat 1.6.

2.5 Manteniment.

2.5.1 Salut i seguretat. Les instal·lacions tècniques i els procediments utilitzats als centres han de garantir una explotació segura del subsistema de què es tracti i no constituir una amenaça per a la salut i la seguretat.

2.5.2 Protecció del medi ambient. Les instal·lacions tècniques i els procediments utilitzats als centres de manteniment no han d'excedir els nivells de nocivitat admissibles per al medi circumdant.

2.5.3 Compatibilitat tècnica. Les instal·lacions de manteniment en què es tracti el material rodant han de permetre que es portin a terme les operacions de seguretat, higiene i comoditat en tots els materials per als quals s'hagin dissenyat.

2.6 Explotació i gestió del trànsit.

2.6.1 Seguretat. La coherència de les normes d'explotació de les xarxes, així com la qualificació dels maquinistes i del personal de tren i dels centres de control, han de garantir una explotació segura, tenint en compte els diferents requisits dels serveis transfronterers i nacionals.

Les operacions i la periodicitat del manteniment, la formació i la qualificació del personal que fa aquesta feina i del personal dels centres de control, així com el sistema d'assegurament de la qualitat establert pels operadors corresponents en els centres de control i manteniment han de garantir un nivell alt de seguretat.

2.6.2 Fiabilitat i disponibilitat. Les operacions i la periodicitat del manteniment, la formació i la qualificació del personal que fa aquesta feina i el personal dels centres de control, així com el sistema d'assegurament de la qualitat establert pels operadors corresponents en els centres de control i manteniment han de garantir un nivell alt de fiabilitat i disponibilitat del sistema.

2.6.3 Compatibilitat tècnica. La coherència de les normes d'explotació de les xarxes, així com la qualificació dels maquinistes, del personal de tren i dels encarregats de la gestió de la circulació, han de garantir l'eficàcia de l'explotació en el sistema ferroviari convencional, tenint en compte els diferents requisits dels serveis nacionals i transfronterers.

2.6.4 Accessibilitat. S'han d'adoptar mesures adequades per garantir que les normes operatives preveuen la funcionalitat necessària per garantir l'accessibilitat a persones amb discapacitat i a persones amb mobilitat reduïda.

2.7 Aplicacions telemàtiques al servei dels viatgers i del transport de mercaderies.

2.7.1 Compatibilitat tècnica. Els requisits essencials en els àmbits de les aplicacions telemàtiques que garanteixen un mínim de qualitat de servei als viatgers i als clients del sector de transport de mercaderies es refereixen, en especial, a la compatibilitat tècnica.

Per a aquestes aplicacions telemàtiques s'ha de garantir:

- que les bases de dades, els programes informàtics i els protocols de comunicació de dades es desenvolupin de manera que assegurin al màxim possible els intercanvis de dades tant entre aplicacions diferents com entre operadors diferents, amb exclusió de les dades comercials confidencials,

- un accés fàcil a la informació per part dels usuaris.

2.7.2 Fiabilitat i disponibilitat. Les formes d'utilització, gestió, actualització i manteniment de les bases de dades, els programes informàtics i els protocols de comunicacions de dades esmentats han de garantir l'eficàcia d'aquests sistemes i la qualitat del servei.

2.7.3 Salut. Les interfícies d'aquests sistemes amb els usuaris han de respectar les normes mínimes pel que fa a l'ergonomia i la protecció de la salut.

2.7.4 Seguretat. S'han de garantir nivells d'integritat i fiabilitat suficients per a l'emmagatzematge o la transmissió d'informació relacionada amb la seguretat.

2.7.5 Accessibilitat. S'han d'adoptar mesures adequades per garantir que els subsistemes de les aplicacions telemàtiques per a serveis de viatgers preveuen la funcionalitat necessària per garantir l'accessibilitat a persones amb discapacitat i a persones amb mobilitat reduïda.

ANNEX XII

Procediment de verificació «CE» dels subsistemes

1. Principis generals

S'entén per «verificació CE» el procediment portat a terme pel sol·licitant segons l'article 87 per demostrar que s'han complert els requisits del dret de la Unió Europea aplicable, incloses, si s'escau, les corresponents normes nacionals relatives a un subsistema determinat, i que es pot autoritzar l'entrada en servei del subsistema.

2. Certificat de verificació expedit per un organisme notificat

2.1 Introducció. Als efectes d'aquest Reial decret, la verificació per referència a les especificacions tècniques d'interoperabilitat és el procediment pel qual un organisme notificat comprova i certifica que el subsistema compleix les especificacions tècniques d'interoperabilitat (d'ara endavant, «ETI») corresponents.

Això s'entén sense perjudici de l'obligació del sol·licitant de complir els altres actes jurídics aplicables de la Unió Europea i les verificacions per part dels organismes d'avaluació exigides en altres normes.

2.2 Declaració de verificació intermèdia (d'ara endavant DVI).

2.2.1 Principis. A instància del sol·licitant, les verificacions es poden fer per a parts d'un subsistema o limitar-se a determinades etapes del procediment de verificació. En aquests casos, els resultats de la verificació es poden documentar en una «declaració de verificació intermèdia» (d'ara endavant «DVI») expedida per l'organisme notificat triat pel sol·licitant. La DVI ha de fer referència a les ETI respecte a les quals s'hagi avaluat la conformitat.

2.2.2 Parts del subsistema. El sol·licitant pot demanar una DVI per a qualsevol part en què decideixi dividir el subsistema. Cada part s'ha de comprovar en cada etapa descrita a l'apartat 2.2.3.

2.2.3 Etapes del procediment de verificació. El subsistema o determinades parts del subsistema s'han de comprovar a cadascuna de les etapes següents:

- a) fase de disseny general;
- b) producció: construcció, incloses, en particular, l'execució de les obres d'enginyeria civil, la fabricació, el muntatge dels components i el reglatge del conjunt;
- c) assaig final.

El sol·licitant pot demanar una DVI per a l'etapa de disseny (inclosos els assajos de tipus) i per a l'etapa de producció per al subsistema en el seu conjunt o per a qualsevol part en què el sol·licitant hagi decidit dividir-lo (vegeu l'apartat 2.2.2).

2.3 Certificat de verificació.

2.3.1 Els organismes notificats responsables de la verificació han d'avaluar el disseny, la producció i l'assaig final del subsistema i han d'expedir el certificat de verificació

destinat al sol·licitant, que, al seu torn, ha de redactar la declaració «CE» de verificació. El certificat de verificació ha de fer referència a les ETI respecte a les quals s'hagi avaluat la conformitat.

Quan un subsistema no hagi estat avaluat per comprovar la seva conformitat amb totes les ETI aplicables (per exemple, en el cas d'una excepció, una aplicació parcial de les ETI en el cas d'una rehabilitació o renovació, un període de transició en una ETI o un cas específic), el certificat de verificació ha d'indicar la referència exacta a les ETI o a les parts d'aquestes respecte a les quals l'organisme notificat no hagi examinat la conformitat durant el procediment de verificació.

2.3.2 Quan s'hagin expedit DVI, l'organisme notificat responsable de la verificació del subsistema ha de tenir en compte aquestes DVI i, abans d'expedir el seu certificat de verificació:

- a) ha de verificar que les DVI inclouen correctament els requisits pertinents de les ETI;
- b) ha de comprovar tots els aspectes que no quedin regulats per les DVI, i
- c) ha de comprovar l'assaig final del subsistema en el seu conjunt.

2.3.3 En cas de modificació d'un subsistema ja regulat per un certificat de verificació, l'organisme notificat ha d'efectuar únicament els exàmens i assajos que siguin pertinents i necessaris, és a dir, l'avaluació ha de concernir només les parts del subsistema que s'hagin modificat i les seves interfícies amb les parts no modificades del subsistema.

2.3.4 Cada organisme notificat que hagi participat en la verificació d'un subsistema ha d'elaborar un expedient tècnic de conformitat amb l'article 87.4 que compregui l'àmbit de les seves activitats.

2.4 Expedient tècnic que acompanya la declaració «CE» de verificació. L'expedient tècnic que acompanya la declaració «CE» de verificació l'ha de confeccionar/elaborar el sol·licitant, i ha d'incloure els elements següents:

a) característiques tècniques relacionades amb el disseny, inclosos plànols generals i de detall en relació amb l'execució, esquemes elèctrics i hidràulics, esquemes dels circuits de comandament-control, descripció dels sistemes informàtics i dels automatismes al nivell de detall suficient per documentar la verificació de conformitat efectuada, documentació sobre el funcionament i el manteniment, etc., pertinents per al subsistema en qüestió;

b) una llista dels components d'interoperabilitat incorporats al subsistema;

c) els expedients a què fa referència l'article 87.4, compilats per cada un dels organismes participants en la verificació del subsistema, que han d'incloure:

– còpies de les declaracions «CE» de conformitat i, quan sigui aplicable, de les declaracions «CE» d'idoneïtat per a l'ús establert per als components d'interoperabilitat i acompanyades, si s'escau, dels quaderns de càlculs corresponents i d'una còpia dels informes dels assajos i exàmens efectuats pels organismes notificats sobre la base de les especificacions tècniques comunes,

– quan se'n disposi, la DVI que acompanya el certificat de verificació, inclòs el resultat de la verificació de la seva validesa efectuada per l'organisme notificat,

– el certificat de verificació, acompanyat dels quaderns de càlculs corresponents i signat per l'organisme notificat responsable de la verificació, en què es faci constar que el subsistema compleix els requisits de les ETI aplicables i si s'escau normes nacionals d'aplicació i en què s'esmenti qualsevol reserva formulada durant l'execució de les activitats i que no s'hagi retirat; el certificat de verificació s'ha d'acompanyar, així mateix, dels informes de les inspeccions i les auditories que el mateix organisme hagi elaborat en compliment de la seva missió, segons indiquen els apartats 2.5.2 i 2.5.3;

d) certificats de verificació expedits d'acord amb altres actes jurídics de la Unió Europea;

e) quan es requereixi la verificació de la integració segura d'acord amb el que disposen els articles 112.1.d) i 127.1.c), l'expedient tècnic corresponent ha d'incloure l'informe o informes dels avaluadors sobre el mètode comú de seguretat per a l'avaluació de riscos.

2.5 Vigilància per part dels organismes notificats.

2.5.1 L'organisme notificat encarregat de verificar la realització del subsistema ha de tenir accés permanent a les obres, els tallers de fabricació, les zones d'emmagatzematge i de prefabricació, a les instal·lacions d'assaig i, en general, a qualsevol lloc que consideri necessari per al compliment de la seva funció. El sol·licitant ha de remetre a l'organisme notificat tots els documents necessaris amb aquesta finalitat i, en particular, els plans d'implementació i la documentació tècnica del subsistema.

2.5.2 L'organisme notificat responsable de comprovar la implementació ha de portar a terme auditories periòdiques per confirmar que es compleix el que disposen l'ETI o les ETI aplicables. Ha de presentar un informe d'auditoria als encarregats de la implementació. La seva presència pot ser requerida en determinades fases de l'obra.

2.5.3 D'altra banda, l'organisme notificat pot visitar sense avisar les obres o els tallers de fabricació. En ocasió d'aquestes visites, pot efectuar auditories completes o parcials. L'organisme notificat ha de facilitar un informe de la inspecció i, si s'escau, un informe de l'auditoria als professionals encarregats de l'execució.

2.5.4 L'organisme notificat ha d'estar en condicions de supervisar un subsistema en què s'hagi muntat un component d'interoperabilitat a fi d'avaluar, quan així ho requereixi l'ETI corresponent, la seva idoneïtat per a l'ús dins de l'entorn ferroviari en què es vulgui utilitzar.

2.6 Presentació. El sol·licitant ha de conservar una còpia de l'expedient tècnic que acompanya la declaració «CE» de verificació durant tota la vida útil del subsistema. Aquesta documentació s'ha de trametre, amb la sol·licitud prèvia, a qualsevol Estat membre de la Unió Europea o a l'Agència Ferroviària de la Unió Europea.

La documentació presentada en el marc d'una sol·licitud d'autorització d'entrada en servei s'ha de presentar davant l'autoritat a la qual se sol·licita l'autorització. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot sol·licitar que part o parts dels documents presentats juntament amb l'autorització es tradueixin a l'idioma castellà.

2.7 Publicació. Qualsevol organisme notificat ha de publicar amb caràcter periòdic la informació pertinent relacionada amb:

- a) les sol·licituds de verificació i les DVI rebudes;
- b) la sol·licitud d'avaluació de la conformitat i idoneïtat per a l'ús dels components d'interoperabilitat;
- c) les DVI expedides o denegades;
- d) els certificats de verificació i els certificats «CE» d'idoneïtat per a l'ús expedits o denegats;
- e) els certificats de verificació expedits o denegats.

2.8 Llengua. Els expedients i la correspondència relacionats amb el procediment de verificació «CE» s'han de redactar en idioma castellà quan l'empresa sol·licitant estigui establerta a Espanya o bé en una altra llengua oficial de la Unió Europea acceptada pel sol·licitant.

3. Certificat de verificació expedit per un organisme designat

3.1 Introducció. En cas que s'apliquin normes nacionals, la verificació ha d'incloure un procediment pel qual l'organisme designat ha de comprovar i certificar que el subsistema compleix les normes nacionals pertinents, notificades d'acord amb l'article 75, en relació amb cada Estat membre de la Unió Europea en què es pretengui que el subsistema sigui autoritzat per a la seva entrada en servei.

3.2 Certificat de verificació. L'organisme designat ha d'expedir el certificat de verificació destinat al sol·licitant.

Aquest certificat ha d'incloure una referència precisa a la norma o normes nacionals la conformitat de les quals hagi examinat l'organisme designat en el procés de verificació.

En el cas de les normes nacionals relatives als subsistemes que componguin un vehicle, l'organisme designat ha de dividir el certificat en dues parts: una en què constin les referències a les normes nacionals estrictament relacionades amb la compatibilitat tècnica entre el vehicle i la xarxa, i l'altra sobre totes les altres normes nacionals.

3.3 Expedient. L'expedient compilat per l'organisme designat que acompanya el certificat de verificació en el cas de les normes nacionals s'ha d'incloure en l'expedient tècnic que acompanya la declaració «CE» de verificació a què es refereix l'apartat 2.4 i ha de contenir les dades tècniques pertinents per a l'avaluació de la conformitat del subsistema amb les normes nacionals.

3.4 Llengua. Els expedients i la correspondència relacionats amb el procediment de verificació «CE» s'han de redactar en idioma castellà quan l'empresa sol·licitant estigui establerta a Espanya, o bé en una altra llengua oficial de la Unió Europea acceptada pel sol·licitant.

4. Verificació de parts de subsistemes de conformitat amb l'article 87, apartat 7

En els casos en què s'hagi d'expedir un certificat de verificació per a determinades parts d'un subsistema, les disposicions d'aquest annex s'han d'aplicar, *mutatis mutandis*, a aquestes parts.

ANNEX XIII

Característiques tècniques preliminars del subsistema

1. Dins de la comunicació prèvia s'ha d'incloure la informació relativa a les característiques tècniques preliminars de cada un dels subsistemes afectats per l'actuació. Aquesta informació s'ha de facilitar desglossada per subsistemes i s'ha d'elaborar sobre la base de les dades més actualitzades de què es disposi en el moment d'elaborar la comunicació prèvia.

2. La informació de cada subsistema s'ha de referir a les seves característiques generals, les seves interfícies, els seus elements singulars, les novetats tècniques que, si s'escau, comporti i, en general, qualsevol altra informació rellevant per conèixer la magnitud del canvi proposat, per poder determinar el procediment requerit per a la seva entrada en servei i, eventualment, per decidir la forma de seguiment del procés de construcció i avaluació del subsistema.

Es consideren elements singulars aquells que comportin l'existència de riscos específics. Entre d'altres, es consideren elements singulars els túnels amb una longitud superior a 5 km i els viaductes d'una longitud superior a 1 km.

Es considera innovador un subsistema o un element d'aquest quan comporti aspectes tècnics per als quals no hi hagi normes o especificacions tècniques de suport o sistemes de referència comparables per a tot el seu cicle de vida útil com ara: nous tipus de canviadors d'ample, superestructura de via de via de 3 fils, nous tipus d'aparells de via o noves tecnologies relatives als subsistemes energia o CMS.

3. En cas de modificació de subsistemes existents, la informació ha de reflectir clarament els subsistemes que es modifiquen, les característiques que es mantenen i les que es modifiquen, així com si la modificació afecta el conjunt de la línia, estació o terminal o només una part. Quan es modifiquin les característiques tècniques, la informació ha d'incloure tant les característiques noves com les preexistents.

4. Si les característiques preliminars d'algun subsistema no es coneixen en el moment de la comunicació prèvia, se'n pot informar en una comunicació prèvia posterior.

Quan alguna de les característiques tècniques es modifiqui, s'ha de trametre una comunicació prèvia complementària per donar-ne compte.

5. La informació relativa a les característiques tècniques preliminars de cada un dels subsistemes afectats per l'actuació s'ha d'adequar a cada cas, prenent com a referència la següent:

- i. Característiques tècniques preliminars de caràcter general.
 - Tipus de trànsit.
 - Ample de via.
 - Longitud màxima dels trens de viatgers i/o mercaderies.
 - Velocitats de disseny: màxima i mínima.
 - Càrrega màxima per eix.
- ii. Característiques tècniques preliminars del subsistema infraestructura.
 - Paràmetres de traçat.
 - Seccions transversals tipus. Gàlibs.
 - Característiques tècniques de la plataforma.
 - Elements singulars o innovadors. Característiques.
 - Característiques tècniques dels túnels: secció tipus, revestiment, mètode constructiu, voreres, galeries de connexió, si s'escau.
 - Característiques tècniques de les estructures: tipologia, mètode constructiu, longitud, nombre d'obertures, llums.
 - Existència o no de passos a nivell.
 - Existència o no de tancament. Característiques.
 - Característiques tècniques de les estacions i/o terminals: vies generals i vies d'apartador, andanes, passos entre andanes, àrees tècniques, àrees d'atenció al viatger o de tractament de mercaderies. Accessibilitat.
 - Tipologia i armament de la via.
 - Tipologia dels aparells de via.
 - Interfícies amb altres subsistemes.
- iii. Característiques tècniques preliminars del subsistema energia.
 - Tensió o tensions elèctriques de funcionament.
 - Tipologia de les instal·lacions de captació d'energia pels trens.
 - Subestacions: tipologia, potència.
 - Elements innovadors. Característiques.
 - Interfícies amb altres subsistemes.
- iv. Característiques tècniques preliminars del subsistema CMS.
 - Tipus de bloqueig.
 - Tipus d'enclavaments.
 - Programa d'explotació.
 - Sistemes de detecció de trens.
 - Sistemes de protecció del tren. En cas d'implantar-se un ERTMS/ETCS s'han d'indicar les versions d'SRS i en sistemes ASFA s'ha d'indicar la versió d'aquest a què són conformes els equips fixos. Sistemes de conducció automàtica, si s'escau.
 - Sistemes de control centralitzat d'explotació i de formació automàtica d'itineraris.
 - Sistemes de comunicació GSM-R i/o «tren-terra». Telecomandaments.
 - Elements innovadors o singulars. Característiques.
 - Existència d'altres elements de detecció (caiguda d'objectes, vent lateral, eixos/caixes calents, arrossegament d'objectes, etc.) o de control d'elements (passos a nivell, commutació de tensió en la línia aèria de contacte, etc.).
 - Interfícies amb altres subsistemes.