

Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
«BOE» núm. 286, de 29 de octubre de 2020
Referencia: BOE-A-2020-13115

ÍNDICE

<i>Preámbulo</i>	4
TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales.	7
TÍTULO I. Régimen de seguridad operacional sobre la red ferroviaria de interés general	9
CAPÍTULO I. La seguridad operacional ferroviaria	9
CAPÍTULO II. Desarrollo y gestión de la seguridad ferroviaria.	12
CAPÍTULO III. Autorización de seguridad.	15
CAPÍTULO IV. Certificado de seguridad único.	18
CAPÍTULO V. Entidades encargadas del mantenimiento	23
CAPÍTULO VI. Régimen aplicable al personal ferroviario	25
Sección 1.ª Acceso del personal ferroviario a los servicios de formación	25
Sección 2.ª Cualificación del personal ferroviario	26
Sección 3.ª Planificación del trabajo del personal ferroviario	26
Sección 4.ª Control de consumo de sustancias que puedan perturbar el desempeño del servicio ferroviario	28
CAPÍTULO VII. Pasos a nivel y otras intersecciones.	31
Sección 1.ª Disposiciones generales de pasos a nivel	31
Sección 2.ª Protección de pasos a nivel	34
Sección 3.ª Supresión y reordenación de pasos a nivel	35
Sección 4.ª Cruces entre andenes y de uso exclusivo de la actividad ferroviaria o de los servicios de emergencia	37

CAPÍTULO VIII. Cruces a distinto nivel y estructuras sobre líneas férreas	39
CAPÍTULO IX. Protección de las infraestructuras ferroviarias	41
CAPÍTULO X. Regímenes específicos de seguridad operacional en la circulación ferroviaria aplicables a secciones de la red ferroviaria de interés general o a circulaciones que por ella discurren	43
TÍTULO II. Interoperabilidad del sistema ferroviario	46
CAPÍTULO I. Requisitos esenciales	46
CAPÍTULO II. Especificaciones técnicas de interoperabilidad y normas nacionales	46
CAPÍTULO III. Componentes de interoperabilidad	48
CAPÍTULO IV. Subsistemas	50
CAPÍTULO V. Organismos de evaluación de la conformidad.	53
TÍTULO III. Autorizaciones de los subsistemas, líneas y vehículos	59
CAPÍTULO I. Subsistemas fijos y líneas	59
Sección 1. ^a Disposiciones generales	59
Sección 2. ^a Procedimiento de autorización de entrada en servicio de subsistemas estructurales fijos	61
Sección 3. ^a Procedimiento de autorización de puesta en servicio de líneas, tramos, estaciones y terminales	66
Sección 4. ^a Explotación de líneas	68
CAPÍTULO II. Subsistemas móviles y vehículos	69
Sección 1. ^a Disposiciones generales	69
Sección 2. ^a Procedimiento de autorización de puesta en el mercado de vehículos por la agencia estatal de seguridad ferroviaria.	70
Sección 3. ^a Procedimiento de autorización de puesta en el mercado de vehículos por la agencia ferroviaria de la unión europea	73
Sección 4. ^a Circulaciones para pruebas, ensayos o traslados	74
Sección 5. ^a Actuaciones tras la autorización de puesta en el mercado de los vehículos: explotación de vehículos ferroviarios	76
TÍTULO IV. Supervisión e inspección del sector ferroviario	80
CAPÍTULO I. Servicios de supervisión e inspección de la agencia estatal de seguridad ferroviaria	80
CAPÍTULO II. Actividades de policía de los administradores de infraestructuras	87
Disposiciones adicionales	89
Disposiciones transitorias	92
Disposiciones derogatorias	94
Disposiciones finales	94
ANEXO I. Definiciones	103

ANEXO II. Elementos del sistema ferroviario	110
ANEXO III. Clasificación de sucesos y causas directas.	111
ANEXO IV. Indicadores Comunes de Seguridad	114
ANEXO V. Notificación de las normas nacionales de seguridad	121
ANEXO VI. Requisitos y criterios de evaluación aplicables a las organizaciones que soliciten un certificado de Entidad Encargada del Mantenimiento o un certificado con respecto a funciones de mantenimiento externalizadas por una de estas Entidades.	121
ANEXO VII. Protección de pasos a nivel	123
ANEXO VIII. Protección de cruces entre andenes	129
ANEXO IX. Listado de secciones fronterizas	131
ANEXO X. Subsistemas	131
ANEXO XI. Requisitos esenciales	133
ANEXO XII. Procedimiento de verificación «CE» de los subsistemas	136
ANEXO XIII. Características técnicas preliminares del subsistema	140

TEXTO CONSOLIDADO

Última modificación: sin modificaciones

La Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2016 sobre la seguridad ferroviaria, refunde y deroga la fundamental Directiva 2004/49/CE, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles de la Unión Europea y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de capacidad de la infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de seguridad (directiva de seguridad ferroviaria), que fue objeto de sucesivas reformas de carácter sustancial, las cuales fueron incorporadas al derecho interno a través del Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.

Por otro lado, la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2016 sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea, refunde y deroga la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad, modificada en varias ocasiones de forma sustancial, fue incorporada al derecho interno español por el Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general. Mediante esta Directiva (UE) 2016/797, se establecen las condiciones que deben cumplirse para lograr la interoperabilidad del sistema ferroviario europeo, con objeto de alcanzar un nivel óptimo de armonización técnica; facilitar, mejorar y desarrollar los servicios de transporte por ferrocarril, así como la conexión con el resto de Estados miembros de la Unión Europea y con terceros países; así como contribuir a la consecución del espacio ferroviario europeo único y a la realización progresiva del mercado interior en la Unión Europea.

Ambas directivas, correspondientes al pilar técnico del denominado cuarto paquete ferroviario de la Unión Europea, establecían la obligación de los distintos Estados miembros de incorporar su contenido al respectivo derecho interno a más tardar el día 16 de junio de 2019, pudiendo los Estados miembros prorrogar el periodo de transposición previsto por un año siempre que lo comuniquen a la Agencia Europea de Seguridad Ferroviaria y a la Comisión antes del 16 de diciembre de 2018. Dada la incidencia que ambas Directivas iban a tener en el sector ferroviario y la complejidad de la regulación, se consideró conveniente comunicar a ambas Instituciones la prórroga en el periodo de transposición, por una parte, y, por otra realizar su transposición al derecho interno español a través de un único texto normativo, en el que quedarán reguladas en lo sucesivo dichas materias conforme a lo establecido por las nuevas exigencias de la Unión Europea, a la vez que se procede a la derogación de las normas reglamentarias hasta ahora vigentes sobre las mismas. Posteriormente, la Comisión Europea a través de la Directiva (UE) 2020/700 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 2020, que modifica las Directivas (UE) 2016/797 y (UE) 2016/798 en lo relativo a la prórroga de sus periodos de transposición, atendiendo a la situación ocasionada por la COVID-19, prorrogó el plazo de transposición hasta el 31 de octubre de 2020.

Por otra parte, existen diversos aspectos de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, pendientes de desarrollo, por lo que se ha considerado adecuado incluir en un solo texto, no solo la transposición de las directivas citadas anteriormente, sino también estos otros aspectos, como son los relacionados con el personal ferroviario: cualificaciones, controles de detección del consumo de alcohol o sustancias psicoactivas, programas formativos o tiempos máximos de conducción.

Otros aspectos que se desarrollan son la regulación de los pasos a nivel, los cruces a distinto nivel, la protección de las infraestructuras ferroviarias, algunos regímenes específicos de seguridad, como es la circulación ferroviaria en los puertos de interés general o las secciones fronterizas, así como el régimen aplicable a los vehículos históricos que circulan por la Red Ferroviaria de Interés General.

Todos estos temas están directamente relacionados con la seguridad y la interoperabilidad, lo que justifica su inclusión en un solo texto.

Asimismo, se regula la actividad de policía e inspección cuya competencia corresponde a los administradores de infraestructuras ferroviarias. No hay que olvidar que los administradores son los titulares de la Red Ferroviaria de Interés General y, en consecuencia, han de ser dotados de facultades para evitar actividades que puedan ser perjudiciales a la circulación ferroviaria lo que, en definitiva, facilitará una circulación ferroviaria segura.

Por último, se incluye en la norma la regulación de la actividad de supervisión e inspección del sector ferroviario a la que las nuevas Directivas otorgan una mayor importancia y que corresponde en exclusiva a las Autoridades Nacionales de Seguridad Ferroviaria, competencias que en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, están atribuidas a la Agencia Estatal de Seguridad ferroviaria.

El presente real decreto está integrado por un Título Preliminar, cuatro Títulos integrados por 158 artículos, once disposiciones adicionales, diez disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y ocho disposiciones finales. Además, contiene trece Anexos.

El Título preliminar recoge las disposiciones generales relativas al objeto y ámbito de aplicación del real decreto.

Asimismo se establecen las condiciones que deben cumplirse para lograr la interoperabilidad del referido sistema ferroviario y de los servicios que por ella discurren, de modo compatible con la normativa de la Unión Europea. Dichas condiciones se refieren al proyecto, construcción, entrada en servicio, mejora, rehabilitación, renovación, explotación y mantenimiento de los elementos de dicho sistema, así como a las cualificaciones profesionales y a las condiciones de salud y seguridad aplicables al personal que interviene en su explotación y mantenimiento. Con ello, se pretende:

- a) Determinar un nivel óptimo de armonización técnica,
- b) facilitar, mejorar y desarrollar los servicios de transporte por ferrocarril, así como la conexión con el resto de Estados miembros de la Unión Europea y con terceros países
- c) contribuir a la consecución del espacio ferroviario europeo único y a la realización progresiva del mercado interior en la Unión Europea.

El Título I se refiere al Régimen de seguridad operacional en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General y está dividido en diez Capítulos relativos a la seguridad operacional en la circulación ferroviaria, al desarrollo y gestión de la seguridad ferroviaria, a la autorización de seguridad de los administradores de infraestructura, al certificado de seguridad único de las empresas ferroviarias, a las entidades encargadas de mantenimiento, al régimen aplicable al personal ferroviario, al régimen de los pasos a nivel y otras intersecciones, a los cruces a distinto nivel y estructuras sobre las líneas férreas, a la protección de las infraestructuras ferroviarias y a los regímenes específicos de seguridad en la circulación ferroviaria aplicables a secciones de la Red Ferroviaria de Interés General o a circulaciones que por ella discurren.

En este Título se define la seguridad operacional en la circulación ferroviaria, concepto sobre el que pilota el contenido del real decreto y que debe entenderse como la cualidad en la que los riesgos asociados a las actividades ferroviarias relativas a la operación de los trenes, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable, por lo que no incluye la protección contra actos de interferencia voluntaria en el sistema ferroviario ni la seguridad ciudadana, quedando fuera de este concepto los aspectos relacionados con la seguridad laboral o la protección civil que se regulan por su propia normativa. Se regulan, asimismo, las funciones de los agentes del sistema ferroviario y las medidas especiales en casos de perturbaciones del tráfico ferroviario. Se recogen los Indicadores Comunes de Seguridad y los informes anuales de seguridad y se generaliza la aplicación de los Métodos Comunes de Seguridad. Dentro de su planificación ferroviaria, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana elaborará y publicará planes anuales de seguridad.

Se establece el procedimiento para la autorización de seguridad de los administradores de las infraestructuras ferroviarias, su vigencia y la supervisión y revocación de la autorización de seguridad. Asimismo, el procedimiento para la autorización, vigencia, supervisión y revocación de los certificados de seguridad de las empresas ferroviarias y la

colaboración con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea en la expedición de los certificados de seguridad únicos.

Respecto al personal ferroviario, se regulan los controles para la detección del consumo de alcohol y las sustancias psicoactivas, pruebas empleadas en controles aleatorios o como consecuencia de accidentes o incidentes, pruebas adicionales, programas formativos, tiempos máximos de conducción y control de los mismos. En todo caso, en los diferentes controles se tienen en cuenta las garantías en el tratamiento de las muestras y resultados de los controles y las garantías de los derechos de las personas afectadas.

En cuanto a los pasos a nivel, se realiza una regulación comprensiva de los pasos a nivel, las protecciones de los pasos, los criterios de supresión de los pasos, la valoración e imputación de los costes derivados de los mismos, así como la regulación de los cruces entre andenes y la realización de los inventarios tanto de los pasos a nivel como de los cruces entre andenes. En su conjunto, constituye una regulación más amplia y comprensiva que la actual.

Respecto a las infraestructuras, se regulan los cerramientos, obras ruinosas o actividades ilegales, y, por último, el régimen de seguridad en la circulación ferroviaria en las infraestructuras de los puertos de interés general o de las secciones fronterizas, así como las conexiones de la Red Ferroviaria de Interés General con otras redes de competencia no estatal y el régimen aplicable a los vehículos históricos circulando por la Red Ferroviaria de Interés General.

El Título II relativo a la interoperabilidad del sistema ferroviario está integrado por cinco Capítulos, dedicados a los requisitos esenciales de interoperabilidad, las especificaciones técnicas de interoperabilidad y normas nacionales, los componentes de interoperabilidad, incluyendo los procedimientos para la declaración «CE» de conformidad o idoneidad para el uso, los subsistemas, incluyendo los casos de no aplicación de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad, la casuística de los proyectos en fase avanzada de desarrollo y el procedimiento para expedir la declaración «CE» de verificación, y los organismos de evaluación de la conformidad, incluyendo los organismos notificados y los organismos designados.

El Título III está integrado por dos Capítulos, relativos los Subsistemas fijos y líneas y a los Subsistemas móviles y vehículos y se refiere a las autorizaciones de subsistemas, líneas y vehículos. Incluye el procedimiento para la entrada en servicio de subsistemas estructurales fijos, la autorización de puesta en servicio de nuevas líneas, tramos, estaciones y terminales, así como al procedimiento para la puesta en el mercado de subsistemas móviles y vehículos y las modificaciones en su régimen de autorización, así como las inspecciones de vehículos y la suspensión y revocación de las autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos.

El Título IV se refiere a la supervisión e Inspección del sector ferroviario y está integrado por dos Capítulos relativos a los servicios de supervisión e inspección cuya competencia corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y las Actividades de policía de los administradores de infraestructuras. Ambas actividades son esenciales para el mantenimiento de la seguridad en el ámbito ferroviario. Se regula la figura del supervisor, sus facultades, obligaciones, el deber de colaboración de las entidades del sector ferroviario y su personal, el procedimiento de supervisión y el tratamiento de las denuncias de infracciones. En relación a la actividad de policía de los administradores de infraestructura se regula el contenido de estas actividades, la acreditación de su personal y el procedimiento de inspección de los administradores.

La regulación de las actividades de supervisión e inspección en el ámbito del sector ferroviario es una de las novedades de este real decreto, ya que se recoge de una forma integrada tanto las funciones de supervisión de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria como las competencias de policía que corresponde a los administradores de infraestructuras que sean organismos públicos, dejando al contrato administrativo correspondiente las atribuciones que puedan corresponder a los administradores de infraestructuras que no sean organismos públicos.

El real decreto se cierra con once disposiciones adicionales, en las que se regulan, entre otros, el Catálogo Oficial de Señales de Circulación Ferroviaria, la situación de los trenes-tranvía que pudieran operar por la Red Ferroviaria de Interés General, la catalogación de vehículos ferroviarios históricos, la matriculación del material rodante, los requisitos para la

operación de determinada maquinaria de obra en la Red Ferroviaria de Interés General o el uso de los medios electrónicos; diez disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y ocho disposiciones finales, en las que se modifican el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, el Real Decreto 623/2014, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de investigación de accidentes ferroviarios, el Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares y Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

La competencia para incorporar al Derecho interno la citada normativa de la Unión Europea viene dada, además de por el título competencial recogido en la disposición final quinta de este real decreto, por la disposición final tercera de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, que habilita al Gobierno para adoptar las medidas necesarias para el desarrollo y cumplimiento de dicha ley.

En cumplimiento de lo establecido en el apartado 2 de la disposición final tercera de la referida ley han sido consultadas durante la elaboración del proyecto de este real decreto, todas las entidades representativas afectadas del sector, incluidos los sindicatos de trabajadores ferroviarios y los fabricantes de material ferroviario, así como la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, el Consejo Nacional de Transportes Terrestres y la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

Este real decreto es coherente con los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. De lo expuesto en los párrafos anteriores se pone de manifiesto el cumplimiento de los principios de necesidad y eficacia, al tratarse de la transposición de una directiva y del desarrollo de la ley 38/2015, de 29 de septiembre. El real decreto es acorde al principio de proporcionalidad, al contener la regulación imprescindible para la consecución de los objetivos previamente mencionados, e igualmente se ajusta al principio de seguridad jurídica. En cuanto al principio de transparencia, el real decreto ha sido sometido al trámite de consulta pública establecido en el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, y al trámite de audiencia e información públicas de su artículo 26.6, al afectar a los derechos e intereses legítimos de las personas. Por último, con respecto al principio de eficiencia, si bien se produce un ligero incremento de las cargas administrativas, todas ellas son imprescindibles y en ningún caso innecesarias y, en su mayor parte, derivadas de la normativa de la Unión Europea.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, con la aprobación previa de la Ministra de Política Territorial y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 27 de octubre de 2020,

DISPONGO:

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

1. Este real decreto tiene por objeto el desarrollo de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario en materia de seguridad operacional e interoperabilidad de la Red Ferroviaria de Interés General y de los diferentes subsistemas estructurales y funcionales en los que se divide el sistema ferroviario.

2. A tal efecto, este real decreto desarrolla los requisitos en materia de seguridad del sistema ferroviario en su conjunto, incluida la gestión en condiciones de seguridad de las infraestructuras y de las operaciones de tráfico y la interacción entre las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y otros agentes, tanto del propio sistema ferroviario, como con los gestores de otras infraestructuras y con dicha finalidad establece disposiciones para garantizar el desarrollo y la mejora de la seguridad, así como la mejora del acceso al mercado de los servicios de transporte ferroviario mediante:

- a) La definición de responsabilidades entre los diversos agentes del sistema ferroviario;
- b) la definición de los requisitos para la expedición, renovación, modificación y restricción o revocación de los certificados y autorizaciones de seguridad;
- c) el desarrollo de las actividades de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y la definición de principios comunes de gestión, regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria;
- d) el régimen aplicable al personal ferroviario en relación con la realización de controles para la detección de consumo de alcohol y sustancias psicoactivas y tiempos máximos de conducción;
- e) el régimen aplicable a los pasos a nivel, cruces entre andenes y otras intersecciones y sus sistemas de protección;
- f) la regulación de los cruces a distinto nivel de otras infraestructuras sobre las líneas férreas, así como de la protección de las infraestructuras ferroviarias;
- g) el régimen de supervisión e inspección del sector ferroviario.

3. Asimismo se establecen las condiciones que deben cumplirse para lograr la interoperabilidad del referido sistema ferroviario y de los servicios que por ella discurren, de modo compatible con la normativa de la Unión Europea. Dichas condiciones se refieren al proyecto, construcción, entrada en servicio, mejora, rehabilitación, renovación, explotación y mantenimiento de los elementos de dicho sistema, así como a las cualificaciones profesionales y a las condiciones de salud y seguridad aplicables al personal que interviene en su explotación y mantenimiento. Con ello, se pretende:

- a) Determinar un nivel óptimo de armonización técnica,
- b) facilitar, mejorar y desarrollar los servicios de transporte por ferrocarril, así como la conexión con el resto de Estados miembros de la Unión Europea y con terceros países,
- c) contribuir a la consecución del espacio ferroviario europeo único y a la realización progresiva del mercado interior en la Unión Europea.

A dicho efecto este real decreto contempla, para cada subsistema, las disposiciones relativas a sus componentes de interoperabilidad, a sus interfaces y a los procedimientos, así como a las condiciones de compatibilidad global del sistema ferroviario requeridas para conseguir su interoperabilidad.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. El presente real decreto se aplica al sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de Interés General.

2. Las disposiciones comprendidas en este real decreto serán de aplicación a todos los actores del sistema ferroviario, y en particular, a las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras, tal y como se definen en el mismo y asimismo a cualquier empresa pública o privada cuya actividad consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril a través de la citada red.

3. Este real decreto no se aplicará a:

- a) Los metros;
- b) los tranvías y los vehículos ferroviarios ligeros, así como a la infraestructura utilizada exclusivamente por esos vehículos;
- c) las redes funcionalmente separadas del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de Interés General y que se destinen con carácter exclusivo a la explotación de servicios de viajeros locales, urbanos o suburbanos, así como las empresas que operen exclusivamente dichas redes.
- d) la infraestructura ferroviaria de propiedad privada, incluidas las vías secundarias, utilizada por su propietario o por un operador para sus respectivas actividades de transporte de mercancías o para el transporte de personas sin fines comerciales, así como los vehículos utilizados exclusivamente en esa infraestructura;
- e) la infraestructura reservada a un uso estrictamente local, histórico o turístico y los vehículos que exclusivamente circulen por ella.

TÍTULO I

Régimen de seguridad operacional sobre la red ferroviaria de interés general

CAPÍTULO I

La seguridad operacional ferroviaria

Artículo 3. *La seguridad operacional ferroviaria.*

1. A los efectos de este real decreto debe entenderse por seguridad operacional a la cualidad en la que los riesgos asociados a las actividades ferroviarias relativas a la operación de los trenes, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable, por lo que no incluye la protección contra actos de interferencia voluntaria en el sistema ferroviario ni la seguridad ciudadana.

La seguridad operacional incluye los aspectos de la seguridad en la circulación ferroviaria recogidos en el artículo 64.2 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

2. Quedan excluidos de este real decreto los aspectos relacionados con la seguridad laboral, que quedarán regulados según su normativa propia, así como la protección civil en aquellos aspectos no regulados por la normativa técnica de interoperabilidad.

3. Todas las referencias que se hagan en este real decreto al término seguridad deben entenderse referidas a seguridad operacional, excepto cuando se haga constar expresamente.

Artículo 4. *Funciones de los agentes del sistema ferroviario.*

1. Los diferentes órganos de la Administración General del Estado, sus organismos públicos dependientes o vinculados y entidades ferroviarias integrantes del sector público institucional estatal que tengan atribuidas potestades administrativas, dentro de los límites de sus respectivas competencias:

a) Velarán por el mantenimiento general de la seguridad ferroviaria y, cuando sea razonablemente viable, por su mejora permanente, teniendo en cuenta la evolución de las normas nacionales, de la Unión Europea e internacionales y del progreso técnico y científico, dando prioridad a la prevención de accidentes;

b) velarán por el cumplimiento de toda la legislación aplicable de manera abierta y no discriminatoria, con miras a fomentar un sistema de transporte ferroviario europeo único;

c) velarán por que las medidas destinadas a desarrollar y mejorar la seguridad ferroviaria tengan en cuenta la necesidad de un enfoque sistémico de la misma;

d) elaborarán y publicarán planes anuales de seguridad que recogerán las medidas previstas para alcanzar los Objetivos Comunes de Seguridad; y

e) cuando sea oportuno, prestarán su apoyo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea en el seguimiento de la evolución de la seguridad ferroviaria a escala de la Unión Europea.

2. Las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras serán responsables de la explotación segura del sistema ferroviario y del control de riesgos relacionado con el mismo, cada uno de ellos respecto de la parte del sistema que le compete. Para ello deberán:

a) Aplicar las medidas necesarias de control de riesgos contempladas en el Método Común de Seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, cooperando entre sí y con otros actores cuando proceda;

b) aplicar las normas de la Unión Europea y las normas nacionales que resulten de aplicación;

c) establecer sistemas de gestión de la seguridad de conformidad con este real decreto, en los que tendrán en cuenta los riesgos derivados de las actividades de otros agentes y de terceros;

d) hacerse cargo de su parte del sistema y de su explotación segura, incluidos el suministro de material y la contratación de servicios, frente a los usuarios, clientes,

trabajadores afectados y otros agentes contemplados en el apartado 3; sin perjuicio de la responsabilidad civil que proceda con arreglo a la normativa vigente;

e) si procede, obligar contractualmente a los demás agentes mencionados en el apartado 3 que tengan una posible incidencia en la seguridad de la explotación del sistema ferroviario a que apliquen medidas de control de riesgos; y

f) garantizar que sus contratistas apliquen medidas de control de riesgos mediante la aplicación del Método Común de Seguridad para la vigilancia, velando por que se estipulen cláusulas en ese sentido en sus acuerdos contractuales que se darán a conocer a petición de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o, en su caso de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.

3. Sin perjuicio de las responsabilidades de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras a que se refiere el apartado 2, las entidades encargadas del mantenimiento y todos los demás agentes que tengan una posible incidencia en la seguridad de la explotación del sistema ferroviario, incluidos fabricantes, prestadores de servicios de mantenimiento, poseedores, proveedores de servicios, entidades adjudicadoras, transportistas, expedidores, destinatarios, cargadores, descargadores, llenadores y descargadores de cisternas:

a) Aplicarán las medidas necesarias de control de riesgos, en su caso cooperando con otros agentes;

b) velarán por que los subsistemas, accesorios, equipos y servicios que presten sean conformes a los requisitos y a las condiciones de utilización previstas a fin de que la empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras de que se trate puedan utilizarlos de manera segura.

4. Las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y cualquier agente de los mencionados en el apartado 3 que observe o tenga conocimiento de un riesgo para la seguridad que se relacione con defectos y disconformidades de la construcción o avería del equipo técnico, incluidos los de los subsistemas estructurales, dentro de los límites de su competencia respectiva:

a) Adoptarán las medidas correctoras necesarias para abordar el riesgo detectado;

b) informarán de dichos riesgos a las demás partes implicadas, con el propósito de que estas puedan adoptar las medidas correctoras necesarias para garantizar de manera permanente la seguridad del sistema ferroviario. Para ello podrán emplear los procedimientos o herramientas creados, en su caso, por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea para dicho efecto.

5. En el caso de intercambio de vehículos entre empresas ferroviarias, todo agente implicado intercambiará toda la información útil relativa con la seguridad de la explotación. En particular, se intercambiarán al menos, la información sobre el estado y el historial del vehículo concreto de que se trate, los elementos de los expedientes de mantenimiento a efectos de trazabilidad, así como las cartas de porte para el seguimiento de la trazabilidad de las operaciones de carga.

Artículo 5. Régimen de circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

1. A la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General será de aplicación el Reglamento de Circulación Ferroviaria aprobado por el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, las normas que en materia de seguridad apruebe el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como las disposiciones de desarrollo del Reglamento de Circulación Ferroviaria previstas en el mismo.

2. El incumplimiento de las condiciones exigibles para la circulación que pueda suponer riesgos para la seguridad será causa de paralización del tren por el administrador de infraestructuras, a instancia propia o de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en la estación o vía de apartado que dicho administrador determine.

3. Cuando resulte necesario resolver con urgencia las incidencias que se produzcan en relación con la seguridad del tráfico ferroviario, los administradores de infraestructuras podrán tomar, con carácter provisional, las decisiones pertinentes, y las comunicarán, en el

plazo máximo de veinticuatro horas desde su adopción, a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

4. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá emitir recomendaciones técnicas para favorecer el cumplimiento del Reglamento de Circulación Ferroviaria y demás normativa de seguridad ferroviaria por parte de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras.

5. Todo aquel personal que realice funciones relacionadas con la seguridad en la circulación ferroviaria sobre la Red Ferroviaria de Interés General está obligado a conocer, en la parte que le afecte, el Reglamento de Circulación Ferroviaria y demás normativa de seguridad ferroviaria, así como aquellas partes de los sistemas de gestión de seguridad y normas internas de sus entidades que les correspondan, para poder aplicarlos en el ejercicio de sus funciones.

6. Las órdenes, circulares, comunicaciones y consignas de circulación que se produzcan en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés General, se efectuarán en idioma castellano.

Artículo 6. *Medidas especiales en caso de perturbaciones del tráfico ferroviario.*

1. Los administradores de infraestructuras elaborarán un plan de contingencias de conformidad con lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, cuyas partes relativas a la seguridad operacional formarán parte de su sistema de gestión de la seguridad, y que pondrán en conocimiento del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. Las empresas ferroviarias estarán obligadas a poner a disposición del administrador de infraestructuras ferroviarias los recursos que este reclame y a prestarle la colaboración que les sea requerida. Por la utilización de dichos recursos, se satisfará a las empresas ferroviarias que no hayan sido las causantes de la perturbación en el tráfico ferroviario, la correspondiente contraprestación, que se calculará conforme a lo establecido en la correspondiente orden del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, salvo que exista acuerdo previo entre las partes afectadas. En su desarrollo, esta orden deberá ser informada por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

3. En las perturbaciones que se produzcan como consecuencia de arrollamientos de personas con resultado de muerte, y sin perjuicio del oportuno aviso a la Autoridad Judicial, se dispondrá lo necesario para que el tren afectado pueda reanudar el servicio con la mayor brevedad posible.

Artículo 7. *Obligación de registrar datos sobre sucesos relacionados con la seguridad ferroviaria e informar sobre los mismos.*

1. Los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias identificarán, registrarán y conservarán, durante un plazo mínimo de 10 años:

a) La información que hayan obtenido en el ejercicio de las labores de investigación y análisis de accidentes e incidentes, llevadas a cabo de acuerdo con lo establecido en su sistema de gestión de la seguridad.

b) La información relativa a las medidas adoptadas para su prevención futura.

c) La información sobre notificaciones realizadas por el personal sobre posibles peligros, recopilada conforme a los criterios de la cultura de seguridad de la entidad.

2. En particular, los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias deberán disponer de pautas para la extracción, custodia y tratamiento de la información almacenada en los registradores jurídicos de los vehículos implicados en accidentes e incidentes, así como en los dispositivos de grabación de los puestos de mando, que permitan asegurar que dicha información esté disponible sin alteración durante la investigación y análisis del suceso.

3. Sin perjuicio de las obligaciones de los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias en cuanto a la protección de datos de carácter personal, estas entidades proporcionarán a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria la información que se indica a continuación sobre cada accidente o incidente que se produzca en la Red Ferroviaria de interés general:

- a) Identificación del administrador de infraestructuras y de las empresas ferroviarias involucradas.
- b) Fecha y lugar del suceso.
- c) Identificación y características de la infraestructura ferroviaria.
- d) Identificación y características de los vehículos ferroviarios.
- e) Descripción del suceso, incluyendo la identificación del tipo del mismo, conforme a la taxonomía incluida en el anexo III.
- f) Causas presuntas.
- g) Consecuencias.
- h) Medidas adoptadas por la entidad inmediatamente.
- i) Medidas adoptadas por la entidad después del análisis.
- j) Información sobre antecedentes del suceso, como otros sucesos similares o notificaciones previas relacionadas.

4. La información prevista en el apartado 3 se trasladará en formato electrónico, de acuerdo con las especificaciones, formatos y plazos que para cada parámetro se establezcan por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria mediante resolución.

Artículo 8. *Informe anual de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.*

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria publicará un informe anual sobre sus actividades del año anterior y lo remitirá a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea antes del 30 de septiembre de cada año. El informe contendrá información sobre:

- a) La evolución de la seguridad ferroviaria, incluido un inventario de los Indicadores Comunes de Seguridad;
- b) los cambios más importantes y significativos en la legislación y en la reglamentación relativas a la seguridad ferroviaria;
- c) el desarrollo de la certificación de la seguridad y de la autorización de seguridad;
- d) los resultados y la experiencia adquirida en relación con la supervisión de los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias, en particular el número y los resultados de las inspecciones y auditorías realizadas;
- e) las exenciones acordadas al sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento;
- f) la experiencia de las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras en la aplicación de los Métodos Comunes de Seguridad pertinentes.

Artículo 9. *Planes anuales de seguridad.*

En el marco de la planificación ferroviaria, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana establecerá las líneas estratégicas en materia de seguridad ferroviaria, para alcanzar los Objetivos Comunes de Seguridad en la Red Ferroviaria de Interés General.

En desarrollo de dichas líneas estratégicas, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana elaborará y publicará planes anuales de seguridad, conforme al procedimiento que se establezca mediante Orden del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

CAPÍTULO II

Desarrollo y gestión de la seguridad ferroviaria

Artículo 10. *Indicadores Comunes de Seguridad, Métodos Comunes de Seguridad y Objetivos Comunes de Seguridad.*

1. Para facilitar la evaluación de la consecución de los Objetivos Comunes de Seguridad y asegurar el seguimiento de la evolución general de la seguridad ferroviaria a nivel de la Unión Europea, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria recogerá información sobre los Indicadores Comunes de Seguridad mediante la realización de informes anuales de conformidad con el artículo 8. Los Indicadores Comunes de Seguridad están recogidos en el anexo IV.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria propondrá sin demora la introducción de los cambios necesarios en las normas nacionales tras la adopción de los Métodos Comunes de Seguridad y sus modificaciones por parte de las instituciones de la Unión Europea.

3. Se introducirán las modificaciones necesarias en las normas nacionales a fin de cumplir, como mínimo, los Objetivos Comunes de Seguridad de acuerdo con los calendarios de aplicación asignados por las instituciones de la Unión Europea. Dichas modificaciones se tendrán en cuenta en los planes anuales de seguridad. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará dichas normas a la Comisión, de conformidad con lo establecido artículo 12 de este real decreto.

Artículo 11. *Normas nacionales en el ámbito de la seguridad.*

1. Las normas nacionales en el ámbito de la seguridad, notificadas a la Unión Europea, deberán cumplir los siguientes requisitos:

- a) Corresponder a uno de los tipos determinados con arreglo al anexo V;
- b) ajustarse a la legislación de la Unión Europea, incluidos en particular las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad, los Objetivos Comunes de Seguridad y los Métodos Comunes de Seguridad; y
- c) no constituir una forma de discriminación arbitraria o una restricción disimulada de las operaciones del transporte ferroviario entre los Estados miembros.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria publicará en su página web la lista de las normas nacionales aplicables, siendo de libre acceso a todos los interesados.

Artículo 12. *Establecimiento y notificación de nuevas normas nacionales en el ámbito de la seguridad.*

1. Se podrán establecer nuevas normas nacionales en los casos siguientes:

- a) Cuando las normas relativas a métodos de seguridad vigentes no respondan a un Método Común de Seguridad;
- b) cuando las normas de operación de la red ferroviaria todavía no estén cubiertas por las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad;
- c) como medida preventiva urgente, en particular a raíz de un accidente o de un incidente;
- d) cuando sea necesario revisar una norma ya notificada;
- e) cuando las normas relativas a los requisitos para el personal que desempeña tareas críticas de seguridad, incluidos los criterios de selección, la aptitud física y psicológica y la formación profesional, no estén regulados todavía por una Especificación Técnica de Interoperabilidad ni por la normativa de la Unión Europea.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria enviará el proyecto de nuevas normas nacionales junto con la justificación de su introducción en el ordenamiento jurídico nacional, a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y a la Comisión Europea, antes de su aprobación y cuando la norma proyectada esté en un estado suficientemente desarrollado como para permitir a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea llevar a cabo su examen de conformidad con la normativa de la Unión Europea.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará tanto el texto del proyecto normativo como el texto que resulte aprobado finalmente de las normas nacionales a través de los sistemas informáticos establecidos en la normativa de la Unión Europea.

4. No obstante lo anterior, se podrá adoptar y aplicar una nueva norma de forma inmediata en el caso de medidas preventivas urgentes sin envío previo del proyecto. Dicha norma se notificará de conformidad con la normativa de la Unión Europea.

5. No se notificarán las normas y limitaciones de naturaleza estrictamente local. En tales casos, se mencionarán dichas normas y limitaciones en el Registro de la infraestructura ferroviaria indicado en el artículo 119 o se indicarán en la declaración sobre la red donde estén publicadas dichas normas y limitaciones.

6. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, las normas nacionales no notificadas de acuerdo con el presente artículo no se aplicarán a los efectos de este real decreto.

Artículo 13. *Sistemas de gestión de la seguridad.*

1. Los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias establecerán sus respectivos sistemas de gestión de la seguridad para garantizar que el sistema ferroviario pueda cumplir al menos los Objetivos Comunes de Seguridad, que sea conforme a los requisitos de seguridad fijados en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad, así como que se apliquen los elementos pertinentes de los Métodos Comunes de Seguridad y las normas nacionales notificadas.

2. El sistema de gestión de la seguridad se documentará en todas sus partes y describirá, en particular, el reparto de responsabilidades dentro de la organización del administrador de infraestructuras o de la empresa ferroviaria. Indicará cómo se asegura, en todos los niveles, el control de los gestores y la participación del personal y sus representantes y cómo se vela por la mejora permanente del sistema de gestión de la seguridad. Habrá un compromiso claro para aplicar sistemáticamente los conocimientos y métodos sobre factor humano. Los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias fomentarán, a través del sistema de gestión de la seguridad, una cultura de confianza y aprendizaje mutuos, en la que se anime al personal para que contribuya al desarrollo de la seguridad al tiempo que se garantiza la confidencialidad.

3. El sistema de gestión de la seguridad constará, al menos, de los siguientes elementos básicos:

a) Una política de seguridad aprobada por el director ejecutivo de la organización y comunicada a todo el personal;

b) los objetivos cualitativos y cuantitativos de la organización respecto al mantenimiento y mejora de la seguridad, y planes y procedimientos para alcanzar estos objetivos;

c) los procedimientos para cumplir las normas técnicas y de explotación existentes, u otras condiciones preceptivas establecidas en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad, las normas nacionales y en otras normas pertinentes o en decisiones de autoridades;

d) los procedimientos para garantizar el cumplimiento de las normas y otras condiciones preceptivas a lo largo de la vida útil de los equipos y las operaciones;

e) los procedimientos y métodos para determinar y evaluar riesgos y aplicar las medidas de control del riesgo siempre que un cambio de las condiciones de funcionamiento o la introducción de un nuevo material impliquen nuevos riesgos en las infraestructuras o en la interfaz hombre-máquina-organización;

f) los programas de formación del personal y sistemas que garanticen el mantenimiento de la competencia del personal y el consiguiente desempeño de sus cometidos, en particular las medidas sobre aptitud física y psicológica;

g) las medidas para el suministro de información suficiente dentro de la propia organización y, en su caso, con otras organizaciones del sistema ferroviario;

h) los procedimientos y formatos de la documentación de información sobre la seguridad, y designación del procedimiento de control de la configuración de la información vital relativa a la seguridad;

i) los procedimientos que garanticen la notificación, la investigación y el análisis de los accidentes, incidentes, cuasi accidentes y otras incidencias peligrosas, así como la adopción de las medidas de prevención necesarias;

j) los planes de acción, alerta e información en caso de emergencia, acordados con las autoridades públicas pertinentes;

k) las disposiciones relativas a la realización de la auditoría interna periódica del sistema de gestión de la seguridad.

l) Los planes de contingencias de los administradores de infraestructuras y, en el caso de las empresas ferroviarias, los acordados con dichos administradores.

Los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias incorporarán al sistema de gestión de seguridad cualquier otro elemento que estimen necesario para cubrir adecuadamente los riesgos de seguridad, de conformidad con la evaluación de riesgos que surgen de su actividad propia.

4. El sistema de gestión de la seguridad se adaptará al tipo, al alcance, al ámbito de operación y a otras condiciones de la actividad realizada. Garantizará el control de todos los

riesgos creados por la actividad del administrador de infraestructuras o de la empresa ferroviaria, incluidos los relativos a la prestación de servicios de mantenimiento, sin perjuicio de lo dispuesto en el capítulo V, al suministro de material y al empleo de contratistas. Sin perjuicio de las normas nacionales e internacionales en materia de responsabilidad que resulten aplicables en cada momento, el sistema de gestión de la seguridad tendrá que tener en cuenta, asimismo, en su caso y cuando sea razonable, los riesgos derivados de actividades realizadas por otros agentes mencionados en el artículo 4.

5. El sistema de gestión de la seguridad del administrador de infraestructuras tendrá en cuenta los efectos de las actividades de las diversas empresas ferroviarias en la red y adoptará disposiciones para que todas las empresas ferroviarias puedan operar de conformidad con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y las normas nacionales y con las condiciones fijadas en su respectivo certificado de seguridad único.

Los sistemas de gestión de la seguridad contemplarán la coordinación de los procedimientos de emergencia del administrador de infraestructuras con todas las empresas ferroviarias que operen en su infraestructura y con los servicios de emergencia, para facilitar la rápida intervención de los servicios de rescate, y con cualquier otra parte que pueda verse implicada en una situación de emergencia. En el caso de las infraestructuras transfronterizas, la cooperación entre los administradores de infraestructuras implicados facilitará la coordinación y preparación necesarias de los servicios de emergencia correspondientes a ambos lados de la frontera.

Artículo 14. Informes anuales de seguridad.

Antes del 31 de mayo de cada año, todos los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias presentarán a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria un informe anual de seguridad relativo al año natural anterior. El informe de seguridad constará de los elementos siguientes:

- a) Información sobre cómo se cumplieron los objetivos de seguridad de la organización durante el citado período y los resultados de los planes de seguridad;
- b) un informe sobre la definición de indicadores nacionales de seguridad y de los Indicadores Comunes de Seguridad en la medida en que sean de aplicación para la organización que informe;
- c) los resultados de las auditorías internas de la seguridad;
- d) las observaciones respecto a las deficiencias y a los funcionamientos defectuosos de los servicios ferroviarios y de la gestión de la infraestructura que puedan revestir interés para la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, con inclusión de un resumen de la información facilitada por los agentes correspondientes de conformidad con el artículo 4, apartado 4, punto b); y
- e) un informe sobre la aplicación de los Métodos Comunes de Seguridad pertinentes.

CAPÍTULO III

Autorización de seguridad

Artículo 15. Autorización de seguridad de los administradores de infraestructuras.

1. Para el ejercicio de las funciones de administración de infraestructuras en la Red Ferroviaria de Interés General, los administradores de infraestructuras deberán disponer de la preceptiva autorización de seguridad emitida por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

2. La autorización de seguridad confirma que el administrador de infraestructuras ha establecido y aprobado un sistema propio de gestión de la seguridad según lo dispuesto en el artículo 13, e incluye los procedimientos y disposiciones establecidos en dicho artículo para que se cumplan los requisitos necesarios para el diseño, mantenimiento y explotación de la infraestructura ferroviaria en condiciones de seguridad, incluidos, en su caso, el mantenimiento y explotación del sistema de control del tráfico y de señalización.

3. Los administradores de infraestructuras estarán obligados a cumplir, en todo momento, las condiciones establecidas en su respectiva autorización de seguridad. El incumplimiento de estas condiciones podrá determinar la aplicación de los procedimientos de

los artículos 19 y 20 sin perjuicio del régimen sancionador establecido en la normativa vigente.

4. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria comunicará a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea las autorizaciones de seguridad que haya expedido, renovado, modificado o revocado en un plazo de dos semanas desde la fecha de su expedición, renovación, modificación o revocación. Dicha información indicará el nombre y dirección del administrador de infraestructuras titular de la autorización de seguridad, la fecha de expedición, el alcance y la validez de la misma y, en caso de revocación, las razones de su decisión.

Artículo 16. *Solicitud de la autorización de seguridad.*

1. Para obtener la autorización de seguridad, el administrador de infraestructuras deberá presentar una solicitud a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria a la que se acompañará la documentación que justifique que el solicitante dispone de un sistema de gestión de la seguridad y cumple los requisitos específicos necesarios para la administración de la red en las adecuadas condiciones de seguridad.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá recabar los documentos o la información adicional que resulten precisos para completar la documentación aportada en la solicitud.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria proporcionará gratuitamente una guía orientativa, a través de su página web, que expondrá y precisará los requisitos que deben reunirse y los documentos que deben acompañarse para la obtención de las autorizaciones de seguridad.

Artículo 17. *Resolución sobre la solicitud de otorgamiento de la autorización de seguridad.*

1. Para expedir la autorización de seguridad la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria evaluará el expediente en relación con todos los elementos especificados en este artículo, los Objetivos Comunes de Seguridad, su conformidad con los requisitos de seguridad fijados en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad, así como en cuanto a que se apliquen los elementos pertinentes de los Métodos Comunes de Seguridad y las normas nacionales notificadas.

2. En el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará al administrador de infraestructuras que el expediente está completo o le pedirá la información complementaria o los documentos que estime pertinente sobre aquella para cuya entrega establecerá un plazo máximo.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria tendrá la facultad de efectuar, como parte de la citada evaluación, visitas e inspecciones de las instalaciones del administrador de infraestructuras, así como auditorías.

4. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria está obligada a resolver expresamente y notificar sin demora, como máximo dentro de los cuatro meses siguientes a la fecha de la recepción de la documentación que acompaña a la solicitud inicial o de cualquier otra información o documentación complementaria solicitada, sobre la autorización de seguridad, o sobre la no procedencia de la misma.

5. Las resoluciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria serán siempre motivadas y ponen fin a la vía administrativa. Contra las mismas se podrá interponer recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes desde la notificación de la resolución, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativa.

6. En el caso de las infraestructuras transfronterizas la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria cooperará con las autoridades nacionales de seguridad competentes a los efectos de la expedición de las autorizaciones de seguridad.

Artículo 18. *Vigencia de la autorización de seguridad.*

1. La autorización de seguridad tendrá un periodo de vigencia máximo de cinco años. Podrá renovarse siempre que se cumplan las condiciones exigidas para su otorgamiento, previa solicitud del administrador de infraestructuras, formulada, al menos, seis meses antes de su fecha de expiración.

2. La autorización de seguridad deberá revisarse, en todo o en parte, siempre que se produzcan modificaciones sustanciales en las condiciones que se acreditaron para su otorgamiento en cuanto a los subsistemas fijos, o en cuanto a los principios y normas básicas que rigen su explotación y mantenimiento. A estos efectos, los administradores de infraestructuras notificarán sin demora a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria cualquier modificación que se produzca sobre los referidos aspectos.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá exigir la revisión de las autorizaciones de seguridad que haya expedido si se producen cambios sustanciales en el marco reglamentario de la seguridad.

Artículo 19. *Supervisión de la autorización de seguridad.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria llevará a cabo, en el ámbito de sus competencias, los controles necesarios para comprobar el cumplimiento por los administradores de infraestructuras de las normas de seguridad en relación con su actividad.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria utilizará la información recopilada durante el proceso de expedición de la autorización de seguridad a efectos de supervisión de la actividad de los administradores de infraestructuras.

Asimismo, y con objeto de renovar las autorizaciones de seguridad, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria utilizará la información recopilada durante sus actividades de supervisión.

3. Cuando la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria constate el incumplimiento por parte del administrador de infraestructuras de alguna de las condiciones o requisitos que recoge su autorización de seguridad, podrá comunicarlo a esta entidad para que, en el plazo máximo de seis meses desde la fecha de notificación, proceda a su subsanación. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá ampliar este plazo, excepcionalmente, previa petición motivada del administrador de infraestructuras.

4. Excepcionalmente, en caso de detectar un riesgo grave para la seguridad, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá establecer o requerir al administrador de infraestructuras que establezca medidas temporales de seguridad, incluida la restricción de las actividades admitidas en la autorización de seguridad.

La resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria relativa a las medidas temporales de seguridad será ejecutoria, sin perjuicio de que el administrador de infraestructuras afectado pueda impugnarla mediante la interposición de recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudiendo directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativa.

Artículo 20. *Revocación de la autorización de seguridad.*

1. Cuando el nivel de los incumplimientos detectados por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria a los que se refiere el apartado 3 del artículo 19, así lo requiera, o la entidad no haya procedido a su subsanación, la Agencia procederá, en su caso, a la revocación total o parcial de dicha autorización, iniciando para ello el oportuno procedimiento.

Con carácter previo al inicio del procedimiento, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá realizar actuaciones para completar la información sobre los hechos que motivan su incoación y las circunstancias relevantes que concurran en el caso.

2. Iniciado el procedimiento, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá adoptar las medidas provisionales que estime oportunas por razones de seguridad.

3. Acordada la iniciación del procedimiento, se notificará al administrador de infraestructuras afectado, que dispondrá de un plazo de quince días, desde la fecha de la notificación, para aportar cuantas alegaciones, documentos o informaciones estime convenientes.

4. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria resolverá y notificará en el plazo de seis meses desde el inicio del expediente, incluyendo un pronunciamiento expreso sobre las medidas provisionales adoptadas. Estas medidas quedarán sin efecto si transcurrido este plazo, el procedimiento no se ha resuelto. Transcurrido dicho plazo sin que se hubiera notificado la resolución de suspensión se producirá la caducidad del procedimiento, quedando sin efecto la suspensión.

Las resoluciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria serán siempre motivadas y ponen fin a la vía administrativa. Contra las mismas se podrá interponer recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativa.

5. La modificación, suspensión o revocación, total o parcial, de la autorización de seguridad no dará lugar a indemnización alguna a favor de su titular y se llevará a efecto sin perjuicio de la aplicación, en su caso, del régimen sancionador previsto en la normativa vigente.

6. En lo no previsto en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, en este real decreto y en las disposiciones reglamentarias que, al efecto, se dicten, el procedimiento se ajustará a lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

CAPÍTULO IV

Certificado de seguridad único

Artículo 21. *Certificado de seguridad único.*

1. Toda empresa ferroviaria que desee prestar un servicio de transporte ferroviario sobre la Red Ferroviaria de Interés General, deberá estar en posesión de un certificado de seguridad único, expedido por:

a) La Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, que expedirá un certificado de seguridad único a las empresas ferroviarias cuando el ámbito de operación abarque más de un Estado miembro de la Unión europea y cuando el ámbito de operación se limite a la Red Ferroviaria de Interés General salvo en el caso previsto en el punto b).

b) La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria cuando el ámbito de operación se limite a la Red Ferroviaria de Interés General y así lo solicite la empresa.

2. El certificado de seguridad único acredita que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos sobre sistemas de control, circulación y seguridad ferroviaria, de conocimientos y requisitos de su personal relacionado con la seguridad de la circulación ferroviaria y de características técnicas del material rodante ferroviario que utiliza y de las condiciones de su mantenimiento, con objeto de controlar los riesgos y prestar servicios de transporte en la red de forma segura.

3. Las empresas ferroviarias están obligadas a cumplir, en todo momento, las condiciones establecidas en su certificado de seguridad único. El incumplimiento de estas condiciones podrá determinar la aplicación de los procedimientos de los artículos 25 y 26, sin perjuicio de la aplicación del régimen sancionador establecido en la normativa vigente.

4. El certificado de seguridad único se otorgará a la empresa ferroviaria respecto del conjunto de los servicios que vaya a prestar y de las líneas ferroviarias sobre las que pretenda realizar su actividad.

Artículo 22. *Solicitud del certificado de seguridad único en la Red Ferroviaria de Interés General.*

1. Para obtener el certificado de seguridad único, la empresa ferroviaria deberá presentar una solicitud en la que especificará el tipo y el alcance de los servicios ferroviarios a realizar y el ámbito de operación previsto.

2. La solicitud de certificado de seguridad único estará acompañada de documentación que acredite que:

a) La empresa ferroviaria ha establecido su sistema de gestión de la seguridad conforme a lo dispuesto en el artículo 13 y que cumple los requisitos establecidos en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad, los Métodos Comunes de Seguridad y los Objetivos Comunes de Seguridad, así como en otras normas pertinentes, con el fin de controlar los riesgos y prestar servicios de transporte de manera segura dentro de la Red Ferroviaria de Interés General y

b) la empresa ferroviaria, en su caso, cumple los requisitos establecidos en las normas nacionales notificadas de acuerdo con el artículo 12.

Tanto la solicitud como la documentación aneja, así como la información que pudiera ser recabada durante la tramitación del expediente, las etapas intermedias de los procedimientos correspondientes y sus resultados se presentarán a través de la ventanilla única de la Unión Europea.

3. En el caso de que el ámbito de operación esté incluido íntegramente en la Red Ferroviaria de Interés General, el solicitante deberá optar por que la autoridad otorgante del certificado de seguridad único sea la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea o la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en cuyo caso, será de aplicación el artículo siguiente.

Artículo 23. *Resolución sobre la solicitud de otorgamiento del certificado de seguridad único.*

1. Para expedir el certificado de seguridad único, en los casos en que le corresponda la competencia para ello, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria evaluará el expediente en relación con todos los elementos especificados en el artículo anterior y aplicará el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/763 de la Comisión de 9 de abril de 2018 por el que se establecen las modalidades prácticas para la expedición de certificados de seguridad únicos a empresas ferroviarias con arreglo a la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 653/2007 de la Comisión.

2. En el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará al solicitante que el expediente está completo o le pedirá información complementaria, para cuya entrega fijará un plazo de 10 días hábiles, ampliables a 5 más a petición del interesado o por propia iniciativa, cuando los documentos requeridos presenten dificultades especiales, con indicación de que si así no lo hiciera se le tendrá por desistido de su petición, previa resolución que deberá ser dictada en los términos previstos en el artículo 21 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria tendrá la facultad de efectuar, como parte de la citada evaluación, visitas e inspecciones de las instalaciones de la empresa ferroviaria, así como auditorías.

4. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria resolverá y notificará sobre el otorgamiento o denegación del certificado de seguridad único, dentro de un plazo de cuatro meses, como máximo, desde la fecha de la recepción de la documentación que acompaña a la solicitud y cualquier información o documentación complementaria solicitada.

5. Toda decisión de denegación de expedición de un certificado de seguridad único o de exclusión de parte de la Red Ferroviaria de Interés General de acuerdo con una evaluación negativa deberá motivarse debidamente.

6. Las resoluciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviarias serán siempre motivadas y ponen fin a la vía administrativa. Contra las mismas se podrá interponer recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativo.

7. Los certificados de seguridad únicos otorgados por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria especificarán el tipo y el alcance de los servicios ferroviarios a los que se refieren y el ámbito de operación. El certificado de seguridad único podrá referirse también a los apartaderos que sean de titularidad de la empresa ferroviaria, cuando estos estén incluidos en su sistema de gestión de la seguridad.

8. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria será plenamente responsable de los certificados de seguridad únicos que expida.

9. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria inscribirá en el Registro Especial Ferroviario los datos sobre cada certificado de seguridad único que haya sido expedido, renovado, modificado o revocado.

Se comunicarán a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea los datos sobre cada certificado que se haya expedido, renovado, modificado o revocado, en el plazo de dos semanas desde su expedición, renovación, modificación o revocación. Dicha información indicará el nombre y la dirección de la empresa ferroviaria, la fecha de su expedición, el tipo, el alcance, el ámbito de operación y la validez del certificado de seguridad único y, en el supuesto de revocación, las razones que lo justifiquen.

10. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria proporcionará gratuitamente una guía orientativa, a través de su página web, que expondrá y precisará los requisitos que deben reunirse y los documentos que deben acompañarse para la obtención de los certificados de seguridad únicos. En aquellos casos en que las empresas ferroviarias soliciten un certificado de seguridad único relativo a la prestación de servicios en una parte limitada de la Red Ferroviaria de Interés General la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria facilitará a las mismas, cuando existan, orientaciones particulares en las que se indiquen concretamente las normas válidas que deben cumplirse en dicha prestación.

Artículo 24. *Vigencia del certificado de seguridad único.*

1. El certificado de seguridad único tendrá un periodo de vigencia máximo de cinco años y podrá renovarse siempre que se cumplan las condiciones exigidas para su otorgamiento y previa solicitud de la empresa ferroviaria, al menos seis meses antes de su fecha de expiración.

2. El certificado de seguridad único se actualizará, en todo o en parte, siempre que se produzcan modificaciones sustanciales en las condiciones iniciales que la empresa ferroviaria acreditó para su otorgamiento. Las empresas ferroviarias deberán informar, sin demora, a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de todas las modificaciones en las condiciones que fueron acreditadas en su día para el otorgamiento de su certificado de seguridad único, así como de cuantas variaciones fundamentales se produzcan respecto de su personal ferroviario habilitado y del material rodante que tuviere autorizado.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria procederá a la inscripción en el Registro Especial Ferroviario de las modificaciones en el personal habilitado relacionado con la seguridad en la circulación y en el material rodante ferroviario que se produzcan una vez concedido el certificado de seguridad único.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá exigir la revisión de los certificados de seguridad únicos que haya expedido si se producen cambios sustanciales en el marco reglamentario de la seguridad.

4. Si una empresa ferroviaria que ha obtenido un certificado de seguridad único expedido por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria desea ampliar el ámbito de operación en la Red Ferroviaria de Interés General, completará el expediente con los documentos pertinentes mencionados en el artículo 13 en relación con el ámbito de operación adicional. Presentará el expediente, a través de la ventanilla única de la Unión Europea, dirigido a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, la cual expedirá un certificado de seguridad único actualizado que tenga por objeto el ámbito de operación ampliado.

Artículo 25. *Supervisión de certificado de seguridad único.*

1. Las empresas ferroviarias informarán a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y, en su caso, al resto de las autoridades nacionales de seguridad de otros Estados afectados del inicio de cualquier nueva operación de transporte por ferrocarril con un mínimo de dos meses de antelación con objeto de permitirles planificar las actividades de supervisión. Las empresas ferroviarias facilitarán asimismo un desglose por categorías de personal y tipos de vehículos.

2. El titular de un certificado de seguridad único informará sin demora a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y, en su caso, al resto de las autoridades nacionales de seguridad de otros Estados afectados de cualquier cambio importante en la información a que se refiere el apartado anterior.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, llevará a cabo, en sus competencias de supervisión, los controles necesarios para comprobar el cumplimiento por las empresas ferroviarias de las normas de seguridad en relación con su actividad, material rodante y personal ferroviario.

4. En el caso de una empresa ferroviaria que opere en el territorio de varios Estados miembros, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria cooperará en la coordinación de las actividades de supervisión de dicha empresa con objeto de garantizar la comunicación de cualquier información clave sobre la misma, en particular por lo que se refiere a los riesgos conocidos y a su nivel de seguridad. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria compartirá la información con las autoridades nacionales de seguridad pertinentes y con la Agencia

Ferroviaria de la Unión Europea si comprueba que la empresa ferroviaria no está tomando las medidas necesarias de control de riesgos.

Dicha cooperación velará por que la supervisión sea suficiente y se evite la duplicación de inspecciones y auditorías. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá participar en la elaboración, de forma conjunta con las autoridades nacionales de seguridad de otros Estados miembros afectados, de un plan común de supervisión con objeto de cerciorarse de que se lleven a cabo periódicamente auditorías y otro tipo de inspecciones, teniendo en cuenta el tipo y el alcance de las operaciones de transporte en cada uno de los Estados miembros de que se trate.

5. Si la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria comprobase que la empresa ferroviaria titular de un certificado de seguridad único expedido por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea ha dejado de reunir las condiciones para poseer dicho certificado, solicitará a esta que restrinja o revoque total o parcialmente dicho certificado, de conformidad con lo establecido en la normativa de la Unión Europea.

En caso de desacuerdo entre Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea se estará a lo previsto para tal supuesto en la normativa de la Unión Europea de aplicación siguiéndose el procedimiento establecido en artículo 27.2.

6. Cuando haya sido la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria la que haya expedido el certificado de seguridad único, podrá restringir o revocar total o parcialmente dicho certificado, motivando su decisión, e informará de ello a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.

El titular de un certificado de seguridad único que haya sido restringido o revocado total o parcialmente la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, podrá interponer recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativa.

7. Si durante la supervisión la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria detectase la existencia de un riesgo grave para la seguridad, podrá aplicar temporalmente medidas de seguridad, incluidas la restricción o suspensión inmediatas de las operaciones pertinentes.

La resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria relativa a las medidas temporales de seguridad será ejecutoria, sin perjuicio de que el interesado pueda impugnarla mediante la interposición de recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudiendo directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativa.

En caso de que el certificado de seguridad único haya sido expedido por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria informará inmediatamente de las medidas adoptadas a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y aportará las pruebas que estime adecuadas en apoyo de su decisión. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria cooperará con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea en caso de que esta considere las medidas aplicadas desproporcionadas, para alcanzar una solución mutuamente aceptable. La empresa ferroviaria podrá participar en este proceso. Si en este procedimiento no se llega a un acuerdo, se mantendrá la decisión de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre las medidas temporales.

Si la duración de la medida temporal fuera superior a tres meses, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria solicitará a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea que restrinja o revoque el certificado de seguridad único y se aplicará el procedimiento establecido en apartado 5.

8. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria utilizará la información recibida de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea a efectos de supervisión de la empresa ferroviaria tras la expedición de su certificado de seguridad único.

Asimismo, con objeto de renovar los certificados de seguridad únicos, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria utilizará la información recopilada durante sus actividades de supervisión.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria adoptará las medidas necesarias para coordinar y garantizar el intercambio completo de información referido en los apartados anteriores.

Artículo 26. *Procedimiento de revocación del certificado de seguridad único.*

1. Cuando la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria constatare el incumplimiento por una empresa ferroviaria de alguna de las condiciones requeridas para el otorgamiento del certificado de seguridad único iniciará, en su caso, el procedimiento para su revocación.

Con carácter previo al inicio del procedimiento de revocación, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá realizar actuaciones para determinar, con la mayor precisión posible, los hechos que motivan la incoación del procedimiento y las circunstancias relevantes que concurran en el caso.

2. Iniciado el procedimiento, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá adoptar las medidas provisionales que estime oportunas cuando lo considere necesario por razones de seguridad.

3. Las medidas provisionales, que deberán ser proporcionadas podrán consistir, entre otras, en la suspensión temporal del certificado de seguridad único, en la prestación de fianzas o en la retirada del material rodante ferroviario. No podrán adoptarse medidas provisionales que puedan causar perjuicios de difícil o imposible reparación a los interesados o que impliquen violación de derechos amparados por la Ley.

4. Acordada la iniciación del procedimiento, se notificará a la empresa ferroviaria afectada, que dispondrá de un plazo de quince días, desde la fecha de la notificación, para aportar cuantas alegaciones, documentos o informaciones estime convenientes.

5. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria resolverá y notificará la revocación en el plazo de seis meses desde el inicio del expediente, incluyendo un pronunciamiento expreso sobre las medidas provisionales adoptadas. Estas medidas quedarán sin efecto si transcurrido este plazo, el procedimiento no se ha resuelto. Transcurrido dicho plazo sin que se hubiera notificado la resolución de suspensión se producirá la caducidad del procedimiento.

Las resoluciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria serán siempre motivadas y ponen fin a la vía administrativa. Contra las mismas se podrá interponer recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativo.

6. La revocación del certificado de seguridad único no dará lugar a indemnización alguna a favor de su titular y se llevará a efecto sin perjuicio de la aplicación, en su caso, del régimen sancionador previsto en la normativa vigente.

7. En lo no previsto en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, en este real decreto y en las disposiciones reglamentarias que, al efecto, se dicten, la revocación del certificado de seguridad único se ajustará a lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

8. Para que sea tenido en cuenta a efectos de acceso a la red, la revocación se comunicará a los administradores de infraestructuras.

Artículo 27. *Cooperación con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea en la expedición de certificados de seguridad únicos.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria colaborará con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea en los procedimientos para la resolución de solicitudes de certificado de seguridad único cuyo ámbito de operación abarque uno o más Estados miembros, e incluya a la Red Ferroviaria de Interés General en su totalidad o en parte. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria evaluará, a solicitud de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, el cumplimiento de los requisitos establecidos en las normas nacionales pertinentes.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá efectuar, como parte de la citada evaluación, visitas e inspecciones de las instalaciones de la empresa ferroviaria, así como auditorías, y solicitar la información suplementaria que estime pertinente. Asimismo, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria facilitará a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea la organización de las visitas, auditorías e inspecciones que esta decida llevar a cabo en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés General.

2. En caso de desacuerdo de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea con una evaluación negativa del expediente de solicitud realizada por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, esta cooperará con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea para alcanzar una evaluación que sea aceptable para ambas partes. Cuando sea necesario,

ambas agencias podrán acordar que también participe la empresa ferroviaria. Si no se puede alcanzar dicho acuerdo dentro del plazo de un mes a partir del momento en que la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea haya comunicado su desacuerdo a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, esta podrá remitir el asunto, para su arbitraje, a la Sala de recurso.

En el caso de que la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea no esté de acuerdo con una evaluación positiva de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, esta cooperará con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea para alcanzar una evaluación que sea aceptable para ambas partes. En ese proceso podrá participar el solicitante si así lo han decidido ambas agencias. Si no se puede alcanzar dentro del plazo de un mes a partir del momento en que la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea haya comunicado su desacuerdo a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, aquella adoptará su decisión definitiva.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, a los efectos de expedición de certificados de seguridad únicos, celebrará acuerdos de cooperación con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea de conformidad con el artículo 76 del Reglamento (UE) 2016/796, de 11 de mayo de 2016, relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 881/2004. Los acuerdos de cooperación serán acuerdos específicos o acuerdos marco y en ellos podrán ser parte también autoridades nacionales de seguridad de otros Estados miembros. Los acuerdos de cooperación incluirán una descripción detallada de las tareas y condiciones de los resultados que deban alcanzarse, los plazos aplicables a su realización y un prorrateo de las tasas que han de abonarse por el solicitante.

CAPÍTULO V

Entidades encargadas del mantenimiento

Artículo 28. *Entidades encargadas del mantenimiento de vehículos ferroviarios.*

1. Los vehículos ferroviarios antes de su utilización en la Red Ferroviaria de Interés General, deberán tener una entidad encargada del mantenimiento asignada al mismo. Dicha entidad deberá estar inscrita en el Registro Especial Ferroviario, en tanto el Registro Europeo de Vehículos no esté operativo o, en su caso, en el registro nacional de vehículos de otro Estado miembro de la Unión Europea de conformidad con la normativa de la Unión Europea en la materia.

2. La entidad encargada del mantenimiento deberá garantizar que los vehículos de cuyo mantenimiento se encarga están en condiciones de operar de manera segura, todo ello sin perjuicio de la responsabilidad de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras en la explotación segura de un tren que establece el artículo 4.

3. La entidad encargada del mantenimiento establecerá un sistema de mantenimiento de vehículos y mediante dicho sistema:

a) Velará por que los vehículos se mantengan de acuerdo con el expediente de mantenimiento de cada vehículo y los requisitos en vigor, incluidas las normas de mantenimiento y las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad correspondientes;

b) aplicará el Método Común de Seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, cooperando con otros agentes cuando proceda;

c) garantizará que sus contratistas apliquen medidas de control de riesgos mediante la aplicación del Método Común de Seguridad para la vigilancia y velará por que se recoja dicha garantía en acuerdos contractuales, que se darán a conocer a requerimiento de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria u otra autoridad nacional de seguridad que pudiera reclamarlos;

d) garantizará la trazabilidad de las actividades de mantenimiento realizadas sobre cada vehículo.

Artículo 29. *Funciones del sistema de mantenimiento de vehículos ferroviarios.*

1. El sistema de mantenimiento permitirá desarrollar las siguientes funciones:

a) La función de gestión. Consiste en supervisar y coordinar las funciones de mantenimiento a que se refieren los puntos b), c) y d) siguientes y en velar por que los vehículos estén en condiciones de operar de manera segura en el sistema ferroviario;

b) la función de desarrollo del mantenimiento. Consiste en asumir la gestión de la documentación de mantenimiento, incluida la gestión de la configuración, sobre la base de los datos de diseño y operativos, así como del rendimiento y la experiencia;

c) la función de gestión del mantenimiento de la flota. Consiste en gestionar la retirada de los vehículos para su mantenimiento y su retorno al servicio tras el mantenimiento,

d) la función de ejecución del mantenimiento. Consiste en efectuar el mantenimiento técnico requerido de un vehículo o de partes del mismo, incluida la expedición de la documentación relativa a la aptitud para el servicio.

2. La función de gestión propiamente dicha deberá ser asumida por la entidad encargada del mantenimiento, aunque podrá externalizar a otras partes contratantes, como centros de mantenimiento, la totalidad o una parte de las funciones de mantenimiento mencionadas en los puntos b), c) y d).

3. La entidad encargada del mantenimiento velará por que todas las funciones mencionadas en los puntos b), c) y d) cumplan los requisitos y criterios de evaluación establecidos en el Anexo VI.

4. Los centros de mantenimiento aplicarán las secciones pertinentes del Anexo VI que se especifiquen en la normativa europea que en cada momento resulten de aplicación a las funciones y actividades que se hayan de certificar.

Artículo 30. *Certificación de la entidad encargada del mantenimiento y de los centros de mantenimiento.*

1. La certificación que establezca el cumplimiento de los requisitos del Anexo VI será obligatoria para las entidades encargadas del mantenimiento:

a) Que sean responsables del mantenimiento de vagones de mercancías, o

b) que no sea una empresa ferroviaria o un administrador de infraestructuras que mantiene vehículos exclusivamente para sus propias operaciones.

2. Cualquier entidad encargada del mantenimiento de vehículos distintos de los mencionados en el apartado 1 podrá solicitar una certificación.

3. El cumplimiento del anexo VI se demostrará bien mediante una certificación de entidad encargada de mantenimiento o, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, en el caso de las empresas ferroviarias, mediante el proceso de obtención del certificado de seguridad único o, en el caso de los administradores de infraestructuras, mediante el proceso de concesión de la autorización de seguridad.

4. La certificación de entidad encargada del mantenimiento será expedida por un organismo que esté acreditado o reconocido, o por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, de conformidad con las condiciones siguientes:

a) Los procesos de acreditación y de reconocimiento del proceso de certificación se basarán en criterios de independencia, competencia e imparcialidad;

b) el sistema de certificación acreditará que una entidad encargada del mantenimiento ha establecido un sistema de mantenimiento para garantizar el estado de funcionamiento seguro de cualquier vehículo de cuyo mantenimiento se encarga;

c) la certificación de las entidades encargadas del mantenimiento se basará en una evaluación sobre la aptitud de la entidad encargada del mantenimiento de cumplir los requisitos y criterios de evaluación pertinentes establecidos en el anexo VI y de aplicarlos con coherencia. Dicha certificación incluirá un sistema de supervisión que permita velar por el adecuado cumplimiento continuado de dichos requisitos y criterios de evaluación después de la concesión de la certificación de las entidades encargadas del mantenimiento;

d) la certificación de los centros de mantenimiento se basará en el cumplimiento de las secciones del anexo VI que correspondan, aplicadas a las funciones y actividades que en cada caso se certifiquen.

5. Los certificados expedidos en otros Estados miembros de la Unión Europea serán válidos en España. Igualmente, los certificados emitidos en España serán válidos en toda la Unión Europea.

Artículo 31. *Excepciones al sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá aplicar medidas alternativas al régimen establecido en los artículos anteriores, a fin de identificar la entidad encargada del mantenimiento asignada al vehículo, en los casos siguientes:

- a) Vehículos matriculados en un tercer país y mantenidos con arreglo a la legislación de dicho país;
- b) vehículos utilizados en las redes o líneas cuyo ancho de vía sea diferente del de la red ferroviaria principal en la Unión Europea y con respecto a los cuales el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 28 se realice mediante acuerdos con terceros países;
- c) vagones de mercancías y coches de viajeros de uso compartido con terceros países cuyo ancho de vía sea distinto del de la red ferroviaria principal de la Unión Europea;
- d) vehículos utilizados en redes excluidas del ámbito de aplicación de este real decreto;
- e) material militar y de transporte especial que requieran un permiso *ad hoc* de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria antes de su entrada en servicio.

2. Las medidas alternativas a que se refiere el apartado anterior se aplicarán mediante excepciones que concederá la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria cuando:

- a) Se registren vehículos conforme a lo establecido en el artículo 134, en lo referente a la determinación de la entidad encargada del mantenimiento;
- b) se expidan certificados de seguridad únicos a empresas ferroviarias y autorizaciones de seguridad a administradores de infraestructuras, en lo referente a la determinación o certificación de la entidad encargada del mantenimiento.

En los casos reflejados en los puntos d) y e) del apartado anterior se concederán excepciones por periodos de cinco años como máximo.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria determinará y justificará las referidas excepciones en el informe anual a remitir a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea sobre sus actividades del año anterior establecido en el artículo 8.

CAPÍTULO VI

Régimen aplicable al personal ferroviario

Sección 1.ª Acceso del personal ferroviario a los servicios de formación

Artículo 32. *Acceso a los servicios de formación.*

1. Las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras proporcionarán, a los miembros de su personal que desempeñe tareas de seguridad, acceso libre y no discriminatorio a los servicios de formación, siempre que dicha formación sea necesaria para su desempeño.

2. Las empresas ferroviarias o administradores de infraestructuras que soliciten, a un centro homologado, formación necesaria para la explotación de servicios dentro de su ámbito de operación, tendrán derecho a que se les proporcione la misma de manera no discriminatoria, dentro de las posibilidades y recursos del centro.

3. En el caso de que se trate de una formación impartida exclusivamente en un único centro de formación, este deberá ponerla a disposición de aquellas empresas o administradores que se lo soliciten a un precio razonable y no discriminatorio en relación con el coste, incluyendo un margen de beneficio razonable.

4. Todos los ciudadanos tendrán acceso a la formación impartida por los centros homologados de formación del personal ferroviario de manera no discriminatoria.

5. Sin perjuicio de que la formación incluya el conocimiento necesario del sistema de gestión de seguridad de la empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras en la que

se realice su parte práctica, los centros procurarán que la formación recibida por los candidatos incluya los conocimientos generales y troncales precisos para que los candidatos puedan ejercer sus cometidos en las diferentes entidades del sector.

Artículo 33. *Programas formativos.*

1. La formación que las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras proporcionen a su personal que desempeñe funciones de seguridad, deberá incluir el conocimiento necesario de los itinerarios, las normas y procedimientos de explotación, el sistema de control, mando y señalización y los procedimientos de emergencia aplicados en las rutas explotadas.

2. En los programas formativos destinados a la obtención y el mantenimiento de los títulos habilitantes del personal ferroviario, se incluirán contenidos acerca de la prohibición del consumo de alcohol, drogas y sustancias psicoactivas y de concienciación sobre el uso responsable de medicamentos.

Además, en los programas formativos referidos en el párrafo anterior se incluirán contenidos sobre las necesidades de las personas con discapacidad en relación con la atención y la seguridad, así como diseño para todos y accesibilidad universal.

3. En los programas formativos del personal ferroviario que tenga relación con los usuarios, se incorporarán módulos de concienciación general relativos a las necesidades de atención, seguridad y accesibilidad de las personas con discapacidad en entornos ferroviarios.

Sección 2.ª Cualificación del personal ferroviario

Artículo 34. *Cualificación del personal ferroviario.*

1. El personal que preste sus servicios en el ámbito ferroviario habrá de contar, con la cualificación suficiente que permita la prestación del servicio ferroviario con las debidas garantías de seguridad y de eficiencia.

2. Las condiciones y requisitos para la obtención de los títulos habilitantes necesarios para el desempeño de las funciones propias del personal ferroviario, así como el régimen de autorización y funcionamiento de los centros homologados de formación y de reconocimiento médico de dicho personal serán establecidos mediante orden ministerial dictada conforme a lo indicado en el apartado segundo del artículo 69 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

Sección 3.ª Planificación del trabajo del personal ferroviario

Artículo 35. *Planificación de los tiempos de trabajo y descanso.*

Las entidades ferroviarias establecerán en sus sistemas de gestión de la seguridad los procedimientos para planificar la actividad de su personal, definiendo en particular los tiempos de trabajo relacionados con la seguridad operacional y de descanso.

En dicha planificación se tendrá en cuenta el tipo de tarea a realizar, de tal manera que se cumpla la normativa en términos de ergonomía del puesto de trabajo, y que el personal adscrito al mismo se mantenga en condiciones físicas y psíquicas adecuadas para el desarrollo de la tarea.

En la planificación de la actividad de su personal, las entidades ferroviarias y aquellas empresas que les presten servicios, deberán tener en cuenta aquellas circunstancias que puedan tener incidencia en la seguridad desde el punto de vista del factor humano, como entre otros, la carga de trabajo, la interfaz entre la persona y el puesto de trabajo, el estrés, el cansancio, el trabajo a turnos, las condiciones ambientales del puesto, la presencia de trabajos rutinarios y repetitivos, la complejidad de las tareas y procesos a ejecutar o los tiempos sin actividad dentro de la jornada laboral.

Artículo 36. *Tiempos máximos de conducción.*

1. Las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras serán responsables del cumplimiento de los tiempos máximos de conducción de los maquinistas

que trabajen para ellas, en virtud de sus obligaciones de planificación de las actividades y vigilancia de las mismas.

Por su parte, los maquinistas también serán responsables del cumplimiento de los tiempos máximos de conducción, respetando los tiempos planificados en los servicios que se les hayan asignado.

2. Se considerará tiempo de conducción la duración de la actividad durante la cual el maquinista es responsable de la conducción de un vehículo ferroviario, con la exclusión del tiempo previsto para la puesta en servicio y la puesta fuera de servicio del vehículo. Incluye la realización de maniobras que lleven asociado el manejo del vehículo ferroviario en movimiento. También se computarán como tiempo de conducción las interrupciones en las que el maquinista permanece como responsable del vehículo a efectos de conducción, es decir, con atención a la circulación ferroviaria.

3. Se establecen los siguientes límites de tiempos de conducción:

- a) El tiempo máximo de conducción continuada será de 6 horas.
- b) El tiempo máximo de conducción diaria será de 9 horas.

4. El cómputo del tiempo máximo de conducción se realizará por periodos de 24 horas. Este periodo se iniciará con el comienzo de la actividad de conducción y finalizará cuando se disfrute de forma continuada y completa del descanso mínimo establecido por la correspondiente normativa laboral.

5. La conducción continuada se considerará interrumpida cuando se disfrute de una pausa de al menos 45 minutos, en la que el maquinista no será responsable del tren a efectos de circulación, ni podrá ser requerido para la realización de ningún tipo de servicio, actividad o control aleatorio de alcohol o drogas.

En la planificación de las circulaciones, las empresas ferroviarias incluirán en qué punto del itinerario se prevé la realización del descanso, acotándolo con la hora de inicio y finalización en función del horario planificado del tren. Siempre que sea posible, se procurará que el lugar de la pausa disponga de instalaciones adecuadas para permitir el descanso. De no ser posible la pausa en el horario programado o surgir circunstancias imprevistas, la empresa ferroviaria, a través de su centro de gestión y en comunicación con el administrador de infraestructuras, acordará con el maquinista dónde y cómo realizar el descanso sin exceder los tiempos máximos de conducción.

Esta pausa no se computará como período de conducción.

6. Lo establecido en los apartados anteriores se entiende sin perjuicio de las facultades de vigilancia y control del cumplimiento de la normativa laboral, referidas a tiempo de trabajo atribuidas al Organismo Estatal Inspección de Trabajo y Seguridad Social, así como de las competencias en materia laboral asignada a las autoridades laborales de las Comunidades Autónomas.

7. Esta disposición no afecta a las prescripciones relativas al transporte ferroviario contenidas en la Subsección 3.^a de la Sección 4.^a del Capítulo II del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo.

Artículo 37. *Tiempos máximos de conducción por equipos.*

1. Se considera conducción por equipos cuando en la cabina de conducción existen dos maquinistas que alternan la conducción del tren, de manera que el maquinista que no conduce no realiza ninguna función relacionada con la conducción.

2. A efectos de tiempo de conducción continuada se computará el tiempo de conducción exclusivamente al maquinista que esté efectuando la conducción. Al otro maquinista, siempre que no conduzca, le será computado como tiempo de jornada laboral.

3. La conducción por equipos deberá interrumpirse al menos cada 6 horas, por un período mínimo de 45 minutos, a tren detenido y con ambos maquinistas fuera de la cabina de conducción.

Artículo 38. *Tiempos máximos de actividad de control de tráfico.*

1. El cumplimiento de los tiempos máximos de actividad de control del tráfico será responsabilidad de los responsables de circulación y de los administradores de infraestructuras de los que dependan.

2. Se considerará tiempo de actividad de control de tráfico de un responsable de circulación aquel en el que este se encuentra dirigiendo la circulación de trenes y maniobras.

3. Los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras contendrán los siguientes parámetros en relación con la actividad de control de tráfico de sus responsables de circulación:

- a) Tiempos máximos continuados en un período.
- b) Tiempos máximos en una jornada.
- c) Duración mínima de las pausas para que permitan considerar interrumpida la jornada.
- d) Regulación de la toma y deje del servicio.

Los tiempos anteriores deberán tener en cuenta las condiciones particulares del control del tráfico tales como los sistemas de bloqueo presentes, el grado de automatización de su actividad, las situaciones degradadas, el volumen de tráfico o la acumulación con otras tareas.

4. El cómputo del tiempo máximo de control de tráfico se realizará por períodos de 24 horas. Este periodo se iniciará con el comienzo de la actividad de control de tráfico y finalizará cuando se disfrute de forma continuada y completa del descanso mínimo establecido por la correspondiente normativa laboral.

5. Lo establecido en los apartados anteriores se entiende sin perjuicio de las facultades de vigilancia y control del cumplimiento de la normativa laboral, referidas a tiempo de trabajo atribuidas al Organismo Estatal Inspección de Trabajo y Seguridad Social, así como de las competencias en materia laboral asignada a las autoridades laborales de las Comunidades Autónomas.

Artículo 39. *Control de los tiempos máximos.*

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria supervisará el cumplimiento de las medidas establecidas en los sistemas de gestión de la seguridad de las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras relativas al diseño y control de los tiempos de actividad del personal ferroviario, y en particular, de las jornadas de trabajo del personal de circulación y conducción, así como los tiempos de control de tráfico y conducción y período de descanso de dicho personal.

El Organismo Estatal Inspección de Trabajo y Seguridad Social, así como las administraciones de las Comunidades Autónomas con competencias en materia laboral, colaborarán con la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria con el fin de permitir que esta pueda cumplir con su labor de supervisión de la seguridad ferroviaria.

De la misma forma, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria colaborará con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social con el fin de permitir que esta pueda cumplir con su labor de vigilancia y exigencia del cumplimiento de la normativa del orden social.

Sección 4.^a Control de consumo de sustancias que puedan perturbar el desempeño del servicio ferroviario

Artículo 40. *Controles para detección del consumo de alcohol y de indicios analíticos de consumo de drogas de abuso y sustancias psicoactivas en el personal ferroviario.*

1. En las evaluaciones que se efectúen en los centros de reconocimiento médico homologados, para el otorgamiento, mantenimiento y renovación de certificados de aptitud psicofísica, se realizarán pruebas específicas para detectar consumo de alcohol e indicios analíticos de consumo de drogas de abuso y sustancias psicoactivas. Para ello, el personal suscribirá un consentimiento informado cuyo contenido mínimo será regulado mediante orden del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, cuando así lo considere en el ejercicio de sus facultades de supervisión, ordenará la realización de controles aleatorios del personal ferroviario, pudiendo requerir la colaboración de los organismos cualificados que determine.

Asimismo, la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, en virtud de sus competencias en materia de investigación, podrá ordenar la realización de controles al personal implicado en sucesos sujetos a investigación.

3. Los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias programarán y realizarán controles aleatorios para la detección de tasas de alcoholemia y drogas de abuso y sustancias psicoactivas entre todo el personal habilitado por ellos, en cumplimiento de su programa de vigilancia interna. Asimismo, realizarán dichos controles en el caso de accidentes e incidentes en los que se vean involucrados.

Los procedimientos para la realización de los controles estarán recogidos en su sistema de gestión de seguridad, y especificarán los medios utilizados, la garantía de que estos son revisados y calibrados, el sistema de cadena de custodia utilizado, los tiempos de realización de las pruebas, así como el personal que está autorizado para la realización de dichas pruebas y la cualificación precisa para ello.

4. De igual modo a lo recogido en el apartado anterior, las entidades explotadoras de instalaciones de servicio conectadas con la Red Ferroviaria de Interés General, podrán llevar a cabo controles para la detección de consumo de alcohol y drogas entre su personal que lleve a cabo funciones relacionadas con la seguridad ferroviaria.

Artículo 41. *Garantía en el tratamiento de las muestras y resultados de los controles.*

1. Para garantizar al interesado la identidad e integridad de la muestra biológica analizada y la idoneidad del resultado obtenido, se establecerá un procedimiento de cadena de custodia de las muestras biológicas obtenidas.

2. A las muestras que resulten positivas se les realizará una segunda prueba, considerada de confirmación, y que se efectuará con un método analítico de mayor sensibilidad, capaz de validar los resultados obtenidos. En el informe final del laboratorio se deberá precisar la técnica utilizada y la concentración de la sustancia o sustancias detectadas.

3. En caso de las pruebas realizadas dentro de las evaluaciones de los certificados de aptitud psicofísica, el resultado completo de las mismas solo podrá ser entregado a las personas titulares de los certificados. El certificado con la consideración de apto o no apto será entregado, además, a la entidad ferroviaria que programó el reconocimiento y, en su caso, a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria si esta lo solicita.

Artículo 42. *Pruebas empleadas en controles aleatorios o como consecuencia de accidentes o incidentes.*

1. En el curso de los controles se realizarán las siguientes pruebas:

a) Prueba inicial: Será realizada con un método de suficiente sensibilidad que permita descartar de una manera rápida que se está llevando a cabo la actividad bajo los efectos de sustancias no deseables.

b) Prueba de confirmación: Será realizada sobre las muestras que hayan dado positivas en la prueba inicial, con el objetivo de poder validar los resultados que fueron obtenidos en la misma, aplicando ahora un método analítico de mayor sensibilidad que en la prueba inicial. En el informe final del laboratorio, cuando este intervenga, se deberá precisar la técnica utilizada y la concentración de la sustancia o sustancias detectadas.

2. Adicionalmente, en aquellos casos en que el resultado de la prueba de confirmación sea positivo y no haya transcurrido todavía un período de tiempo que pudiera modificar sustancialmente los resultados de las primeras pruebas, los interesados podrán solicitar una prueba adicional de contraste de los resultados obtenidos mediante análisis de sangre, orina u otros análogos a criterio facultativo.

Cuando la prueba adicional de contraste arroje un resultado positivo el interesado deberá abonar el coste de la misma.

Artículo 43. *Realización de las pruebas de consumo de alcohol.*

1. Las pruebas empleadas para la detección del consumo de alcohol, en el caso de controles aleatorios o como consecuencia de accidentes o incidentes ferroviarios, consistirán en:

a) Prueba inicial: verificación del aire espirado mediante dispositivos homologados.

b) Prueba de confirmación: verificación del aire espirado mediante dispositivos evidenciales o bien, alternativamente, a través de un análisis de muestras de sangre.

No obstante, cuando existan razones justificadas que impidan realizar estas pruebas, se podrá ordenar la realización de otros análisis clínicos alternativos.

2. El resultado obtenido tras la realización de las pruebas se considerará positivo cuando supere las tasas de alcohol máximas siguientes en la prueba de confirmación:

- Tasa de alcohol en aire espirado: 0,05 miligramos por litro.
- Tasa de alcohol en sangre: 0,10 gramos por litro.

Artículo 44. *Realización de las pruebas analíticas para la detección de consumo de drogas de abuso y sustancias psicoactivas.*

1. Las pruebas analíticas para la detección de consumo de drogas de abuso y sustancias psicoactivas, en el caso de controles aleatorios o como consecuencia de accidentes o incidentes ferroviarios, consistirán en:

a) Prueba inicial: verificación mediante análisis de matrices biológicas de saliva-fluido oral mediante un dispositivo homologado.

b) Prueba de confirmación: verificación mediante análisis de matrices biológicas de saliva-fluido oral mediante análisis cromatográfico.

No obstante, cuando existan razones justificadas que impidan realizar estas pruebas, se podrá ordenar la realización de otros análisis clínicos alternativos.

2. En las pruebas se controlarán, al menos, las sustancias siguientes: anfetaminas, metanfetaminas, benzodiacepinas, cocaína, opiáceos y cannabis.

3. El resultado obtenido tras la realización de las pruebas se considerará positivo si existen indicios analíticos de dichas sustancias en la prueba de confirmación, salvo que se acredite su uso terapéutico mediante un certificado de un centro médico homologado. En ese caso dicho certificado deberá acreditar que su consumo no perturba las facultades normales del interesado y le permite desarrollar sus funciones con plenas garantías de seguridad. Para ello el interesado llevará siempre consigo el referido certificado médico y deberá aportarlo previamente a la realización del correspondiente control.

Artículo 45. *Actuación en el supuesto de pruebas con resultado positivo.*

1. Si el resultado de la prueba de confirmación en un control aleatorio o como consecuencia de accidentes o incidentes ferroviarios es positivo, se suspenderá el título habilitante por un período mínimo de tres meses. Para la recuperación de dicho título deberá obtenerse un nuevo certificado de aptitud psicofísica.

El resultado positivo será comunicado a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria por la entidad ferroviaria.

2. Si durante las pruebas periódicas de valoración de capacidad psicofísica se obtiene un resultado positivo, el sujeto será valorado con la consideración de no apto temporal, por un periodo nunca inferior a tres meses.

Artículo 46. *Medicamentos que pueden perturbar o disminuir las facultades psicofísicas del personal ferroviario habilitado.*

1. Será responsabilidad del personal ferroviario, cuando realice las funciones establecidas en su título habilitante, poner en conocimiento de los facultativos que le vayan a prescribir un tratamiento médico, las exigencias de sus funciones en su puesto de trabajo, solicitando que quede constancia en su historial médico, para que dichos facultativos valoren su compatibilidad con la medicación prescrita.

Los facultativos deberán tener en cuenta dichas exigencias del puesto de trabajo del personal ferroviario antes de prescribir medicamentos, para poder decidir si estos pueden sustituirse por otros o si la persona no puede llevar a cabo su tarea habitual. Como referencia, se evitarán todos aquellos que hayan sido calificados como susceptibles de «reducir la capacidad de conducir o manejar maquinaria peligrosa» por la Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios y que incluyan la correspondiente advertencia en su prospecto y un símbolo específico en su cartón exterior, conforme al Real Decreto

1345/2007, de 11 de octubre, por el que se regula el procedimiento de autorización, registro y condiciones de dispensación de los medicamentos de uso humano fabricados industrialmente.

2. Si, a pesar de lo anterior, el facultativo considera que es necesario prescribir un medicamento de los no admisibles y considera, que, por las condiciones particulares del paciente, no perjudica el desempeño de su actividad, el trabajador deberá informar inmediatamente a su entidad ferroviaria.

A su vez, la entidad ferroviaria enviará al trabajador a un centro médico homologado para que se le realice un reconocimiento psicofísico y emita una valoración mediante un certificado de aptitud psicofísica.

3. Mediante orden del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se publicará el listado de aquellos principios activos bajo cuyos efectos se debe evitar en todo caso el desempeño de las actividades, incluyendo aquellos que deben ser incluidos en los controles para detección de indicios analíticos de consumo de drogas de abuso y sustancias psicoactivas.

CAPÍTULO VII

Pasos a nivel y otras intersecciones

Sección 1.ª Disposiciones generales de pasos a nivel

Artículo 47. Consideraciones generales.

1. Se considera paso a nivel cualquier intersección a nivel entre una carretera o camino y una línea férrea, reconocida por el administrador de infraestructuras y abierta a usuarios públicos o privados.

Se considerarán dentro del paso a nivel los quince metros del camino existentes a ambos lados de la vía.

2. A efectos de este real decreto no se consideran pasos a nivel las intersecciones de carreteras o caminos con líneas ferroviarias cuando aquellas se produzcan dentro de zonas industriales o portuarias o en los accesos a las mismas, conforme a lo establecido en el artículo 8.8 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

Tampoco tendrán la consideración de pasos a nivel las intersecciones de los viales internos con las instalaciones de servicio dentro de las terminales de transporte de mercancías.

Los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras indicarán los sistemas de protección y las medidas de mitigación de los riesgos que deben tener dichas intersecciones, así como sus regímenes de utilización y de policía de ferrocarriles. Específicamente establecerán las condiciones de circulación en régimen de marcha a la vista, sin superar la velocidad de 40 km/h, o de maniobras.

3. Tampoco tendrán la consideración de pasos a nivel, a efectos de este real decreto, las intersecciones de carreteras o caminos con líneas o tramos de líneas ferroviarias integradas en la Red Ferroviaria de Interés General susceptibles de ser utilizadas conjuntamente por trenes y vehículos ferroviarios convencionales, y por tranvías, metros ligeros u otros medios de transporte, que cumplan los requisitos del artículo 8.9 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

En estos tramos, el material ferroviario circulará en régimen de marcha a la vista, sin superar la velocidad de 30 km/h en la intersección.

4. Asimismo, no se consideran pasos a nivel, a efectos de este real decreto, los cruces entre andenes regulados en el artículo 56, ni los cruces para uso exclusivo de la actividad ferroviaria o de los servicios de emergencia regulados en el artículo 60.

5. Los pasos a nivel se clasifican:

a) Según la titularidad de los mismos:

- Públicos.
- Particulares.

b) Según su vida útil:

- Permanentes.
- Provisionales.

c) Según su uso específico:

- De vehículos (aunque puedan ser utilizados también por peatones).
- De peatones.
- De peatones y ganado.

6. Los nuevos cruces de carreteras o caminos con líneas férreas que se produzcan por el establecimiento o la modificación de cualquiera de ellas, se realizarán a distinto nivel. Se exceptúa el caso de las intersecciones contempladas en los apartados 2 y 3 de este artículo y los pasos a nivel provisionales regulados en el artículo 48.

7. Cada administrador de infraestructuras, antes de realizar cualquier actuación que pueda afectar a las condiciones de circulación de una carretera o camino con los que el ferrocarril se cruce, deberá solicitar informe a su titular, a fin de que determine los requisitos técnicos que deben cumplir, dentro de su ámbito de competencias, las obras correspondientes. El titular recabará informe a su vez al organismo competente en materia de regulación, ordenación y gestión del tráfico. El titular emitirá el informe solicitado en el plazo de un mes; en caso contrario, y transcurrido este plazo, se entenderá como emitido sin exigencia de ningún requisito. Recíprocamente, para las obras de carretera o camino que afecten a la infraestructura ferroviaria, los administradores de infraestructuras deberán emitir, en el referido plazo y con los mismos efectos, informe vinculante donde establezcan los requisitos técnicos a cumplir.

8. Sin perjuicio de lo que pudieran establecer los convenios o acuerdos previos entre el titular y el administrador de infraestructuras, las responsabilidades del mantenimiento del paso a nivel y sus elementos (firme, drenaje, señalización, instalaciones de seguridad, entre otros) son las siguientes:

a) Corresponde al administrador de la infraestructura el mantenimiento de todas las instalaciones dentro de la zona comprendida entre el carril exterior de la vía y una distancia de 3 metros de dicho carril, a excepción del drenaje longitudinal del camino y su señalización;

b) corresponde al titular de la carretera o camino el mantenimiento de todos los elementos del mismo ubicados a ambos lados del ferrocarril a partir de una distancia de 3 metros del carril exterior, así como el drenaje longitudinal y la señalización viaria en toda su longitud.

Artículo 48. *Pasos a nivel provisionales.*

Únicamente con carácter excepcional y por causas justificadas, los administradores de infraestructuras podrán autorizar, por el tiempo estrictamente necesario, el establecimiento y la entrada en servicio de pasos a nivel provisionales.

Al menos 15 días antes de la entrada en servicio del paso a nivel, los administradores de infraestructuras acreditarán ante la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria que:

a) Han realizado el proceso de gestión del riesgo para la implantación del paso a nivel de acuerdo con el Método Común de Seguridad para la evaluación y valoración del riesgo.

b) Han tomado las necesarias medidas de protección y mitigación de riesgos, en su caso.

La protección de estos pasos se realizará conforme a lo dispuesto en el artículo 51, añadiendo, en su caso, las medidas de protección y mitigación derivadas de la evaluación del riesgo. Dichas medidas se recogerán en la autorización otorgada por el administrador de infraestructuras.

Artículo 49. *Pasos a nivel particulares.*

1. Los pasos a nivel existentes establecidos para dar servicio a determinadas fincas o recintos privados, se regirán por las condiciones fijadas en la correspondiente autorización otorgada por el administrador de infraestructuras para su establecimiento, y se protegerán con arreglo a lo dispuesto en el artículo 51.

Queda prohibida la utilización del paso por personas distintas o para tráficos o fines diferentes a los comprendidos en su autorización.

Los administradores de infraestructuras podrán modificar las condiciones de la autorización otorgada o imponer nuevas exigencias de seguridad o condiciones de paso, cuando las circunstancias del camino o del cruce hubieren variado desde la fecha de su otorgamiento.

2. Los administradores de infraestructuras o las administraciones públicas competentes en materia de carreteras, podrán, de oficio, acordar la clausura de los pasos a nivel particulares cuando se de alguno de los siguientes supuestos:

- a) Sus titulares no respeten las condiciones de la autorización.
- b) Sus titulares no atiendan debidamente a su conservación, protección y señalización.
- c) El cruce de la vía pueda realizarse por otros pasos cercanos, a igual o distinto nivel, conforme a los criterios establecidos en el artículo 54.

Artículo 50. *Inventario de pasos a nivel y otras intersecciones.*

1. Los administradores de infraestructuras mantendrán un inventario de todos los pasos a nivel existentes en las líneas ferroviarias que administren, tanto de los de titularidad pública como de los particulares, así como también de las intersecciones contempladas en los apartados 2 y 3 del artículo 47.

Dicho inventario incluirá, al menos, los siguientes datos de cada paso a nivel o intersección:

- a) Ubicación.
- b) Tipo de carretera o camino atravesado por el ferrocarril, denominación y titular público o particular.
- c) Uso o usos específicos del paso a nivel o intersección. Se entiende como uso específico aquel para el que el paso a nivel dispone de un itinerario de paso y un sistema de protección exclusivo destinado a un determinado tipo de usuario. Se distinguen a tal efecto tres tipos de uso específico: de vehículos, de peatones y de peatones y ganado.
- d) Clase de protección asociada a cada uso específico.
- e) Intensidad media diaria de vehículos (A) que atraviesan el paso a nivel o intersección por la carretera o camino, cuando sea de uso específico de vehículos.
- f) Número medio diario de peatones (P) que atraviesan el paso a nivel o intersección, cuando tenga un uso específico de peatones o de peatones y ganado o, aun siendo específico de vehículos, se haya medido, por encontrarse en zona urbana o asimilada en la que se estime un uso peatonal relevante.
- g) Número medio diario de circulaciones ferroviarias (T).
- h) Momento de circulación ($A \times T$ y/o $P \times T$).
- i) Velocidad máxima permitida del tren a la altura del paso a nivel o intersección (V_m), en km/h.
- j) Número de vías existentes en el paso a nivel o intersección (n).
- k) Visibilidad técnica (D_{tv} , D_{tp}) y real (D_{rv} , D_{rp}) asociadas a cada uso específico, según se define en el Anexo VII. En pasos a nivel o intersecciones con más de un uso específico se podrá suponer que $D_{rp} = D_{rv}$.
- l) Datos de siniestralidad del paso a nivel.
- m) Temporalidad del paso: provisional o permanente.

A efectos estadísticos, para caracterizar los pasos a nivel o intersecciones con más de un uso específico, si las clases de protección asociadas a cada uso fueran diferentes, la clase determinante será la correspondiente al uso específico de vehículos.

El inventario y sus sucesivas revisiones, así como los datos de siniestralidad de cada paso a nivel se remitirán anualmente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y a los titulares de las carreteras o caminos atravesados. Estos últimos, los enviarán a su vez al organismo competente en materia de regulación, ordenación y gestión del tráfico.

2. Los administradores de infraestructuras revisarán anualmente el dato estadístico T de cada paso a nivel o intersección, así como los datos de distancias de visibilidad técnica y real cada dos años, por si fuera necesario modificar la clase de protección a aplicar.

3. Los organismos titulares de las correspondientes carreteras y caminos, revisarán cada dos años los datos de A y/o P de cada paso a nivel o intersección. La medición de P deberá realizarse siempre que el paso a nivel o intersección se encuentre en zona urbana o asimilada en la que se estime un uso peatonal relevante. Dichos datos deberán notificarlos a los administradores de infraestructuras. En caso de que dichos datos no sean proporcionados a dichos administradores, estos abordarán su actualización por sí mismos, al menos, cada seis años.

Igualmente, será responsabilidad de los titulares de pasos a nivel particulares declarar al administrador de infraestructuras los datos de A o P de los pasos previamente al establecimiento o modificación de la autorización del artículo 49.1.

4. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá:

a) Requerir a los organismos titulares de las correspondientes carreteras y caminos, y a los administradores de infraestructuras que determinen el parámetro A, P o T, o acometer directamente su medición, repercutiendo a los organismos titulares o administradores su coste, si el citado requerimiento no fuera atendido en el plazo de dos meses desde su notificación.

b) Realizar mediciones de los mencionados parámetros, cuando así lo considere oportuno, en el ejercicio de su competencia de supervisión que incluye la totalidad de los elementos del paso a nivel, así como su señalización y balizamiento.

c) Adoptar una resolución en los supuestos en que se produzcan un desacuerdo en relación con la medición de los datos estadísticos A y T del momento de circulación de un paso a nivel entre los organismos o entidades que tengan a su cargo la infraestructura ferroviaria y la carretera o camino.

Sección 2.^a Protección de pasos a nivel

Artículo 51. *Equipamiento y clases de protección.*

1. Los pasos a nivel existentes a la entrada en vigor de este real decreto y los provisionales cuyo establecimiento pudiera autorizarse temporalmente con carácter excepcional, deberán disponer de elementos de protección que garanticen la seguridad de los trenes y de los usuarios del paso a nivel, ya sean vehículos o peatones.

2. En el anexo VII se definen las clases de protección a aplicar a los pasos a nivel públicos y particulares, en función de sus características, junto con los equipamientos mínimos de protección asociados a cada clase.

3. Solo podrán aplicarse nuevas clases de protección tipo A1 en los siguientes casos:

a) Pasos a nivel provisionales.

b) Pasos con $A \times T < 100$ y $T \leq 2$, en los que la distancia de visibilidad real sea inferior a la distancia de visibilidad técnica.

c) Casos debidamente justificados, en los que el administrador de infraestructuras considere conveniente disponer de una protección adicional en determinados pasos a nivel existentes de clase P.

Artículo 52. *Adecuación de los pasos a nivel a las clases de protección.*

1. Con objeto de dotar a cada paso de un nivel mínimo de seguridad para sus usuarios, que sea acorde con su uso y características físicas, los administradores de infraestructuras y los organismos titulares de las carreteras o caminos, afrontarán progresivamente la adecuación de la protección de los pasos a nivel existentes a lo indicado en el anexo VII del presente real decreto. Esto lo podrán llevar a cabo directamente o a través de convenios que en su caso pudieran celebrarse con dicha finalidad.

2. Además, a petición del titular de la carretera o camino o del ayuntamiento en cuyo término municipal se encuentre el paso a nivel, se podrán instalar clases de protección superiores a la que corresponda en aplicación de este real decreto o itinerarios exclusivos para peatones, aunque su instalación no fuera exigible según lo establecido en el anexo VII.

3. En el caso de pasos a nivel que temporalmente deban soportar un incremento de tráfico debido a la realización de obras en sus proximidades, tanto como consecuencia del movimiento de vehículos generado por la propia obra como por el derivado de eventuales

desvíos de tráfico, el promotor de la obra deberá incluir en el proyecto una estimación de los tráficos generados, así como las actuaciones necesarias para adecuar la protección del paso a lo establecido en este real decreto. El promotor de la obra será responsable de la financiación y ejecución de estas actuaciones, así como de obtener los permisos necesarios.

4. La entrada en servicio de cualquier sistema de protección que se instale en un paso a nivel, así como la modificación de un sistema existente, deberá ser autorizada por el administrador de infraestructuras. Al menos 15 días antes de dicha entrada en servicio el administrador de infraestructuras pondrá en conocimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, que:

a) Ha realizado el proceso de gestión del riesgo del paso a nivel, según el Método Común de Seguridad para la evaluación y valoración del riesgo.

b) Ha tomado las necesarias medidas de protección y mitigación de riesgos, en su caso. Las medidas de protección y mitigación derivadas de la evaluación del riesgo se recogerán en la autorización otorgada por el administrador de infraestructuras.

5. En el caso de pasos a nivel que temporalmente deban soportar un incremento de tráfico debido, por ejemplo, al movimiento de vehículos utilizados en obras de mejora o renovación de vía, deberá valorarse esta circunstancia de cara a establecer, en su caso, una protección acorde con las nuevas condiciones de uso del paso.

6. En los pasos a nivel en que, además de la vía pública que lo atraviesa directamente, existan otras próximas cuya explotación y uso pueda afectar a la utilización del paso a nivel, los titulares de estas últimas actuarán con los titulares de la línea férrea y de la vía que lo atraviesa directamente, para adoptar, coordinadamente, las medidas necesarias para mejorar la seguridad, tanto del paso a nivel como del vial.

Cualquiera de ellos, el administrador de la infraestructura, o la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrán promover la realización de estudios o la actuación concertada con este fin.

Artículo 53. *Costes de los sistemas de protección de pasos a nivel.*

1. Los costes de la instalación o mejora de los sistemas de protección de los pasos a nivel se distribuirán de forma análoga a lo indicado en el apartado 2 del artículo 55.

2. En los casos recogidos en el apartado 2 del artículo 52, la diferencia de costes entre los equipamientos solicitados y los definidos en el anexo VII, será sufragada íntegramente por el organismo solicitante.

3. Los gastos de conservación del equipamiento de protección del paso a nivel correrán a cargo del administrador de infraestructuras. Se exceptúan los relativos a la señalización vertical y horizontal de la carretera o camino, que correrán a cargo de su titular.

4. Lo preceptuado en los apartados precedentes se entenderá sin perjuicio de poder aplicar otro régimen diferente cuando así resulte de los convenios o acuerdos que al efecto pudieran suscribir entre sí los organismos afectados o las entidades competentes, o cualesquiera otros interesados en la materia.

Sección 3.^a Supresión y reordenación de pasos a nivel

Artículo 54. *Criterios de actuación.*

1. En ningún caso se podrán establecer circulaciones ferroviarias a velocidad igual o superior a 160 km/h por tramos en los que existan pasos a nivel, siendo necesario para ello que el administrador de infraestructuras los suprima previamente.

2. También se deberán suprimir los pasos a nivel cuando se realicen las siguientes actuaciones:

a) Duplicación de una vía única existente,

b) mejora en una línea existente o un incremento de la funcionalidad de una línea ferroviaria que suponga que el producto de la intensidad media diaria de vehículos de carretera (A) por la circulación media diaria de trenes (T) presenta un valor igual o superior a 1.500.

Se exceptúa el caso de la adecuación de líneas o tramos de las mismas a la explotación tranviaria.

Asimismo, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana podrá exceptuar, de forma excepcional el cumplimiento de lo prescrito en este apartado, cuando existan circunstancias que impidan llevar a cabo la supresión de un determinado paso a nivel. Estas circunstancias deberán ser justificadas adecuadamente y de forma individual para cada paso a nivel en que concurran dichas circunstancias por el promotor de la actuación.

3. Cuando de las características de un paso a nivel se desprenda que su supresión resulta necesaria o conveniente, el administrador de infraestructuras y el titular de la carretera o camino, según lo permitan sus disponibilidades presupuestarias y conforme a los convenios que pudieran celebrarse, procederán a la supresión de dicho paso y, en su caso, a su sustitución por un cruce a distinto nivel.

4. Los administradores de infraestructuras podrán realizar la reordenación de pasos y de sus accesos, tanto de titularidad pública como particular, garantizando en este último caso el acceso a los predios afectados, mediante la concentración de pasos a nivel y, en su caso, la supresión de los que no resulten estrictamente imprescindibles.

En aquellos tramos de línea férrea en los que la distancia entre pasos a nivel sea igual o inferior a 500 metros, medidos a lo largo de la vía entre los ejes de la carretera o camino de cada paso a nivel, deberá procederse a su concentración en un solo paso, según lo permitan las disponibilidades presupuestarias, enlazándolos entre sí mediante los caminos paralelos a la vía férrea que resulten necesarios.

Se promoverá la concentración en uno solo, en la forma establecida en el párrafo anterior, de aquellos pasos a nivel que no disten entre sí más de 1.000 metros medidos a lo largo de la vía, procediéndose a dicha concentración en función de la disponibilidad de los medios existentes.

Al paso resultante le será de aplicación lo establecido en este real decreto en lo relativo a la protección aplicable.

5. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el marco de la planificación ferroviaria definida en el artículo 5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, podrá establecer criterios y directrices para acometer la mejora general de la seguridad de los pasos a nivel, mediante su eliminación, concentración o mejora de su sistema de protección. Asimismo, podrá establecer necesidades de actuación sobre determinados pasos a nivel específicos.

Para priorizar las actuaciones de mejora de la seguridad en los pasos a nivel, los administradores de infraestructuras seguirán los criterios y directrices incluidas, en su caso, en la referida planificación. Tendrán en cuenta asimismo los posibles acuerdos de colaboración y cofinanciación de las actuaciones con otras administraciones, en especial con los ayuntamientos en cuyos términos municipales se sitúen los pasos a nivel o con las Comunidades Autónomas correspondientes.

6. La finalización de las obras destinadas a la eliminación de uno o varios pasos a nivel, ya sea mediante la construcción de un cruce a distinto nivel o mediante la reordenación de sus accesos, conllevará la clausura de todos los pasos a nivel afectados. El administrador de infraestructuras resolverá el cierre del paso a nivel, procederá a darlo de baja del inventario de pasos a nivel y se lo comunicará al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, a la que adjuntará el expediente con los antecedentes correspondientes.

7. En caso de acuerdo entre la solución propuesta, para la supresión y concentración de pasos a nivel, por el administrador de infraestructuras y la propuesta por los titulares de carreteras o caminos, se estará a lo que acuerden las partes. En caso de desacuerdo, las divergencias entre el presupuesto de la solución definida por el administrador de infraestructuras y la especificada por el titular serán sufragadas por este último en aquello que exceda del presupuesto del proyecto del administrador de infraestructuras.

8. Los proyectos de construcción de cruces a distinto nivel y los de las obras necesarias para la reordenación, concentración y mejora de los pasos a nivel y de sus accesos que supongan la ejecución de nuevas construcciones deberán someterse a informe de la administración urbanística competente que se entenderá emitido favorablemente si no se

hubiese evaluado, de forma expresa, en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación.

Dichas obras no estarán sometidas al control preventivo municipal al que se refiere el artículo 84.1.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local.

En caso de que las obras de construcción de cruces a distinto nivel y las necesarias para la reordenación, concentración y mejora de los pasos a nivel y de sus accesos que realice el administrador de infraestructuras ferroviarias no se ajusten al planeamiento urbanístico, deberán ser compatibles con el proyecto aprobado.

No procederá la suspensión de la ejecución, por los órganos urbanísticos, de las obras que se realicen por el administrador de infraestructuras ferroviarias cuando estas se lleven a cabo en cumplimiento de un proyecto de supresión o de reordenación de pasos a nivel aprobado.

Artículo 55. *Costes de supresión y reordenación.*

1. En los casos previstos en los apartados 1 y 2 del artículo 54, la supresión o reordenación de pasos a nivel será con cargo a los administradores de infraestructuras.

Cuando la actuación sea consecuencia de modificaciones o mejoras en la carretera o camino, el coste de las obras será asumido por el titular del mismo.

2. Cuando las causas de la actuación sean diferentes a las definidas en el apartado anterior, los costes de la actuación serán, con carácter general, sufragados de la forma siguiente:

a) Por cuenta de los organismos titulares de las carreteras o caminos, si el factor A o P es igual o superior a 250.

b) Por cuenta de los administradores de infraestructuras, si el factor T es igual o superior a 6.

c) Repartidos por mitades entre los referidos organismos o entidades interesadas, en caso de darse simultáneamente los dos supuestos anteriores.

d) A cargo del organismo que promueva la actuación, cuando no se den ninguno de los tres supuestos anteriores.

3. Lo preceptuado en los apartados precedentes se entenderá sin perjuicio de poder aplicar otro régimen diferente cuando así resulte de los convenios o acuerdos que al efecto pudieran suscribir entre sí las administraciones, organismos o entidades competentes, o cualesquiera otros interesados en la materia.

**Sección 4.^a Cruces entre andenes y de uso exclusivo de la actividad ferroviaria
o de los servicios de emergencia**

Artículo 56. *Consideraciones generales de los cruces entre andenes.*

1. Tienen la consideración de cruces entre andenes las intersecciones al mismo nivel entre un ferrocarril y los itinerarios expresamente dispuestos en estaciones y apeaderos para el acceso peatonal a los andenes.

2. No se consideran cruces entre andenes:

a) Los destinados al uso exclusivo de la actividad ferroviaria o de los servicios de emergencia, definidos en el artículo 60.

b) Los situados en líneas o tramos con explotación tranviaria.

c) Los ubicados en estaciones o apeaderos sin uso comercial de viajeros. En este caso, deberán considerarse como cruces para el uso exclusivo de la actividad ferroviaria o de los servicios de emergencia, tal como se definen en el artículo 60.

Artículo 57. *Nuevos cruces entre andenes.*

1. Solo podrán realizarse nuevos cruces permanentes entre andenes en estaciones o apeaderos cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

a) La velocidad máxima de circulación de los trenes al paso por el cruce sea menor o igual que 40 km/h.

- b) La distancia de visibilidad real en el cruce sea igual o superior a la distancia de visibilidad técnica, definida en el anexo VIII.
- c) Tengan un tráfico de viajeros menor o igual que 1000 viajeros/día, de media anual, sumando los subidos y los bajados.
- d) No estén situados en capitales de provincia.

2. En cualquier caso, y con carácter excepcional, los administradores de infraestructuras podrán establecer nuevos cruces provisionales entre andenes, por el tiempo estrictamente necesario, en los supuestos de averías o de realización de obras en los itinerarios habilitados específicamente para el cruce de los viajeros.

3. Los administradores de infraestructuras autorizarán formalmente la entrada en servicio de los nuevos cruces entre andenes, ya sean permanentes o provisionales, que establezcan. Para ello al menos 15 días antes de dicha entrada en servicio los administradores de infraestructuras deberán acreditar ante la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria que:

a) Han realizado el proceso de gestión del riesgo de la implantación del cruce entre andenes de acuerdo con el Método Común de Seguridad para la evaluación y valoración del riesgo.

b) Han tomado las necesarias medidas de protección y mitigación de riesgos, en su caso.

Las medidas de protección y mitigación derivadas de la evaluación del riesgo se recogerán en la autorización otorgada por el administrador de infraestructuras. Asimismo, dicha autorización recogerá el periodo de vigencia/validez de la misma, ya sea con carácter permanente o limitado, en función del objetivo de la actuación prevista.

Artículo 58. *Supresión de cruces entre andenes.*

1. En ningún caso se podrán establecer circulaciones ferroviarias a velocidad igual o superior a 160 km/h por tramos en los que existan cruces entre andenes, siendo necesario para ello que el administrador de infraestructuras los suprima previamente.

2. Cuando existan cruces alternativos a distinto nivel que sean accesibles a personas con discapacidad o movilidad reducida, se eliminarán aquellos cruces entre andenes que no sean necesarios. Cuando sea imprescindible mantenerlos, deberán ser compatibles con la seguridad de los usuarios y de la circulación de los trenes.

3. Asimismo, los administradores de infraestructuras promoverán la sustitución de los cruces entre andenes por cruces a distinto nivel cuando debido a sus características (número medio de usuarios, número de circulaciones, riesgo existente, etc.) y por razones de seguridad, se considere aconsejable, o bien, cuando las Instrucciones Ferroviarias y demás normativa técnica así lo prescriban.

Artículo 59. *Equipamiento y clases de protección de los cruces entre andenes.*

1. Los cruces entre andenes existentes a la entrada en vigor de este real decreto y los que pudieran establecerse en el futuro, deberán disponer de elementos de protección que garanticen la seguridad de los usuarios del cruce.

2. En el anexo VIII se definen las clases de protección mínimas a aplicar a los cruces entre andenes en función de sus características, junto con los equipamientos mínimos de protección asociados a cada clase.

3. Las características específicas del equipamiento asociado a cada clase de protección, el balizamiento, los cruces, sus rampas de acceso y los posibles criterios suplementarios para la implantación de dicho equipamiento, deberán cumplir con lo indicado en las Instrucciones Ferroviarias que desarrollen lo aquí establecido.

4. Las Instrucciones Ferroviarias definirán el equipamiento que deben tener los cruces entre andenes cuando se realicen actuaciones en las líneas o estaciones de los que formen parte.

Artículo 60. *Cruces para uso exclusivo de la actividad ferroviaria o de los servicios de emergencia.*

1. Los cruces para uso exclusivo de la actividad ferroviaria o de los servicios de emergencia deberán disponer de dispositivos que impidan su uso por personal ajeno a los

mismos. Los criterios para su establecimiento y utilización por el personal ferroviario o de los servicios de emergencia estarán recogidos en los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras. Cuando dichos cruces se encuentren situados en una estación o apeadero, no se considerarán cruces entre andenes.

2. No obstante, en los supuestos de averías o realización de obras en los itinerarios habilitados específicamente para el cruce de los viajeros, los cruces para uso exclusivo de la actividad ferroviaria o de los servicios de emergencia podrán servir excepcionalmente y de forma transitoria para el cruce de los viajeros.

3. Los administradores de infraestructuras deberán mantener actualizado un catálogo de aquellos cruces, a los que se refiere este artículo, susceptibles de ser utilizados de forma excepcional por los viajeros y otros usuarios, incluyendo para cada uno de ellos las medidas de protección a aplicar durante dicho uso (señalización provisional, dotación de personal de vigilancia o acompañamiento, etc.).

Artículo 61. *Inventario de cruces entre andenes y para uso exclusivo de la actividad ferroviaria o de los servicios de emergencia.*

Los administradores de infraestructuras mantendrán un inventario de todos los cruces entre andenes, así como los cruces para uso exclusivo de la actividad ferroviaria o de los servicios de emergencia, existentes en las estaciones o apeaderos que administren.

Dicho inventario incluirá, al menos, los siguientes datos de cada cruce:

- a) Ubicación.
- b) Clase de protección.
- c) Número medio diario de usuarios del cruce (P).
- d) Número medio diario de circulaciones ferroviarias (T).
- e) Momento de circulación peatonal (P x T).
- f) Número de vías atravesadas por el cruce (n).
- g) Velocidad máxima permitida del tren a la altura del cruce (V_m), en cada vía atravesada, en km/h.
- h) Distancia de visibilidad técnica (D_{tp}) y real (D_{rp}) del peatón, según se define en el anexo VIII.
- i) Datos de siniestralidad del cruce entre andenes.

Cada dos años, los administradores de infraestructuras revisarán los datos estadísticos de P y T de cada cruce entre andenes, así como los datos de distancias de visibilidad técnica y real, por si fuera necesario modificar la clase de protección a aplicar.

El inventario, así como sus sucesivas revisiones se remitirán anualmente al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

CAPÍTULO VIII

Cruces a distinto nivel y estructuras sobre líneas férreas

Artículo 62. *Régimen de titularidad y mantenimiento de los elementos de los cruces.*

1. En los cruces a distinto nivel existentes, los titulares de cada elemento de los mismos serán los responsables de su mantenimiento, sin perjuicio de los convenios o acuerdos que pudieran existir entre el administrador de infraestructuras, el titular de la carretera o camino, y en su caso el promotor del paso superior o inferior.

En defecto de título documental que acredite la titularidad, los criterios para la asignación de responsabilidades de mantenimiento serán similares a los de los apartados siguientes para nuevas obras.

2. En los cruces a distinto nivel que se construyan, la titularidad de los distintos elementos y la responsabilidad de su mantenimiento serán las establecidas en los apartados siguientes, salvo que existan convenios o acuerdos entre el administrador de infraestructuras, el promotor de la construcción o modificación del paso y el titular de la carretera o camino que cruce el ferrocarril a distinto nivel, que establezca otra forma distinta.

a) En el caso de pasos superiores de carreteras pertenecientes a la Red de Carreteras del Estado, a una red autonómica, o cuando la vía pública sea autovía o autopista:

i. El titular de la carretera, autovía o autopista: Estructura, estribos, aletas, terraplenes en los accesos, drenaje de la vía de comunicación, capas portantes y firme, alumbrado viario, barreras de contención de vehículos, barandillas para peatones, barreras para fauna y protección eléctrica de las estructuras y del alumbrado viario.

ii. El administrador de infraestructuras: Protección eléctrica de las personas, incluidos los cerramientos para este fin, y detectores de caída de objetos.

b) En el resto de pasos superiores:

i. El promotor de la construcción del paso superior o de su modificación: Estructura, estribos, aletas, terraplenes en los accesos, drenaje de la vía de comunicación, capas portantes y firme (excluido el pavimento), alumbrado viario, barreras de contención de vehículos, barandillas para peatones, barreras para fauna y protección eléctrica de las estructuras y del alumbrado viario.

ii. El titular del camino o carretera: Pavimento.

iii. El administrador de infraestructuras: Protección eléctrica de las personas, incluidos los cerramientos para este fin, y detectores de caída de objetos.

c) En el caso de pasos inferiores de carreteras pertenecientes a la Red de Carreteras del Estado, a una red autonómica, o cuando la vía pública sea autovía o autopista:

i. El titular de la carretera, autovía o autopista: Desmontes en los accesos, drenaje de la vía de comunicación, capas portantes y firme, alumbrado viario, barreras de contención de vehículos, barandillas para peatones y protección eléctrica de las personas.

ii. El administrador de infraestructuras: Estructura, estribos, aletas y protección eléctrica, incluidos los cerramientos para este fin.

d) En el resto de pasos inferiores:

i. El promotor de la construcción del paso inferior o de su modificación: Desmontes en los accesos, drenaje de la vía de comunicación, capas portantes y firme (excluido el pavimento), alumbrado viario, barreras de contención de vehículos, barandillas para peatones y protección eléctrica de las personas.

ii. El titular del camino o carretera: Pavimento.

iii. El administrador de infraestructuras: Estructura, estribos, aletas y protección eléctrica, incluidos los cerramientos para este fin.

3. Para poder llevar a cabo correctamente su mantenimiento:

a) El promotor de la construcción del cruce a distinto nivel entregará previamente a su puesta en funcionamiento al administrador de infraestructuras y al titular de la vía de comunicación los documentos que definan la obra construida para que cada parte pueda elaborar y realizar su respectivo plan de mantenimiento.

b) Cada parte proporcionará el personal de vigilancia que estime necesario y los intervalos de corte o restricciones en la circulación compatibles con su explotación ordinaria, a la otra parte para la realización de las tareas de mantenimiento.

c) En cualquier caso, primará sobre los demás aspectos la seguridad de las personas usuarias del ferrocarril y de la vía de comunicación.

4. Cuando el estado del cruce pueda ocasionar daños en la Red Ferroviaria de Interés General o suponer un peligro para la circulación, el administrador de infraestructuras lo pondrá en conocimiento de la entidad responsable del mantenimiento de los elementos afectados para que subsane los defectos que presenten.

En caso de urgencia o peligro inminente, tal circunstancia se pondrá en conocimiento del Delegado o Subdelegado del Gobierno para que adopte las medidas oportunas. Cuando el administrador de infraestructuras ferroviarias procediera, por instrucción de ellos, a la ejecución de las reparaciones necesarias, podrá repetir en su responsable los costes de dicha actuación.

Artículo 63. *Diseño y protección de los pasos superiores y estructuras sobre líneas ferroviarias.*

1. Los pasos superiores y cualquier estructura análoga que se proyecten deberán respetar el gálibo de la línea prescrito por las especificaciones técnicas de interoperabilidad y la Instrucción Ferroviaria que sea de aplicación.

2. Los pasos superiores y cualquier estructura análoga se proyectarán frente al impacto de vehículos ferroviarios, para que los paramentos de las pilas y otros soportes de los tableros soporten al menos las acciones horizontales definidas en la normativa aplicable.

3. Los pasos superiores de carreteras se diseñarán de acuerdo con la normativa estatal vigente sobre las acciones a considerar en el proyecto de puentes de carretera, si esta determina mayores exigencias que las que fueran de aplicación al resto de la vía pública o carretera.

Los pasos superiores de carreteras u otras vías aptas para el tránsito de vehículos que se construyan deberán disponer, al menos, de los sistemas de contención de vehículos que establezca la normativa estatal de carreteras para el tipo de vía de los que formen parte.

4. El promotor de un nuevo paso superior acreditará ante el administrador de infraestructuras que ha evaluado y gestionado los riesgos conforme al Método Común de Seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, ante la caída de personas o vehículos a las vías del ferrocarril, debiendo instalar, al menos, detectores de caída de objetos en aquellos pasos superiores sobre líneas ferroviarias de tipos A, B1 y C1, definidas en el apartado 7 del artículo 97 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, y en todas aquellas otras líneas en que la velocidad máxima de las circulaciones ferroviarias en el lugar del paso superior sea igual o superior a 200 km/h.

Asimismo, se instalarán detectores de caída de objetos en los pasos superiores existentes cuando se acondicionen o mejoren líneas ferroviarias de los referidos tipos A, B1 y C1 y cuando la velocidad máxima de las circulaciones ferroviarias por la línea acondicionada o mejorada en el lugar del paso superior sea igual o superior a 200 km/h.

Las líneas ferroviarias existentes cuya velocidad de circulación sea superior a 200 km/h deberán contar con detectores de caída de objetos, para lo cual los administradores de infraestructuras deberán planificar las actuaciones precisas, en los plazos que permita la disponibilidad presupuestaria.

Las características, forma de implantación y conexión con las instalaciones de control, mando y señalización de la línea o tramo de los detectores de caída de objetos serán las definidas en la normativa del Estado, o en su defecto en la del administrador de infraestructuras.

5. Los pasos superiores de otros ferrocarriles sobre una vía ferroviaria se proyectarán de acuerdo con la Instrucción vigente sobre las acciones a considerar en el proyecto de puentes de ferrocarril o norma que la sustituya, si esta determina mayores exigencias que las que fueran de aplicación al resto de la línea que discurra sobre el paso superior.

CAPÍTULO IX

Protección de las infraestructuras ferroviarias

Artículo 64. *Cerramientos.*

1. Las líneas ferroviarias existentes de tipo A y B1, definidas en el apartado 7 del artículo 97 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, deberán tener instalado un cerramiento, a ambos lados de la vía, en todo su recorrido.

2. Las restantes líneas ferroviarias existentes deberán tener instalado un cerramiento, a ambos lados de la vía, cuando se encuentren situadas en suelo urbano.

La calificación de un suelo como urbano o urbanizable obligará a su propietario a disponer en las líneas ferroviarias que lo atraviesen, a su costa y con los condicionamientos técnicos que determine el administrador de infraestructuras, de un cerramiento cuando se realicen las actuaciones urbanísticas correspondientes a la nueva calificación. Con carácter excepcional, por las especiales características de la línea ferroviaria de que se trate el administrador de infraestructuras podrá ordenar la realización del citado cerramiento antes de que se inicie la actuación urbanística correspondiente.

3. Las nuevas líneas o tramos ferroviarios que se construyan deberán tener instalado un cerramiento, a ambos lados de la vía y en todo su recorrido. Las características de estos cerramientos quedarán definidas en la normativa técnica.

Lo establecido en este apartado no será de aplicación a las líneas, o tramos de las mismas, a las que es aplicable lo dispuesto en el artículo 8.9 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

Artículo 65. *Obras ruinosas.*

En caso de que el administrador de infraestructuras detecte que una construcción, o parte de ella, próxima a una infraestructura ferroviaria pudiera ocasionar daños en la Red Ferroviaria de Interés General o suponer un peligro para la circulación, lo pondrá en conocimiento de la corporación local correspondiente a fin de que adopte las medidas que estime convenientes incluidas, para el caso de que así procediese, su declaración de ruina y su correspondiente demolición.

En caso de urgencia o peligro inminente, tal circunstancia se pondrá en conocimiento del Delegado o Subdelegado del Gobierno para que adopte las medidas oportunas. Cuando el administrador de infraestructuras procediera, por instrucción de ellos, a la demolición de la correspondiente construcción, podrá repetir en su propietario los costes de dicha actuación.

Artículo 66. *Pasos a nivel.*

En caso de que el administrador de infraestructuras detecte, en el ejercicio de sus potestades de inspección, alguna anomalía en el mantenimiento de las carreteras o caminos afectados por un paso a nivel o en sus elementos de señalización que pudiera ocasionar peligro para la circulación por dicho paso, lo pondrá en conocimiento de su propietario a fin de que ejecute las acciones para su subsanación.

En caso de urgencia o peligro inminente, tal circunstancia se pondrá en conocimiento del Delegado o Subdelegado del Gobierno para que adopte las medidas oportunas. Cuando el administrador de infraestructuras procediera, por instrucción de ellos, a la realización de las acciones para su subsanación, podrá repetir en su propietario los costes de dicha actuación.

Artículo 67. *Obras y actividades ilegales.*

1. Salvo autorización expresa del administrador de infraestructuras ferroviarias, se prohíbe el cruce de vías férreas y el tránsito por ellas, así como el acceso a la plataforma ferroviaria. El acceso a la plataforma y el cruce de las vías deberán realizarse por los lugares determinados al efecto y con las limitaciones o condiciones que se establezcan.

2. La paralización de obras e instalaciones y la suspensión de usos prohibidos, no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones, se sujeta a lo dispuesto en el artículo 18 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre. En todo caso, se observarán las normas siguientes:

a) Los Delegados de Gobierno, a instancia del administrador de infraestructuras o de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, dispondrán la paralización de las obras o instalaciones y la suspensión de usos prohibidos, no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones. Asimismo, se podrá proceder al precinto de las obras o instalaciones afectadas. La paralización y el precinto, en su caso, serán notificados al interesado y tendrán el carácter de medidas cautelares, como trámite previo al expediente regulado en el artículo 18.2 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

b) La resolución de demolición prevista en el artículo 18.2 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre se notificará al interesado, que deberá cumplirla en el plazo de un mes desde su notificación. Si se incumpliere la obligación de demoler o se continuara ejercitando el uso no autorizado, el Delegado del Gobierno ordenará su ejecución forzosa, en sustitución del interesado y a su costa.

c) En el supuesto de regularización de las obras o instalaciones, el coste de adecuación a las debidas condiciones de seguridad, funcionalidad y estética, será a cargo del interesado.

CAPÍTULO X

Regímenes específicos de seguridad operacional en la circulación ferroviaria aplicables a secciones de la red ferroviaria de interés general o a circulaciones que por ella discurren

Artículo 68. *Régimen específico de seguridad operacional en la circulación ferroviaria en las infraestructuras de los puertos de interés general.*

1. Los organismos públicos que administren puertos de interés general conectados a la Red Ferroviaria de Interés General ejercerán, respecto de las infraestructuras ferroviarias de cada puerto, las funciones propias del administrador de infraestructuras que le atribuye la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

En particular, las autoridades portuarias establecerán, respecto de los puertos de interés general y previo informe favorable de Puertos del Estado, las reglas para la explotación de la red ferroviaria existente en cada puerto, en cuanto no perturbe el adecuado funcionamiento del resto de la Red Ferroviaria de Interés General.

En el convenio entre la autoridad portuaria correspondiente, el administrador general de infraestructuras y Puertos del Estado al que se refiere el artículo 39.3 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre se recogerán cualesquiera aspectos operativos de la red.

2. A las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos que no pertenezcan a la Red Ferroviaria de Interés General, pero que estén conectadas o se pretendan conectar con la red gestionada por el administrador general de infraestructuras, se aplicarán las reglas acordadas por este y la Autoridad Portuaria, que se podrán incorporar al convenio citado en el párrafo anterior.

La conexión de las infraestructuras ferroviarias de titularidad de una autoridad portuaria con otras redes que no formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se regulará en un convenio entre los titulares de ambas redes, previo informe favorable de Puertos del Estado.

3. La responsabilidad de la seguridad operacional sobre las infraestructuras ferroviarias a que se refiere el artículo 39.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre corresponde a las autoridades portuarias que las administran y a las entidades que presten servicios ferroviarios sobre ellas.

En aquellos puertos de interés general en cuyas zonas de servicio existan infraestructuras ferroviarias conectadas a la Red Ferroviaria de Interés General, las Autoridades Portuarias dispondrán de un sistema de gestión de la seguridad adaptado al carácter, magnitud y otras condiciones de la actividad ferroviaria dentro de la zona de servicio portuario que garantice el control de los riesgos creados por la misma, y del pertinente plan de autoprotección de sus instalaciones, sin que les sea exigible la autorización de seguridad a que se refiere el artículo 15. El sistema de gestión de la seguridad, incluidas sus revisiones y modificaciones posteriores, lo aprobará la Autoridad Portuaria correspondiente y deberá ser comunicado a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria una vez firmado el convenio de conexión a que se refiere el artículo 39.3 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre. En todo caso, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en el ejercicio de sus competencias sobre la Red Ferroviaria de Interés General, podrá exigir que se revise el sistema de gestión de la seguridad de una Autoridad Portuaria.

Sin perjuicio de las obligaciones que corresponden a la Autoridad Portuaria, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá comprobar que los subsistemas ferroviarios dentro del ámbito portuario se explotan y mantienen de conformidad con los requisitos esenciales pertinentes. Asimismo, dicha Agencia podrá supervisar la correcta aplicación por los agentes responsables en el ámbito portuario del marco normativo en materia de seguridad en la circulación ferroviaria.

Artículo 69. *Secciones fronterizas.*

1. Las infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General situadas en las fronteras con Francia y Portugal incluidas en Anexo IX tendrán la consideración de secciones fronterizas nacionales. Dichas secciones se identificarán como tales en el Catálogo de infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General, con indicación de las estaciones que las limitan.

2. Los administradores de infraestructuras incluirán la relación de las secciones fronterizas en las declaraciones sobre la red, junto con información acerca de las particulares condiciones operativas bajo las que se rijan las circulaciones que tengan como origen o destino la estación que las limitan. Las citadas condiciones operativas deberán determinarse en coordinación con el administrador del tramo limítrofe del otro Estado.

3. Con objeto de facilitar el tráfico ferroviario transfronterizo, se habilita a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria para suscribir convenios con las autoridades nacionales de seguridad de Francia y Portugal, los cuales podrán incluir excepciones a la normativa aplicable al resto de la Red Ferroviaria de Interés General sobre el personal ferroviario, el material rodante, la circulación ferroviaria o los certificados de seguridad de las empresas ferroviarias, que serán de aplicación a las circulaciones que tengan origen o destino en la estación de la Red Ferroviaria de Interés General que delimita la sección fronteriza.

4. En el caso de las infraestructuras transfronterizas, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria cooperará con las autoridades nacionales de seguridad competentes de Francia y Portugal a efectos de la expedición de las autorizaciones de seguridad y el desarrollo de sus actividades de supervisión.

5. Los certificados de seguridad únicos emitidos por las autoridades nacionales de seguridad de Francia y Portugal o la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, para circular por dichos países serán válidos en la Red Ferroviaria de Interés General desde la frontera hasta las primeras estaciones que limiten las secciones fronterizas nacionales, sin necesidad de ampliación del ámbito de operación si así se establece en los convenios definidos en el apartado 3 o, en su defecto, previa consulta de la empresa ferroviaria a las autoridades nacionales de seguridad caso por caso.

En este último supuesto, durante la consulta se deberá aportar la siguiente documentación:

a) Copia del certificado de seguridad único, cuando el mismo hubiera sido emitido por las autoridades del país vecino;

b) acreditación de conocimiento del personal con funciones relacionadas con la seguridad de los idiomas empleados en las secciones fronterizas según las normas de explotación acordadas entre los administradores de infraestructuras;

c) compromiso escrito del solicitante de cumplir con las condiciones operativas bajo las que se rijan las circulaciones en dicha sección fronteriza;

d) acreditación de que el sistema de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria que sirvió de base para la emisión del certificado de seguridad vigente contempla las condiciones operativas particulares de la sección fronteriza;

e) justificación documental de que los vehículos ferroviarios a utilizar son compatibles con la sección fronteriza.

Análogamente, en el caso de la consulta realizada a las autoridades nacionales por una empresa ferroviaria cuyo origen o destino sea la primera estación de Francia o Portugal, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria considerará que su certificado de seguridad emitido para la Red Ferroviaria de Interés General puede ser válido para la totalidad de la sección fronteriza, si en el proceso de emisión del mismo se acreditó el cumplimiento de las normas operativas de dicha sección.

6. Las autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos emitidas por las autoridades nacionales de seguridad de Francia y Portugal o la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, para circular por dichos países serán válidas en la Red Ferroviaria de Interés General desde la frontera hasta las primeras estaciones que limiten con las secciones fronterizas nacionales, sin necesidad de ampliación del área de uso, si así se establece en los convenios referidos en el apartado 3 o, en su defecto, previa consulta del solicitante a las autoridades nacionales de seguridad caso por caso.

En este último supuesto, durante la consulta se deberá acreditar que el vehículo ferroviario es compatible con la sección fronteriza.

Análogamente, en el caso de la consulta realizada a las autoridades nacionales sobre el empleo de un vehículo hasta la primera estación de Francia o Portugal, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria considerará que su autorización de puesta en el mercado emitida para la Red Ferroviaria de Interés General puede ser válida, sin ampliación del área de uso, para

la totalidad de la sección fronteriza, siempre que las características del tramo sean similares a las del resto de la Red Ferroviaria de Interés General.

Artículo 70. *Conexiones de la Red Ferroviaria de Interés General con otras redes de competencia no estatal.*

1. Los tramos de conexión de la Red Ferroviaria de Interés General con redes de competencia no estatal se identificarán como tales en el Catálogo de infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés general.

2. Los tramos de conexión a que se refiere el apartado anterior se recogerán en la declaración sobre la red y estarán regulados por un convenio entre el Estado y la Comunidad Autónoma correspondiente para fomentar y facilitar la interconexión entre las distintas redes.

3. En el convenio citado en el apartado 2 se establecerán las condiciones especiales o excepciones a la normativa aplicable sobre el personal ferroviario, el material rodante, la circulación ferroviaria o los certificados de seguridad de las empresas ferroviarias, que sean de aplicación a las circulaciones sobre los tramos de conexión de la Red Ferroviaria de Interés General con otras redes ferroviarias de competencia no estatal.

4. Adicionalmente, en estos ámbitos, los administradores de infraestructuras implicados de ambas redes limítrofes establecerán coordinadamente acuerdos sobre los tramos de conexión en los que se definan sus límites físicos y se fijen las condiciones operativas y de contingencias particulares bajo las que se rijan las circulaciones que discurran por dichos tramos.

Artículo 71. *Régimen aplicable a vehículos históricos circulando por la Red Ferroviaria de Interés General.*

1. Los vehículos ferroviarios históricos, en los que concurran las circunstancias establecidas en su definición conforme al Anexo I del presente real decreto, deberán estar catalogados como tales para poder circular en la Red Ferroviaria de Interés General.

Excepcionalmente, podrán ser catalogados también como históricos aquellos otros vehículos ferroviarios que, pese a no cumplir las condiciones antes aludidas, concurran en determinadas circunstancias que acrediten su relevancia técnica o histórica, que deberán figurar debidamente fundamentadas y acreditadas en la resolución correspondiente.

2. Los servicios de transporte ferroviario efectuados con vehículos ferroviarios históricos se registrarán en todo lo que les sea de aplicación por este real decreto siempre que no se vea afectado alguno de los elementos esenciales o característicos que dieron lugar a su catalogación como vehículo ferroviario histórico.

3. Los servicios ferroviarios que se presten con vehículos ferroviarios históricos, con o sin viajeros, cuyo fin último sea la realización de una actividad cultural y la conservación y difusión del patrimonio ferroviario, quedan excluidos del ámbito de aplicación de este real decreto y se registrarán por su normativa específica. Se autoriza al Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para que, por orden, regule la prestación de estos servicios ferroviarios en lo relativo a sus condiciones de circulación, autorización, mantenimiento y modificación de los vehículos, régimen del personal y de las entidades que presten dichos servicios.

Artículo 72. *Régimen de seguridad aplicable a la prestación de servicios en instalaciones de servicios.*

1. Los sistemas de gestión de seguridad de las empresas ferroviarias o de los administradores de infraestructuras deberán disponer de procedimientos adecuados para la gestión de la seguridad de la prestación de servicios, y en particular para la disposición de los títulos habilitantes necesarios, en las instalaciones de servicio, ya sean directamente o a través de terceros.

2. En el caso de terceros que presten dichos servicios mediante contratos, deberán disponer de procedimientos coordinados con los sistemas de gestión de seguridad de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras para las que trabajan al menos sobre los siguientes aspectos:

- a) Política de seguridad.

- b) Cumplimiento de las normas técnicas y explotación.
- c) Gestión de riesgos.
- d) Vigilancia interna.
- e) Sistemas de gestión de competencias del personal.
- f) Flujos de información.
- g) Colaboración en la investigación de accidentes.
- h) Todos aquellos que contractualmente establezca la empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras contratante.

Dichos procedimientos deberán formar parte de los acuerdos contractuales para la prestación de los servicios.

TÍTULO II

Interoperabilidad del sistema ferroviario

CAPÍTULO I

Requisitos esenciales

Artículo 73. *Requisitos esenciales.*

1. El sistema ferroviario, los subsistemas y los componentes de interoperabilidad, incluidos las interfaces, deberán cumplir los requisitos esenciales, reflejados en el anexo XI, que les correspondan.

2. Las especificaciones técnicas adicionales que se incluyan en los pliegos de prescripciones técnicas de los contratos y que sean necesarias para completar las especificaciones europeas o las demás normas vigentes, no deberán ser contrarias a los requisitos esenciales establecidos en el referido anexo.

CAPÍTULO II

Especificaciones técnicas de interoperabilidad y normas nacionales

Artículo 74. *Aplicación de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y normas nacionales.*

1. Los subsistemas fijos y los vehículos serán conformes con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y las normas nacionales vigentes en el momento de la solicitud de autorización para su entrada en servicio o de su puesta en el mercado, respectivamente, sin perjuicio de la estrategia de aplicación de cada Especificación Técnica de Interoperabilidad.

La conformidad con las referidas Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y normas nacionales por parte de los subsistemas fijos y de los vehículos deberán mantenerse de forma permanente mientras estén en uso.

2. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrán adoptar, dentro de sus respectivas competencias, las decisiones que estimen necesarias con respecto a la circulación por la Red Ferroviaria de Interés General de vehículos ferroviarios a los que no les resultan de aplicación las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad.

Artículo 75. *Normas nacionales en el ámbito de interoperabilidad.*

1. Las normas nacionales para el cumplimiento de los requisitos esenciales y, cuando proceda, los medios nacionales aceptables de conformidad, serán de aplicación en los siguientes casos:

a) Si las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad no cubren, o no cubren totalmente, determinados aspectos de los requisitos esenciales, incluidos los puntos pendientes señalados como tales en un anexo de las mismas;

b) si se ha notificado la no aplicación de una o más Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad, o de partes de las mismas, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 83;

c) si el caso específico precisa la aplicación de normas técnicas no recogidas en la Especificación Técnica de Interoperabilidad pertinente;

d) normas nacionales empleadas para especificar sistemas existentes, limitadas al objetivo de evaluar la compatibilidad técnica del vehículo con la red;

e) redes y vehículos que no son objeto de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad;

f) como medida preventiva temporal de carácter urgente, en particular después de un accidente.

2. El Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, podrá establecer nuevas normas nacionales en los siguientes casos:

a) Cuando una Especificación Técnica de Interoperabilidad no cubra enteramente los requisitos esenciales;

b) como medida preventiva de carácter urgente, en particular después de un accidente.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria enviará el proyecto de normas nacionales a través de los sistemas informáticos establecidos en la normativa europea, junto con la justificación de su introducción en el ordenamiento jurídico nacional, a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y a la Comisión Europea, antes de su aprobación y cuando la norma proyectada esté en un estado suficientemente desarrollado, como para permitirles llevar a cabo su examen de conformidad con la normativa de la Unión Europea.

En caso de medidas preventivas urgentes, el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá adoptar y aplicar una nueva norma nacional de forma inmediata sin comunicación previa del proyecto a la Agencia Ferroviaria de la Unión europea y a la Comisión. Posteriormente, dicha norma se notificará de conformidad con la normativa de la Unión Europea.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará a la Comisión y a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea las normas nacionales, así como los medios nacionales aceptables de conformidad. También notificará las normas existentes a dichas instituciones de la Unión Europea en los casos siguientes:

a) Cada vez que se modifiquen dichas normas;

b) cuando se presente, de conformidad con el artículo 83, una nueva solicitud de no aplicación de una Especificación Técnica de Interoperabilidad;

c) cuando las normas nacionales sean redundantes tras la publicación o revisión de la Especificación Técnica de Interoperabilidad de que se trate.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará el texto completo de las normas nacionales a través de los sistemas informáticos establecidos por normativa de la Unión Europea, acompañándose justificación de la necesidad de aplicación de cada norma nacional para cumplir con algún requisito esencial que no esté aún regulado por la Especificación Técnica de Interoperabilidad pertinente.

No se notificarán las normas y limitaciones de naturaleza estrictamente local. En tales casos, se mencionarán dichas normas y limitaciones en el Registro de la infraestructura ferroviaria indicado en el artículo 119.

Las normas nacionales no notificadas de acuerdo con el presente artículo no serán de aplicación a los efectos de este real decreto.

4. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria publicará, en su página web, para cada subsistema, la lista de las normas nacionales aplicables, incluidas las relativas a las interfaces entre vehículos y redes y asimismo los criterios para la determinación de los organismos encargados de efectuar el procedimiento de verificación de dichas normas nacionales.

Las normas nacionales incluidas en la citada lista serán fácilmente accesibles, de dominio público y estarán formuladas en una terminología que todas las partes interesadas puedan comprender.

Artículo 76. *Instrucciones Ferroviarias.*

1. El Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, podrá aprobar Instrucciones Ferroviarias cuya finalidad será el establecimiento o modificación de normas nacionales, conforme lo previsto en el artículo 75, o la refundición de las normas nacionales vigentes.

2. En la elaboración de dichas instrucciones se realizarán consultas a los agentes del sector, con participación de expertos cualificados en la materia procedentes de administradores de infraestructuras, empresas ferroviarias, fabricantes de material rodante ferroviario y componentes ferroviarios, poseedores de material rodante, empresas mantenedoras y demás entidades que operen en el sector ferroviario.

3. Además de los contenidos del apartado 1, las Instrucciones Ferroviarias podrán desarrollar, para cada subsistema o parte de subsistema, entre otros, los siguientes contenidos:

a) Los requisitos y pautas de mantenimiento precisas para conservar las características técnicas exigibles a lo largo de la vida útil del subsistema.

b) Los procedimientos (módulos) de evaluación de la conformidad, idoneidad para el uso y verificación CE, que deben utilizarse para la verificación de los requisitos.

c) Criterios para la determinación de los organismos de evaluación de la conformidad con las Instrucciones Ferroviarias.

d) Instrucciones específicas en el caso de renovación, rehabilitación o mejora de subsistemas que ya han sido puestos en servicio.

e) Medios nacionales aceptables de conformidad.

4. Mediante las Instrucciones Ferroviarias se podrán regular otros requisitos o condiciones técnicas de los subsistemas fuera del objeto y ámbito de la normativa de la Unión Europea.

5. Las Instrucciones Ferroviarias se publicarán en la web de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

CAPÍTULO III

Componentes de interoperabilidad

Artículo 77. *Condiciones para la puesta en el mercado de los componentes de interoperabilidad.*

1. Corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria la adopción de las medidas oportunas a fin de que los componentes de interoperabilidad recogidos en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad:

a) Solo se pongan en el mercado si permiten la interoperabilidad del sistema ferroviario de la Unión Europea, de conformidad con los requisitos esenciales;

b) se utilicen en el ámbito para el que estén destinados y se instalen y mantengan adecuadamente.

Esto no obstaculizará la puesta en el mercado de dichos componentes para otras aplicaciones.

2. No se podrá prohibir, restringir ni dificultar en territorio español, la puesta en el mercado de componentes de interoperabilidad para su utilización en el sistema ferroviario de la Unión Europea cuando estos cumplan con lo dispuesto en la normativa de la Unión Europea. En particular, no podrán exigirse verificaciones que ya se hayan efectuado en el marco del procedimiento que dé lugar a la declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso.

Artículo 78. *Conformidad o idoneidad para el uso.*

1. Se considerará que un componente de interoperabilidad reúne los requisitos esenciales si cumple las condiciones establecidas en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad correspondientes o en las especificaciones europeas correspondientes desarrolladas con objeto de cumplir dichas condiciones. En la declaración «CE» de

conformidad o de idoneidad para el uso se certificará que los componentes de interoperabilidad han sido sometidos a los procedimientos establecidos en la Especificación Técnica de Interoperabilidad correspondiente destinados a evaluar la conformidad o la idoneidad para el uso.

2. Cuando una Especificación Técnica de Interoperabilidad así lo precise, la declaración «CE» se acompañará de:

a) Un certificado, expedido por uno o varios organismos notificados, de la conformidad intrínseca de un componente de interoperabilidad, considerado aisladamente, con las especificaciones técnicas a las que debe ajustarse;

b) un certificado, expedido por uno o varios organismos notificados, de la idoneidad para el uso de un componente de interoperabilidad, considerado en su entorno ferroviario, en particular en caso de que se vean afectados requisitos funcionales.

3. La declaración «CE» estará fechada y firmada por el fabricante o su representante autorizado.

4. Por excepción, las piezas de repuesto de los subsistemas que estén ya en servicio cuando la Especificación Técnica de Interoperabilidad correspondiente entre en vigor, podrán ser instaladas en dichos subsistemas sin someterse a lo dispuesto en el apartado 1.

Artículo 79. *Procedimiento para la declaración «CE» de conformidad o idoneidad para el uso.*

1. Para expedir la declaración «CE» de conformidad o idoneidad para el uso de un componente de interoperabilidad, el fabricante, o su representante autorizado, deberá aplicar las disposiciones previstas en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad respectivas.

2. Cuando la Especificación Técnica de Interoperabilidad correspondiente lo requiera, la evaluación de la conformidad o idoneidad para el uso de un componente de interoperabilidad será tramitada por el organismo notificado ante el cual el fabricante, o su representante autorizado, haya presentado la solicitud de dicha evaluación.

3. Si la normativa europea relativa a otras materias le es igualmente aplicable a los componentes de interoperabilidad, la declaración «CE» de conformidad o idoneidad para el uso indicará que dichos componentes de interoperabilidad cumplen también los requisitos que establezcan dichas normas europeas.

4. Si tanto el fabricante como su representante autorizado incumplen las obligaciones señaladas en los apartados 1 y 3, estas incumplirán a toda persona que ponga en el mercado los componentes de interoperabilidad. A efectos del presente real decreto, las mismas obligaciones se aplicarán a cualquier persona que monte los componentes de interoperabilidad, o parte de los mismos, con origen distinto, o los fabrique para su propio uso.

5. Si la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria comprueba que se ha expedido indebidamente una declaración «CE», adoptará todas las medidas necesarias para que el componente de interoperabilidad no se ponga en el mercado. En ese caso, el fabricante, o su representante autorizado, tendrá la obligación de modificar el componente de interoperabilidad para que sea conforme, en las condiciones establecidas por la normativa vigente.

Artículo 80. *Incumplimiento de requisitos esenciales de los componentes de interoperabilidad.*

1. Si la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria constata que un componente de interoperabilidad provisto de declaración «CE» de conformidad o idoneidad para el uso, que ha sido puesto en el mercado y se utiliza para el fin al que está destinado, puede no cumplir con los requisitos esenciales, adoptará todas las medidas necesarias para restringir su ámbito de aplicación, para prohibir su uso, para retirarlo del mercado o para recuperarlo. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria informará inmediatamente a la Comisión Europea, a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y a los órganos competentes de los otros Estados miembros de las medidas adoptadas e indicará las razones de su decisión, precisando, en particular, si la no conformidad se deriva de:

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

2. Cuando la decisión a que se refiere el apartado 1 se derive de una deficiencia de las especificaciones europeas, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria lo pondrá en conocimiento de la Comisión Europea y la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea conforme a lo previsto en la normativa de la Unión Europea.

3. Cuando un componente de interoperabilidad provisto de declaración «CE» de conformidad o idoneidad para el uso incumpla los requisitos esenciales, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria adoptará las medidas pertinentes frente a cualquier entidad que haya expedido la declaración e informará de ello a la Comisión Europea y a los órganos competentes de los demás Estados miembros.

CAPÍTULO IV

Subsistemas

Artículo 81. *Libre circulación de subsistemas.*

Sin perjuicio de lo dispuesto en los capítulos I y II del Título III, no se podrá prohibir, restringir o dificultar, la construcción, la entrada en servicio y la explotación de subsistemas de carácter estructural constitutivos del sistema ferroviario de la Unión Europea si estos cumplen los requisitos esenciales. En particular, no se exigirán verificaciones que ya se hayan efectuado:

- a) En el marco del procedimiento de expedición de la declaración «CE» de verificación definido en el artículo 87; o
- b) en otros Estados miembros, con el fin de comprobar el cumplimiento de requisitos idénticos en condiciones idénticas de funcionamiento.

Artículo 82. *Conformidad con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y con las normas nacionales.*

Se considerarán conformes con los requisitos esenciales, los subsistemas de carácter estructural que, cuando proceda, estén provistos de la declaración «CE» de verificación, establecida con referencia a las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad, de acuerdo con el artículo 87 o de la declaración de verificación establecida con referencia a las normas nacionales que pudieran ser de aplicación o de ambas.

Artículo 83. *Casos de no aplicación de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, previa petición del solicitante, podrá permitir no aplicar una o varias Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad o partes de las mismas en los casos siguientes:

- a) Con respecto a un proyecto de un nuevo subsistema o a una parte del mismo, así como también en el caso de la renovación o la rehabilitación de un subsistema existente o de una parte del mismo, que se encuentre en fase avanzada de desarrollo o que sea objeto de un contrato que ya esté en curso de ejecución en la fecha de aplicación de dichas Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad;
- b) Cuando, como consecuencia de un accidente o de una catástrofe natural, las condiciones para el restablecimiento inmediato de la línea o tramo de la red no permitan, desde el punto de vista económico o técnico, la aplicación parcial o total de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad pertinentes, en cuyo caso, la no aplicación de una Especificación Técnica de Interoperabilidad estará limitada al periodo anterior al restablecimiento definitivo de la red;
- c) Con respecto a todo proyecto relativo a la rehabilitación o a la renovación de un subsistema existente o parte del mismo, cuando la aplicación de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad en cuestión comprometa la viabilidad económica del proyecto

y/o la compatibilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de Interés General, por ejemplo, en relación con el gálibo, el ancho de vía o la distancia entre ejes de vías o la tensión eléctrica;

d) Con respecto a vehículos procedentes de terceros países o con destino a los mismos con un ancho de vía diferente del de la red ferroviaria principal de la Unión Europea;

e) con respecto a un proyecto de nuevo subsistema o a un proyecto de renovación o rehabilitación de un subsistema existente en España, cuando la Red Ferroviaria de Interés General se halle en un enclave distinto o esté aislada por el mar o separada a causa de condiciones geográficas especiales de la red ferroviaria del resto de la Unión Europea.

2. El solicitante deberá realizar la petición de no aplicación de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 85.

Artículo 84. *Proyectos en fase avanzada de desarrollo o que sean objeto de un contrato en curso de ejecución en la fecha de aplicación de una Especificación Técnica de Interoperabilidad.*

1. En un plazo máximo de 6 meses desde la publicación de una nueva Especificación Técnica de Interoperabilidad o de sus modificaciones, los promotores de proyectos referidos en artículo 83.1.a) remitirán a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria una relación de los mismos, con una justificación de su estado de desarrollo.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria remitirá una relación, con la información indicada en el apartado anterior proporcionada por todos los solicitantes, a la Comisión Europea en el plazo de un año después de la entrada en vigor de la Especificación Técnica de Interoperabilidad correspondiente.

Artículo 85. *Procedimiento para la solicitud de no aplicación de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad.*

1. En el caso de que, a juicio del solicitante, el subsistema pueda estar sujeto a casos de no aplicación de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad de acuerdo con lo establecido en los artículos 83 y 84 deberá comunicarlo a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el momento en que se tenga conocimiento de dicha excepción y solicitar la no aplicación de la correspondiente Especificación Técnica de Interoperabilidad. Dicha solicitud deberá ser realizada, siempre que sea posible, dentro de los procesos de comunicaciones previas descritos los artículos 109 y 125.

2. Sin perjuicio de la información que la Comisión Europea determine que debe incluirse en la petición el solicitante deberá presentar la siguiente información:

a) Descripción de las partes del subsistema sujetas a la excepción.

b) Justificación de que el subsistema se encuentra incurso en alguno de los supuestos en los que concurre una excepción de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 83.1. Dicha justificación debe incluir las principales razones de carácter técnico, económico, comercial, operativo y/o administrativo en los casos del artículo 83.1.c).

c) Referencia precisa a las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad o parte de las mismas, respecto a las que se solicita la excepción.

d) Relación de normas alternativas que serán aplicadas en sustitución de la Especificación Técnica de Interoperabilidad que pretende ser exceptuada y procedimiento y organismo encargado de su verificación.

e) En los casos de solicitudes realizadas en virtud del artículo 83.1.a), referencia de su inclusión en los listados de proyectos en fase avanzada de desarrollo realizados de acuerdo al artículo 84.

f) Propuesta de medidas para fomentar la interoperabilidad final del proyecto y el cumplimiento progresivo de la correspondiente Especificación Técnica de Interoperabilidad.

3. Para los casos referenciados en el artículo 83.1.a), la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria resolverá y notificará en un plazo de cuatro meses desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro electrónico del organismo, sin perjuicio de que dicho plazo pueda suspenderse de conformidad con lo previsto en el artículo 22 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. En caso de aceptación de la solicitud de no aplicación, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria comunicará a la Comisión Europea su decisión de no

aplicar una o varias Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad o partes de ellas y remitirá la documentación justificativa de la misma.

4. Para los casos referenciados en el artículo 83.1.b) la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria comunicará a la Comisión Europea su decisión de no aplicar una o varias Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad o partes de ellas.

5. Para los casos referenciados en el artículo 83.1.c), d) y e) la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará al solicitante la aceptación o rechazo a trámite de la solicitud de no aplicación en un plazo de dos meses desde la fecha de la recepción completa de la documentación. En caso de aceptación a trámite, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria remitirá a la Comisión Europea dicha solicitud para su decisión.

6. Mientras se produce la decisión de la Comisión Europea, se podrán aplicar sin más demora las disposiciones alternativas a que se refiere los apartados anteriores.

7. En los casos en que la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea vaya a ser la entidad que expida la autorización de vehículos a los que se refiere el artículo 124.2.a), el solicitante remitirá el expediente a dicha Agencia de conformidad con lo previsto en la normativa de la Unión Europea.

8. Las resoluciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria serán siempre motivadas y ponen fin a la vía administrativa. Contra las mismas se podrá interponer recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativa.

Artículo 86. *Procedimiento para la solicitud de disconformidad con las normas nacionales.*

1. En el caso de que, a juicio del solicitante, el subsistema pudiera estar sujeto a disconformidades con las normas nacionales, este deberá comunicarlo a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el momento en que tenga conocimiento de dicha disconformidad y solicitar la no aplicación de la misma. Dicha solicitud deberá ser realizada, siempre que sea posible, dentro de los procesos de comunicaciones previas descritos los artículos 109 y 125.

2. El solicitante deberá incluir en la comunicación la siguiente información:

- a) Descripción de las partes del subsistema sujetas a la no conformidad.
- b) Informe justificativo de la no conformidad.
- c) Requisitos y métodos alternativos de evaluación de tal forma que garanticen el cumplimiento de los requisitos esenciales.
- d) Organismo de evaluación que realizará la verificación de las normas alternativas para el cumplimiento de los requisitos esenciales.

3. A la vista de esta documentación, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará al solicitante la aceptación o denegación de la no conformidad en un plazo máximo de cuatro meses, una vez remitida toda la documentación recogida en el apartado anterior.

Las resoluciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria serán siempre motivadas y ponen fin a la vía administrativa. Contra las mismas se podrá interponer recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativa.

Artículo 87. *Procedimiento para expedir la declaración «CE» de verificación.*

1. Para expedir la declaración «CE» de verificación necesaria para la puesta en el mercado y la entrada en servicio a que se refieren los capítulos I y II del Título III, el solicitante pedirá al organismo u organismos de evaluación de la conformidad que haya elegido a esos efectos, que aplique el procedimiento de verificación «CE» establecido en el anexo XII.

2. El solicitante establecerá la declaración «CE» de verificación de un subsistema y declarará, bajo su exclusiva responsabilidad, que el subsistema en cuestión ha sido objeto de los correspondientes procedimientos de verificación y que cumple los requisitos del Derecho de la Unión Europea aplicable y las normas nacionales de aplicación. La declaración «CE» de verificación y los documentos que la acompañen irán debidamente fechados y firmados por el solicitante.

3. La función del organismo notificado encargado de la verificación «CE» de un subsistema comenzará en la fase de diseño del proyecto y abarcará todo el período de

construcción hasta la fase de aceptación, antes de la puesta del subsistema en el mercado o en servicio. De acuerdo con la Especificación Técnica de Interoperabilidad pertinente, también englobará la verificación de las interfaces del subsistema en cuestión con respecto al sistema en el que vaya a integrarse.

4. El solicitante será responsable de la elaboración del expediente técnico que debe acompañar la declaración «CE» de verificación. Dicho expediente técnico contendrá toda la documentación necesaria relativa a las características del subsistema y, en su caso, todos los elementos que prueben la conformidad de los componentes de interoperabilidad. Asimismo, contendrá todos los elementos relativos a las condiciones y límites de utilización y a las instrucciones de conservación, de vigilancia continua o periódica, de ajuste y de mantenimiento.

5. En el caso de renovación o rehabilitación de un subsistema que resulte en una modificación del expediente técnico y que afecte a la validez de los procedimientos de verificación ya realizados, el solicitante evaluará la necesidad de una nueva declaración «CE» de verificación.

6. El organismo notificado podrá expedir verificaciones de declaración intermedias para cubrir determinadas fases del procedimiento de verificación o partes del subsistema.

7. Si lo permite la Especificación Técnica de Interoperabilidad aplicable, el organismo notificado podrá expedir certificados de verificación de uno o varios subsistemas o de determinadas partes de dichos subsistemas.

8. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria designará los organismos encargados de llevar a cabo el procedimiento de verificación respecto de las normas nacionales. A ese respecto, los organismos designados se encargarán de las tareas necesarias para ello. Sin perjuicio del artículo 91, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá designar a un órgano notificado; en ese caso todo el proceso podrá ser llevado a cabo por un único organismo de evaluación de la conformidad.

Artículo 88. *Incumplimiento de requisitos esenciales de los subsistemas.*

1. Cuando la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria compruebe que un subsistema de carácter estructural, provisto de la declaración «CE» de verificación acompañada del expediente técnico, no cumple plenamente lo dispuesto en este real decreto y, en particular, los requisitos esenciales, podrá solicitar que se lleven a cabo verificaciones complementarias.

2. En este caso la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria informará inmediatamente a la Comisión Europea de las verificaciones complementarias solicitadas, exponiendo las razones que las justifiquen, a efectos de lo previsto en la normativa de la Unión Europea.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria precisará si el incumplimiento pleno de este real decreto resulta de:

a) El incumplimiento de requisitos esenciales o de una Especificación Técnica de Interoperabilidad, o de una mala aplicación de la misma.

b) Una deficiencia de una Especificación Técnica de Interoperabilidad.

Artículo 89. *Presunción de conformidad.*

Se presupondrá que los componentes de interoperabilidad y los subsistemas que están conformes con normas armonizadas o con partes de las mismas, y cuya referencia ha sido publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea, lo están con los requisitos esenciales que son objeto de dichas normas o de partes de las mismas.

CAPÍTULO V

Organismos de evaluación de la conformidad

Artículo 90. *Autoridad notificadora.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria será la autoridad notificadora de los organismos de evaluación de la conformidad. Dicha Agencia será la responsable de establecer y aplicar los procedimientos necesarios para la evaluación, notificación y

seguimiento de los organismos de evaluación de la conformidad, incluido el cumplimiento de las obligaciones en caso de subcontratación o delegación de las funciones por parte de los organismos notificados conforme en lo dispuesto en el artículo 95.

Sin perjuicio de lo anterior, y de la responsabilidad que corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria como autoridad notificadora, la Entidad Nacional de Acreditación, ENAC, como organismo nacional de acreditación a tenor del Reglamento (CE) n.º 765/2008, de 9 de julio de 2008, llevará a cabo las actividades relativas a la evaluación y el seguimiento de los organismos de evaluación de la conformidad, así como aquellas otras que se establezcan en los acuerdos de colaboración entre dicha entidad y la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará a la Comisión Europea y a los demás Estados miembros los organismos autorizados para realizar las tareas de evaluación de la conformidad previstas en los artículos 79.2 y 87.1. También comunicará a la Comisión Europea y a los demás Estados miembros los organismos designados a que se refiere el artículo 87.8.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria informará a la Comisión Europea de los procedimientos que utilizará para la evaluación, notificación y seguimiento de los organismos de evaluación de la conformidad y de los cambios que introduzca en dichos procedimientos.

4. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria como autoridad notificadora:

a) Evitará todo conflicto de intereses con los organismos de evaluación de la conformidad;

b) se organizará y gestionará de manera que se preserve la objetividad e imparcialidad de sus actividades;

c) se organizará de forma que toda decisión relativa a la notificación del organismo de evaluación de la conformidad sea adoptada por personas competentes distintas de las que llevaron a cabo la evaluación;

d) no ofrecerá ni ejercerá ninguna actividad que efectúen los organismos de evaluación de la conformidad ni servicios de consultoría de carácter comercial o competitivo;

e) preservará la confidencialidad de la información obtenida;

f) dispondrá de suficiente personal competente para efectuar adecuadamente sus tareas como autoridad notificadora.

Artículo 91. *Organismos de evaluación de la conformidad.*

1. A efectos de la notificación, los organismos de evaluación de la conformidad deberán cumplir los requisitos establecidos en los apartados 2 a 6 del presente artículo y en los artículos 92 y 93. Los organismos de evaluación de la conformidad establecidos en España, estarán constituidos de conformidad con el Derecho nacional español y tendrán personalidad jurídica y patrimonio propio, salvedad del supuesto de los organismos internos acreditados a que se refiere el artículo 96.

2. Los organismos de evaluación de la conformidad deberán ser capaces de llevar a cabo todas las tareas de evaluación de la conformidad que les sean asignadas de acuerdo con lo dispuesto en las correspondientes Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y para las que haya sido notificado, independientemente de que las tareas las realice el propio organismo o se realicen en su nombre y bajo su responsabilidad.

En todo momento, para cada procedimiento de evaluación de la conformidad y para cada tipo o categoría de producto para los que haya sido notificado, el organismo de evaluación de la conformidad dispondrá:

a) Del personal necesario con conocimientos técnicos y experiencia suficiente y adecuada para realizar las tareas de evaluación de la conformidad;

b) de las correspondientes descripciones de los procedimientos con arreglo a los cuales deba efectuarse la evaluación de la conformidad, garantizando la transparencia y la capacidad de aplicar dichos procedimientos. Estará dotado de políticas y procedimientos adecuados que permitan distinguir entre las tareas que realiza como organismo de evaluación de la conformidad notificado y sus demás actividades;

c) de los procedimientos oportunos para llevar a cabo sus actividades teniendo debidamente en cuenta el tamaño de las empresas, el ámbito de actividad en el que operan,

su estructura, el grado de complejidad de la tecnología del producto en cuestión y el carácter masivo o en serie del proceso de producción.

Dispondrá de los medios necesarios para realizar adecuadamente las tareas técnicas y administrativas relacionadas con las actividades de evaluación de la conformidad y tendrá acceso a todo el material y los medios necesarios.

3. Los organismos de evaluación de la conformidad deberán tener cubierta su responsabilidad civil a través de la suscripción de un seguro, aval o garantía financiera equivalente, de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional decimoctava de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, y su normativa de desarrollo.

4. El personal del organismo de evaluación de la conformidad deberá observar secreto profesional acerca de toda la información recabada en el marco de sus tareas, con arreglo a lo dispuesto en la Especificación Técnica de Interoperabilidad de aplicación o en cualquier disposición legal aplicable al respecto, salvo en relación con las autoridades competentes. Se protegerán los derechos de propiedad.

5. Los organismos de evaluación de la conformidad participarán en las actividades de normalización y en las actividades del grupo de coordinación de los organismos de evaluación de la conformidad notificados establecido con arreglo al derecho de la Unión Europea, o se asegurarán de que su personal de evaluación esté informado al respecto, y aplicarán a modo de directrices generales las decisiones y los documentos administrativos que resulten de los trabajos del mencionado grupo.

6. Los organismos de evaluación de la conformidad que hayan sido notificados en relación con los subsistemas de control-mando y señalización en las vías y/o de control-mando y señalización a bordo participarán en las actividades del grupo del ERTMS mencionado en el artículo 29 del Reglamento (UE) 2016/796, de 11 de mayo de 2016 o se asegurarán de que su personal de evaluación esté informado al respecto. Seguirán las directrices derivadas de los trabajos de dicho grupo. En caso de que su aplicación les parezca inadecuada o imposible, presentarán sus observaciones al grupo del ERTMS para que se debatan, de modo que las directrices sean objeto de una mejora continua.

Artículo 92. *Imparcialidad de los organismos de evaluación de la conformidad.*

1. El organismo de evaluación de la conformidad será independiente de la organización o del fabricante del producto que evalúa.

Se podrá considerar que un organismo perteneciente a una asociación empresarial o una federación profesional que represente a empresas que participan en el diseño, la fabricación, el suministro, el montaje, el uso o el mantenimiento de los productos que evalúa cumple este requisito de independencia a condición de que lo demuestre además de la ausencia de conflicto de intereses.

2. Deberá cumplirse en todo momento el requisito de la imparcialidad tanto de parte del organismo de evaluación de la conformidad, como de los miembros de la alta dirección del mismo y de su personal de evaluación.

3. El organismo de evaluación de la conformidad, sus máximos directivos y el personal responsable de la realización de las tareas de evaluación de la conformidad en ningún caso podrán ser el diseñador, el fabricante, el proveedor, el instalador, el comprador, el dueño, el usuario, el encargado del mantenimiento de los productos que deben evaluarse ni el representante autorizado de ninguno de ellos. Ello no será óbice para que se utilicen los productos evaluados necesarios para las actividades del organismo notificado o para que se utilicen dichos productos a efectos personales.

4. El organismo de evaluación de la conformidad, sus máximos directivos y el personal responsable de la realización de las tareas de evaluación de la conformidad no podrán intervenir directamente en el diseño, la fabricación o construcción, la comercialización, la instalación, el uso o el mantenimiento de estos productos, ni representarán a las partes que participan en estas actividades. Asimismo, no podrán realizar ninguna actividad que pueda entrar en conflicto con su independencia de criterio o su integridad en relación con las actividades de evaluación de la conformidad para las que han sido designados. Esta prohibición se aplicará, en particular, a los servicios de consultoría.

5. El organismo de evaluación de la conformidad se asegurará de que las actividades de sus filiales o subcontratistas no afectan a la confidencialidad, objetividad o imparcialidad de sus actividades de evaluación de la conformidad.

6. El organismo de evaluación de la conformidad y su personal llevarán a cabo las actividades de evaluación de la conformidad con el máximo nivel de integridad profesional y la competencia técnica exigida en el ámbito específico, y estarán libres de cualquier presión o incentivo, especialmente de índole financiera, que pudiera influir en su apreciación o en el resultado de sus actividades de evaluación de la conformidad, en particular por parte de personas o grupos de personas que tengan algún interés en los resultados de estas actividades.

Artículo 93. *Personal de los organismos de evaluación de la conformidad.*

1. El personal responsable de la realización de las tareas de evaluación de la conformidad deberá poseer:

- a) Una buena formación técnica y profesional para realizar todas las actividades de evaluación de la conformidad para las que ha sido notificado;
- b) un conocimiento adecuado a cerca de los requisitos de las evaluaciones que efectúa y la autoridad necesaria para efectuarlas;
- c) un conocimiento y una comprensión adecuados de los requisitos esenciales, de las normas armonizadas aplicables y de las disposiciones aplicables del Derecho de la Unión Europea y español;
- d) la aptitud necesaria para elaborar los certificados, actas e informes necesarios en los que se reflejen los controles efectuados.

2. La remuneración de los máximos directivos y del personal de evaluación de un organismo de evaluación de la conformidad no podrá depender en ningún caso del número de evaluaciones que efectúe ni de los resultados de dichas evaluaciones.

Artículo 94. *Presunción de conformidad de los organismos de evaluación de la conformidad.*

Si un organismo de evaluación de la conformidad demuestra que cumple los criterios establecidos en las normas armonizadas pertinentes o en partes de las mismas cuyas referencias se hayan publicado en el «Diario Oficial de la Unión Europea», se presumirá que cumple los requisitos establecidos en los artículos 91 a 93 en la medida en que las normas armonizadas aplicables incluyan estos requisitos.

Artículo 95. *Subcontrataciones y filiales de los organismos notificados.*

1. Cuando un organismo notificado subcontrate tareas específicas relacionadas con la evaluación de la conformidad o recurra a una filial, se asegurará de que el subcontratista o la filial cumplen los requisitos establecidos en los artículos 91 a 93 e informará de ello a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

2. Los organismos notificados asumirán la plena responsabilidad de las tareas realizadas por los subcontratistas o las filiales, con independencia de donde tengan su sede.

3. Las actividades de los organismos notificados sólo podrán subcontratarse o delegarse en una filial, previo consentimiento del cliente.

4. Los organismos notificados mantendrán a disposición de la autoridad notificadora los documentos sobre la evaluación de las cualificaciones del subcontratista o de la filial, así como el trabajo que estos realicen con arreglo a la Especificación Técnica de Interoperabilidad respectiva.

Artículo 96. *Organismos internos acreditados.*

1. Los solicitantes podrán recurrir a un organismo interno acreditado, para que lleve a cabo actividades de evaluación de la conformidad a efectos de la aplicación de los procedimientos indicados en los módulos A1, A2, C1 o C2 que figuran en el anexo II de la Decisión n.º 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre un marco común para la comercialización de los productos y por la que se deroga la

Decisión 93/465/CEE del Consejo y en los módulos CA1 y CA2, que figuran en el anexo I de la Decisión 2010/713/UE, de 9 de noviembre de 2010, sobre los módulos para los procedimientos de evaluación de la conformidad, idoneidad para el uso y verificación «CE» que deben utilizarse en las especificaciones técnicas de interoperabilidad adoptadas en virtud de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. Dicho organismo constituirá una parte separada e identificable del solicitante de que se trate y no participará en el diseño, la producción, el suministro, la instalación, el uso o el mantenimiento de los productos que haya de evaluar.

2. El organismo interno acreditado deberá cumplir los requisitos siguientes:

a) Estará acreditado de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 765/2008, de 9 de julio de 2008;

b) el organismo y su personal estarán organizados, dentro de la empresa de la que formen parte, de manera identificable y utilizarán métodos de información que garanticen su imparcialidad, y lo demostrarán al organismo nacional de acreditación;

c) el organismo y su personal no serán responsables del diseño, la fabricación, el suministro, la instalación, la utilización o el mantenimiento de los productos que evalúen, ni ejercerán ninguna actividad que pudiera ser incompatible con su independencia de juicio y su integridad en relación con sus actividades de evaluación;

d) el organismo prestará sus servicios únicamente a la empresa de la que forme parte.

3. Los organismos internos acreditados no se notificarán a la Comisión Europea ni a los demás Estados miembros, pero la información relativa a su acreditación será puesta a disposición de la autoridad notificadora, previa solicitud de esta última, por las empresas de las que dichos organismos forman parte.

Artículo 97. Solicitud de notificación.

Los organismos de evaluación de la conformidad presentarán una solicitud de notificación a la autoridad notificadora.

La solicitud irá acompañada de una descripción de las actividades de evaluación de la conformidad, del módulo o módulos de evaluación de la conformidad y producto o productos para los cuales el organismo se considere competente, así como de un certificado de acreditación conforme a la norma UNE-EN ISO/IEC 17065 expedido por la Entidad Nacional de Acreditación ENAC o por otro organismo nacional de acreditación que se haya sometido con éxito al sistema de evaluación por pares previsto en el Reglamento (CE) n.º 765/2008, de 9 de julio de 2008. Este certificado de acreditación incluirá en su ámbito de acreditación la norma correspondiente, en la que se declare que el organismo de evaluación de la conformidad cumple los requisitos establecidos desde el artículo 91 al artículo 93.

Artículo 98. Procedimiento de notificación.

1. La autoridad notificadora solo notificará aquellos organismos de evaluación de la conformidad que cumplan los requisitos establecidos en los artículos 91 a 93.

Esta notificación se realizará a la Comisión Europea y a los demás Estados miembros mediante el sistema de notificación electrónica desarrollado y gestionado por la Comisión Europea.

2. La notificación incluirá información detallada de las actividades de evaluación de la conformidad, el módulo o módulos de evaluación de la conformidad, el producto o productos objeto de la evaluación y el certificado de acreditación correspondiente.

3. El organismo en cuestión solo podrá realizar las actividades de un organismo notificado si la Comisión Europea y los demás Estados miembros no formulan ninguna objeción en el plazo de dos semanas tras la notificación.

4. La Comisión Europea y los demás Estados miembros serán informados de todas las modificaciones posteriores a la notificación.

Artículo 99. Cambios en las notificaciones.

1. Si la autoridad notificadora comprueba o es informado de que un organismo notificado ha dejado de cumplir los requisitos establecidos en los artículos 91 a 93 o no está cumpliendo sus obligaciones, le restringirá, suspenderá o retirará la notificación, en función

de la gravedad del incumplimiento de tales requisitos u obligaciones. Informará de ello inmediatamente a la Comisión Europea y a los demás Estados miembros.

2. En caso de retirada, restricción o suspensión de la notificación o si el organismo notificado ha cesado su actividad, la autoridad notificadora adoptará las medidas oportunas para que los expedientes de dicho organismo sean tratados por otro organismo notificado o se pongan a disposición de esta cuando así lo solicite.

Artículo 100. *Impugnación de la competencia de organismos notificados.*

En los casos en que la Comisión Europea investigue la competencia de un organismo notificado o el cumplimiento por parte de este de los requisitos y las responsabilidades que le incumben, la autoridad notificadora facilitará a la Comisión Europea, a petición de esta, toda la información en que se fundamente la notificación o el mantenimiento de la competencia del organismo notificado en cuestión.

Artículo 101. *Obligaciones operativas de los organismos notificados.*

1. Los organismos notificados realizarán evaluaciones de la conformidad siguiendo los procedimientos de evaluación de la conformidad establecidos en la Especificación Técnica de Interoperabilidad respectiva.

2. Las evaluaciones de la conformidad se llevarán a cabo de manera proporcionada, evitando cargas innecesarias para los agentes económicos. Los organismos notificados tendrán en cuenta, al llevar a cabo sus actividades, el tamaño de las empresas, el sector en el que operan, su estructura, el grado de complejidad de la tecnología del producto en cuestión y el carácter masivo o en serie del proceso de producción.

3. Si un organismo notificado comprueba que el fabricante no cumple los requisitos establecidos en la Especificación Técnica de Interoperabilidad pertinente o las normas armonizadas o las especificaciones técnicas correspondientes, instará al fabricante a adoptar las medidas correctoras oportunas y no expedirá el certificado de conformidad.

4. Si en el transcurso del seguimiento de la conformidad consecutivo a la expedición del certificado, un organismo notificado constata que un producto ya no se ajusta a la Especificación Técnica de Interoperabilidad aplicable o a las normas armonizadas o a las especificaciones técnicas correspondientes, instará al fabricante a adoptar las medidas correctoras adecuadas y, si es necesario, suspenderá o retirará su certificado.

5. Si no se adoptan medidas correctoras o estas no surten el efecto perseguido, el organismo notificado restringirá, suspenderá o retirará cualquier certificado, según el caso.

Artículo 102. *Obligación de los organismos notificados de proporcionar información.*

1. Los organismos notificados por la autoridad notificadora informarán a esta:

- a) De cualquier denegación, restricción, suspensión o retirada de certificados;
- b) de cualquier circunstancia que afecte al ámbito y a las condiciones de notificación;
- c) de cualquier solicitud de información que hayan recibido de las autoridades de supervisión del mercado en relación con las actividades de evaluación de la conformidad;
- d) de las actividades de evaluación de la conformidad realizadas dentro del ámbito de su notificación y de cualquier otra actividad realizada, con inclusión de la subcontratación y las actividades transfronterizas, previa solicitud.

2. Los organismos notificados proporcionarán a los demás organismos notificados que realicen actividades de evaluación de la conformidad similares y que evalúen los mismos productos, información pertinente sobre cuestiones relacionadas con resultados negativos y, previa solicitud, con resultados positivos de la evaluación de la conformidad.

3. Los organismos notificados proporcionarán a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y, en su caso, a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, los certificados «CE» de verificación de subsistemas, los certificados «CE» de conformidad de los componentes de interoperabilidad y los certificados «CE» de idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad.

Artículo 103. *Coordinación de los organismos notificados.*

Los organismos notificados deberán participar en el trabajo del grupo sectorial de organismos notificados de ámbito de la Unión Europea establecido por la Comisión Europea, directamente o por medio de representantes designados.

Artículo 104. *Organismos designados.*

1. Tendrán la consideración de organismos designados para efectuar el procedimiento de verificación del cumplimiento de las normas nacionales notificadas, aquellos organismos que así lo soliciten a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y que estén previamente acreditados por la Entidad Nacional de Acreditación conforme a la norma UNE-EN ISO/IEC 17065 o por otro organismo nacional de acreditación que se haya sometido con éxito al sistema de evaluación por pares previsto en el Reglamento (CE) n.º 765/2008, de 9 de julio de 2008, y que incluyan en su ámbito de acreditación la norma correspondiente.

2. Los requisitos relativos a los organismos de evaluación de la conformidad establecidos en los artículos 91 a 95 también se aplicarán a los organismos designados en virtud del artículo 87, apartado 8, excepto:

a) en lo que respecta a las competencias exigidas a su personal en virtud del artículo 93, apartado 1, punto c), en cuyo caso se exigirá que el organismo designado tenga una comprensión y un conocimiento adecuados de la legislación nacional;

b) en lo que respecta a los documentos que deben conservarse a disposición de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y la Entidad Nacional de Acreditación en virtud del artículo 95, apartado 4, en cuyo caso se exigirá que el organismo designado incluya los documentos relativos a los trabajos realizados por filiales o subcontratistas de acuerdo con las normas nacionales que resulten de aplicación.

3. La solicitud de designación y el procedimiento de designación se realizará conforme a los artículos 97 y 98.

4. Las obligaciones operativas establecidas en el artículo 101 también se aplicarán a los organismos designados en virtud del artículo 87.8, con la diferencia de que esas obligaciones se referirán a normas nacionales en lugar de Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad.

5. La obligación de información establecida en el artículo 102.1, también se aplicará a los organismos designados, que en consecuencia informarán a todos los Estados miembros de la Unión Europea.

TÍTULO III

Autorizaciones de los subsistemas, líneas y vehículos

CAPÍTULO I

Subsistemas fijos y líneas

Sección 1.ª Disposiciones generales

Artículo 105. *Régimen general.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria será la autoridad competente para otorgar las autorizaciones para la entrada en servicio de los subsistemas estructurales fijos y para la puesta en servicio de líneas ferroviarias, de sus tramos, de las estaciones de transporte de viajeros y de las terminales de transporte de mercancías pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General.

2. En las autorizaciones para la entrada en servicio de los subsistemas o la puesta en servicio de líneas, tramos, estaciones o terminales podrán establecerse condiciones de uso y restricciones, en particular en cuanto a las condiciones para iniciar o restablecer el servicio ferroviario una vez se produzca la conexión con el resto de la Red Ferroviaria de Interés General.

Artículo 106. *Autorización de entrada en servicio de los subsistemas estructurales fijos.*

1. La entrada en servicio de los subsistemas estructurales fijos en estado de funcionamiento nominal requerirá que estos sean concebidos, construidos e instalados de modo que se cumplan los requisitos esenciales definidos en el Anexo XI, se integren de manera segura en el conjunto del sistema ferroviario y dispongan de la autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en los casos que se establecen en el apartado 2 de este artículo.

La función de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en la autorización de entrada en servicio de subsistemas estructurales fijos será comprobar que la documentación presentada por el solicitante de la autorización para demostrar el cumplimiento de todos los requisitos esenciales está completa, es pertinente y coherente y se circunscribe al ámbito de sus competencias.

2. La autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria será necesaria para nuevos subsistemas estructurales fijos y en el caso de mejora o renovación de subsistemas existentes, cuando así lo resuelva la Agencia de acuerdo a lo establecido en el artículo 107.

En ambos casos, a la vista de la Comunicación Previa a la que hace referencia el artículo 109, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá resolver que sea necesaria también la autorización de entrada en servicio para fases intermedias de algún subsistema, o parte de él, siempre que estas fases intermedias no sean meras fases de obra y correspondan a etapas completas del proceso de fabricación o construcción o su periodo de funcionamiento no esté suficientemente acotado en el tiempo.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria proporcionará gratuitamente una guía orientativa, a través de su página web, que expondrá y precisará los requisitos que deben reunirse y los documentos que deben acompañarse para la obtención de las autorizaciones de entrada en servicio de los subsistemas.

Artículo 107. *Mejora o renovación de los subsistemas estructurales fijos.*

1. En caso de mejora o renovación de subsistemas existentes, el solicitante deberá formular una comunicación previa de acuerdo con lo establecido en el artículo 109. En el plazo de un mes a partir de la recepción de la comunicación, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará al solicitante que el expediente está completo o le pedirá información complementaria, para cuya entrega fijará un plazo de 10 días hábiles, ampliables a 5 más a petición del interesado o por propia iniciativa, cuando los documentos requeridos presenten dificultades especiales, con indicación de que si así no lo hiciera se le tendrá por desistido de su petición, previa resolución que deberá ser dictada en los términos previstos en el artículo 21 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en estrecha cooperación con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea si la solicitud se refiere a proyectos de ERTMS, examinará la documentación y resolverá sobre la necesidad de una nueva autorización de entrada en servicio de acuerdo con los siguientes criterios:

- a) Cuando el nivel global de seguridad del subsistema de que se trate pueda verse afectado negativamente por las obras previstas;
- b) cuando así lo exijan las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad aplicables;
- c) cuando así lo exijan los planes nacionales de ejecución, o
- d) cuando se hayan modificado los valores de los parámetros sobre la base de los cuales ya se hubiera concedido la autorización.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria resolverá y notificará sobre la necesidad o no de una nueva autorización de entrada en servicio del subsistema, como máximo dentro de los cuatro meses siguientes a la fecha en que la comunicación haya tenido entrada en su registro o, en su caso, desde la recepción de toda la documentación necesaria para completar la comunicación.

La resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá diferenciar, en cuanto a la necesidad de una nueva autorización, entre los distintos subsistemas afectados y, en su caso, entre las distintas fases de ejecución de la actuación. En caso de que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria resuelva que es precisa una nueva autorización para alguno

de los subsistemas y/o fases de ejecución, se seguirá el procedimiento general establecido en la Sección 2.^a de este capítulo a partir de la comunicación previa presentada.

Las resoluciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria serán siempre motivadas y ponen fin a la vía administrativa. Contra las mismas se podrá interponer recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativa.

Sección 2.^a Procedimiento de autorización de entrada en servicio de subsistemas estructurales fijos

Artículo 108. *Fases del procedimiento de autorización de entrada en servicio de los subsistemas estructurales fijos.*

El procedimiento de obtención de la autorización de entrada en servicio de un subsistema estructural fijo se compone de las siguientes fases:

- a. Comunicación previa a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria;
- b. Puesta en conocimiento a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de los proyectos antes de su aprobación;
- c. Evaluación del subsistema tras su construcción y previa a su entrada en servicio;
- d. Solicitud de autorización de entrada en servicio del subsistema estructural fijo.

Artículo 109. *Comunicación previa a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.*

1. Cuando se inicie una actuación que prevea el diseño o construcción de uno o varios subsistemas estructurales fijos, el solicitante habrá de comunicarlo previamente a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria con anterioridad a la redacción de los proyectos de construcción y, en todo caso antes de la aprobación del primero de los que formen parte de la actuación. Esta comunicación previa también será aplicable a la modificación de subsistemas existentes.

2. La comunicación previa tiene por objeto que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria disponga, con la antelación necesaria, de información suficiente para:

- a) Resolver, en los casos que proceda, sobre la necesidad de autorización de entrada en servicio del o de los subsistemas.
- b) Determinar las eventuales acciones de supervisión durante el diseño, fabricación y construcción del o de los subsistemas.

3. La comunicación previa irá acompañada de la siguiente información, desglosada para cada uno de los subsistemas objeto de autorización:

- a) Descripción de la actuación, incluyendo los subsistemas concernidos y una identificación de la línea y/o tramos afectados para cada uno de los subsistemas, posibles afecciones a otras líneas o instalaciones y fases de ejecución, si estas se conocen en el momento de elaborar la comunicación.
- b) Características técnicas preliminares del subsistema o subsistemas de acuerdo al anexo XIII;
- c) Normativa vigente a la que está sujeto cada subsistema para cubrir los requisitos esenciales;
- d) Posibles excepciones en la aplicación de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y/o disconformidades con las normas nacionales, si fuesen conocidas en el momento de elaboración de la comunicación, en cuyo caso, se adjuntará también la documentación indicada en los artículos 85 y 86,
- e) Soluciones innovadoras que, en su caso, vayan a ser desarrolladas e implementadas;
- f) Programación estimada de la actuación,
- g) Organismo notificado y/o designado que llevará a cabo el proceso de verificación del subsistema, cuando proceda, si es conocido en el momento de la comunicación.
- h) Organismo encargado de realizar la evaluación independiente de seguridad de acuerdo con el Método Común de Seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, cuando proceda, si es conocido en el momento de la comunicación.

i) En proyectos con afección al ERTMS, información sobre las previsiones de realización del trámite del artículo 113.

4. En caso de modificación de subsistemas, la comunicación previa incluirá adicionalmente:

a) Informe sobre la afección al nivel global de seguridad del subsistema de que se trate por las obras previstas.

b) Análisis de las exigencias de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad aplicables en relación a la necesidad de una nueva autorización de entrada en servicio.

c) Informe sobre la eventual modificación de los valores de los parámetros sobre los cuales ya se hubiese concedido la autorización.

5. Si en el curso del desarrollo de la actuación, tanto en fase de proyecto como de fabricación u obra, se producen cambios que afecten a la información que acompañó a la comunicación previa, total o parcialmente, o son conocidos aspectos no incluidos en la misma, deberá remitirse una actualización de dicha comunicación, en la que se hagan constar los cambios que se han producido.

Si las características de alguno de los subsistemas, o partes de los mismos, que componen la actuación no eran conocidas en el momento de la comunicación previa inicial se remitirá una comunicación previa adicional.

6. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá realizar un seguimiento del proceso de diseño del subsistema. Para ello el solicitante pondrá a su disposición toda la información que esta le requiera para comprobar la compatibilidad técnica y la integración segura del subsistema o subsistemas.

7. La presentación a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de la comunicación previa supondrá la consideración de que un proyecto se encuentra en avanzado estado de desarrollo para los subsistemas que estén incluidos en ella.

Artículo 110. *Puesta en conocimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de proyectos antes de su aprobación.*

Deberá ponerse en conocimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria antes de la aprobación de los proyectos la siguiente documentación:

a) Informe resumen o separata del proyecto con los aspectos relevantes del o de los subsistemas indicando, entre otros:

– Características técnicas del subsistema o subsistemas, y definición del estado de funcionamiento nominal de los mismos.

– Normativa de aplicación;

– Cumplimiento de las especificaciones funcionales y técnicas de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y normas nacionales de aplicación;

– Excepciones en el cumplimiento de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad o normas nacionales, en su caso;

– Soluciones innovadoras, en su caso;

– Restricciones de uso, en su caso.

b) Referencia al expediente de la comunicación previa de la actuación de la que forma parte el proyecto.

c) Evidencias de que se han llevado a cabo los procesos necesarios que permitan que las actuaciones del proyecto se integren en el proceso de verificación y de gestión de riesgos de la actuación global a la que pertenece. Para ello, se aportarán:

1) Declaraciones de verificación intermedias de los subsistemas en la fase de diseño, en su caso.

2) Evidencia de la aplicación en esta fase, a las partes que resulten pertinentes, del Método Común de Seguridad para la evaluación y valoración del riesgo.

Artículo 111. *Evaluación del subsistema tras su construcción y previa a su entrada en servicio.*

1. El solicitante, previamente a la solicitud de autorización de entrada en servicio del subsistema, deberá haberlo sometido al proceso de evaluación definido en el artículo 87.

Además, para la verificación de los subsistemas estructurales fijos se seguirán los módulos de verificación específicos definidos en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad e Instrucciones Ferroviarias. Igualmente, el solicitante deberá tener en cuenta lo establecido en el Método Común de Seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, en aquellos casos que sea de aplicación, y en particular para realizar la demostración de la integración segura del subsistema.

Asimismo, el solicitante deberá someter a evaluación los requisitos que pudieran estar establecidos para el subsistema en cualquier otra normativa vigente que le sea aplicable.

2. En caso de que durante el proceso de evaluación surja la necesidad de solicitar una excepción o disconformidad debido a que se produzca una no conformidad con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad o con las normas nacionales que sean de aplicación, el solicitante seguirá los procedimientos establecidos en los artículos 85 y 86, según el caso.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá realizar un seguimiento del proceso de evaluación del subsistema. Para ello el solicitante deberá poner a su disposición toda la información que esta le requiera.

Artículo 112. *Solicitud de autorización de entrada en servicio de subsistemas estructurales fijos.*

1. Una vez realizadas las fases anteriores, el solicitante, remitirá a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria la solicitud de entrada en servicio del subsistema o subsistemas acompañada de la documentación necesaria para describir la actuación objeto de autorización, incluyendo los procesos de evaluación de la conformidad realizados, las características técnicas del subsistema así como las soluciones innovadoras aplicadas, la definición de su estado de funcionamiento nominal y las restricciones de uso, en su caso. Deberá acreditarse, asimismo, que se cumplen los requisitos esenciales y se ha aplicado la normativa exigible o justificado las excepciones que fuesen procedentes, y que el plan de pruebas establecido por el administrador de infraestructuras, o acordado por el solicitante y aquel, se ha cumplido.

Este expediente contendrá las evidencias documentales concernientes a:

a) Declaraciones «CE» de verificación de acuerdo con lo establecido en el artículo 87 de este real decreto;

b) Justificación de la compatibilidad técnica del subsistema con el sistema en que se integra, comprobada a partir de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad, las normas nacionales y los registros pertinentes;

c) Justificación de la integración segura del subsistema, establecida sobre la base de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad, las normas nacionales y los Métodos Comunes de Seguridad. En todo caso se incluirá el informe del organismo evaluador de seguridad acreditativo de la integración segura del subsistema. Este informe será realizado teniendo en cuenta las evaluaciones parciales independientes de seguridad realizadas a lo largo de las diferentes fases de acuerdo al Método Común de Seguridad para la evaluación y valoración del riesgo. El contenido y alcance de dichas evaluaciones parciales será el que permita la fase en la que se realizaron, especialmente en lo referente a la identificación y demostración de la conformidad con los requisitos de seguridad y la gestión de peligros;

d) En el caso de subsistemas de control-mando y señalización en las vías que utilicen equipamiento de ETCS y/o de GSM-R, la decisión positiva de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea de conformidad con el artículo 113; y en el caso de un cambio en las disposiciones del proyecto del pliego de condiciones o en la descripción de las soluciones técnicas previstas posteriores a la decisión positiva, la conformidad con el resultado del procedimiento a que se hace referencia en el artículo 30 del Reglamento (UE) 2016/796, de 11 de mayo de 2016.

2. El expediente de solicitud de autorización de entrada en servicio de un subsistema o parte de él que contenga una o varias aplicaciones específicas contendrá la documentación establecida en el apartado anterior. No obstante, si la o las aplicaciones específicas de las que derivan han obtenido previamente su autorización de entrada en servicio por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria no será preciso acompañar el expediente de solicitud de estas últimas.

3. En el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará al solicitante que el expediente está completo o le pedirá información complementaria, para cuya entrega fijará un plazo de 10 días hábiles, ampliables a 5 más a petición del interesado o por propia iniciativa, cuando los documentos requeridos presenten dificultades especiales, con indicación de que si así no lo hiciera se le tendrá por desistido de su petición, previa resolución que deberá ser dictada en los términos previstos en el artículo 21 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria verificará la integridad, pertinencia y coherencia de la documentación presentada. Asimismo, en el caso de equipamiento ERTMS en vía, verificará la conformidad con la decisión positiva de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea referida en el punto d) del apartado 1.

4. Tras dicha verificación, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria resolverá y notificará si procede o no autorizar la entrada en servicio del subsistema, como máximo dentro de los cuatro meses siguientes a la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en su registro o, en su caso, desde la recepción de toda la documentación necesaria para completar la solicitud. La autorización de entrada en servicio del subsistema, en su caso, hará referencia a sus características técnicas, incluidas las condiciones y límites de utilización documentados en la declaración «CE» de verificación, y podrá incluir el periodo de validez de la misma.

5. Las resoluciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria serán siempre motivadas y ponen fin a la vía administrativa. Contra las mismas se podrá interponer recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativa.

Artículo 113. *Aplicación armonizada del ERTMS.*

1. En el caso de subsistemas de control-mando y señalización en vía que utilicen ETCS y/o GSM-R, y a fin de velar por la aplicación armonizada del ERTMS y de la interoperabilidad a escala de la Unión Europea, antes de realizar las licitaciones correspondientes del ERTMS en vía el solicitante remitirá una solicitud de aprobación a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea. La solicitud relativa a proyectos individuales del ERTMS, a combinaciones de proyectos, a una línea, a un grupo de líneas o a una red, se acompañará de un expediente que incluya:

a) el proyecto del pliego de condiciones o la descripción de las soluciones técnicas previstas;

b) documentos justificativos de las condiciones necesarias para la compatibilidad técnica y operativa del subsistema con los vehículos que van a operar en las redes correspondientes;

c) documentos justificativos de que las soluciones técnicas previstas cumplen las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad pertinentes;

d) cualquier otro documento importante, como dictámenes de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, declaraciones de verificación o certificados de conformidad.

2. Dicha solicitud y la información acerca de todas las solicitudes, las etapas de los procedimientos correspondientes y sus resultados, así como, en su caso, las peticiones y las decisiones de la Sala de Recurso, se presentarán a través de la ventanilla única de la Unión Europea. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá emitir un dictamen sobre la solicitud de aprobación, destinado al solicitante antes de que presente la solicitud, o a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea después de que la haya presentado.

3. En caso de que se modifique el proyecto del pliego de condiciones o la descripción de las soluciones técnicas previstas con posterioridad a la decisión positiva, el solicitante informará sin dilación a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y a la Agencia Estatal de

Seguridad Ferroviaria a través de la citada ventanilla única. En dicho caso, se aplicará el artículo 30, apartado 2, del Reglamento (UE) 2016/796, de 11 de mayo de 2016.

Artículo 114. *Funcionamiento de los subsistemas estructurales fijos durante las fases intermedias de su proceso de fabricación, construcción, implantación y verificación.*

1. Cuando el proceso de fabricación, construcción, implantación o verificación de uno o varios subsistemas estructurales fijos, o parte de ellos, tanto nuevos como modificados, deba llevarse a cabo manteniendo el servicio ferroviario, el administrador de infraestructuras los podrá poner en funcionamiento con circulaciones ferroviarias comerciales, con carácter temporal y en la extensión geográfica estrictamente necesaria. Todo ello, sin perjuicio de obtener posteriormente la autorización de entrada en servicio en estado de funcionamiento nominal a la que se refieren los artículos 106 y 107, en los casos que proceda.

El Sistema de Gestión de Seguridad del administrador de infraestructuras establecerá el procedimiento para ello. En todo caso, el solicitante preparará un expediente para acreditar que el nivel de seguridad es aceptable que, al menos, contendrá la siguiente documentación:

a) Justificación de la necesidad del funcionamiento parcial de los subsistemas afectados, incluyendo la definición de los elementos o partes que se pondrán en funcionamiento y, en su caso, las fases intermedias, ámbito geográfico y la duración prevista del proceso de implantación.

b) Informe sobre el desarrollo de estas fases intermedias, incluyendo la definición de los parámetros y características cuya conformidad ha de ser evaluada antes del funcionamiento temporal de los subsistemas, indicando los valores de los mismos que deben alcanzarse para garantizar la seguridad y las pruebas que deben realizarse para su evaluación.

c) Acreditación del proceso de gestión del riesgo, realizado de acuerdo con el Método Común de Seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, que incluya expresamente estas fases intermedias y las medidas de seguridad, las restricciones y condiciones de uso resultantes de aquel, que deberán ser aceptados por el administrador de infraestructuras y las empresas ferroviarias concernidas.

El expediente acreditativo del cumplimiento de estas condiciones estará a disposición de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria para el eventual ejercicio por parte de esta de su competencia de supervisión durante la fabricación o construcción de subsistemas.

2. Las empresas ferroviarias y el administrador de infraestructuras afectados llevarán a cabo la formación complementaria de personal, en su caso.

3. Si estas situaciones no se han descrito en la comunicación previa realizada, el solicitante realizará una comunicación previa complementaria cuando se conozca esta circunstancia, a los efectos de que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria pueda resolver si procede o no obtener la autorización de entrada en servicio en estado de funcionamiento nominal. En esta comunicación se incluirá la definición de las fases intermedias y de los elementos o partes que se pondrán en funcionamiento, su ámbito geográfico, la justificación de la necesidad del funcionamiento parcial de estos subsistemas y la duración prevista del proceso de implantación.

4. Lo establecido en el procedimiento mencionado en el apartado 1, así como en el apartado 2 de este artículo también será de aplicación cuando la validación o aceptación de componentes o elementos, nuevos o modificados, de subsistemas estructurales fijos requiera la realización de ensayos, pruebas, comprobaciones de fiabilidad, durabilidad u otras similares de aquellos, en líneas ferroviarias sobre las que existan circulaciones ferroviarias comerciales.

Artículo 115. *Reparación de los subsistemas estructurales fijos en situaciones de emergencia o tras una catástrofe natural o un accidente.*

1. Sin perjuicio de que, en su caso, sea preciso obtener la autorización de entrada en servicio en estado de funcionamiento nominal a la que se refieren los artículos 106 y 107, en situaciones de emergencia, o tras una catástrofe natural o un accidente, el administrador de infraestructuras podrá realizar las reparaciones que sean necesarias para restablecer el tráfico ferroviario, de acuerdo a lo establecido en su sistema de gestión de seguridad, en su plan de contingencias y, en todo caso, de conformidad con el Método Común de Seguridad

para la evaluación y valoración del riesgo cuando en el primero de ellos no se establezca, en función del alcance de las reparaciones a realizar y de su plazo de ejecución, la forma de aplicación de este último.

Las medidas de seguridad, restricciones y condiciones de uso que resulten deberán ser aceptadas por las empresas ferroviarias concernidas antes de la reanudación del tráfico ferroviario.

2. Cuando las actuaciones que se realicen no se limiten a la mera reparación de los desperfectos y supongan una mejora de alguno de los subsistemas afectados o de su funcionalidad, como cambios de trazado o nuevas estructuras o instalaciones, éstas deberán ser comunicadas a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el plazo máximo de quince días desde que se restablezca el servicio ferroviario. La comunicación se acompañará de la siguiente documentación:

a) Descripción de las reparaciones realizadas, incluyendo los subsistemas concernidos y una identificación de la línea y/o tramos afectados para cada uno de los subsistemas, posibles afecciones a otras líneas o instalaciones.

b) Características técnicas del subsistema o subsistemas de acuerdo al Anexo XIII;

c) Normativa vigente a la que están sujetos los subsistemas afectados para cubrir los requisitos esenciales;

d) Informe sobre la afección al nivel global de seguridad de las modificaciones realizadas en los subsistemas afectados.

e) Análisis de las exigencias de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad aplicables en relación a la necesidad de una nueva autorización de entrada en servicio.

f) Informe sobre la eventual modificación de los valores de los parámetros sobre los cuales ya se hubiese concedido la autorización.

A la vista de la anterior documentación, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria resolverá en el plazo de un mes, si es precisa una nueva autorización del subsistema o subsistemas afectados por las reparaciones en estado de funcionamiento nominal. En caso de que sea precisa una nueva autorización, el administrador de infraestructuras la solicitará conforme a lo establecido en artículo 112.

3. En todo caso, el expediente acreditativo de las actuaciones realizadas por el administrador de infraestructuras conforme a lo dispuesto en el apartado 1, estará a disposición de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria para el eventual ejercicio por parte de esta de su competencia de supervisión.

Artículo 116. *Autorización de elementos o componentes que no sean de interoperabilidad.*

1. El Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá establecer el régimen de autorización para el uso de elementos o componentes que no sean de interoperabilidad producidos industrialmente y que realicen funciones relacionadas con la seguridad.

2. En tanto no se establezca el régimen de autorización mencionado en el apartado anterior los administradores de infraestructura regularan la forma en que se autorizará el uso y las pruebas de estos elementos y componentes.

Sección 3.^a Procedimiento de autorización de puesta en servicio de líneas, tramos, estaciones y terminales

Artículo 117. *Procedimiento de autorización de puesta en servicio de nuevas líneas, tramos, estaciones y terminales.*

1. La puesta en servicio de líneas ferroviarias, de sus tramos y de las estaciones de transporte de viajeros o terminales de transporte de mercancías pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General, cualquiera que haya sido el procedimiento de construcción, deberá tramitarse de forma conjunta con la de entrada en servicio de los subsistemas que formen parte de estas y que requieran de autorización.

La autorización de puesta en servicio de líneas, tramos, estaciones y terminales, podrá incluir aquellas partes de las mismas que, para su conexión con la Red Ferroviaria de Interés General, el administrador de la infraestructura ponga en funcionamiento temporalmente de

acuerdo con el artículo 114, sin perjuicio de la necesidad que los subsistemas que integran estas partes obtengan posteriormente la autorización de entrada en servicio en estado de funcionamiento nominal y en los términos de dicho artículo.

2. Para la autorización de puesta en servicio de nuevas líneas, tramos, estaciones y terminales deberá presentarse una solicitud, junto a la de entrada en servicio de los subsistemas, que incluya, adicionalmente la siguiente documentación:

- a) Informe de adecuación del conjunto de las obras a la normativa técnica aplicable.
- b) Documentación acreditativa del cumplimiento de la ejecución del plan de pruebas que establezca el solicitante o el administrador de infraestructuras de común acuerdo con aquel.
- c) Documentación justificativa de que se ha llevado a cabo el proceso de gestión del riesgo de acuerdo con el Método Común de Seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, incluyendo expresamente las fases intermedias y las medidas de seguridad, las restricciones y condiciones de uso resultantes de aquel, que deberán ser aceptados por el administrador de infraestructuras y las empresas ferroviarias concernidas.
- d) En aquellos casos de modificación de líneas, tramos, estaciones y terminales existentes en los que se resuelva que es necesaria una nueva autorización se incluirá también en la documentación una descripción del cambio de las condiciones de explotación.
- e) Certificado de implantación del Plan de Autoprotección, si procede según normativa vigente.

No será necesario aportar aquellos documentos que ya se hayan presentado junto a la solicitud de entrada en servicio de los subsistemas.

3. En el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará al solicitante que el expediente está completo o le pedirá información complementaria, para cuya entrega fijará un plazo de 10 días hábiles, ampliables a 5 más a petición del interesado o por propia iniciativa, cuando los documentos requeridos presenten dificultades especiales, con indicación de que si así no lo hiciera se le tendrá por desistido de su petición, previa resolución que deberá ser dictada en los términos previstos en el artículo 21 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

4. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria resolverá y notificará si procede o no autorizar la puesta en servicio de la línea, tramo, estación o terminal existente, como máximo dentro de los cuatro meses siguientes a la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en su registro o, en su caso, desde la recepción de la documentación completa. Esta resolución se adoptará de forma conjunta con la decisión relativa a la autorización de entrada en servicio de los subsistemas afectados a la que se refiere el artículo 112 y en ella se podrá establecer el periodo de validez de la autorización.

5. Las resoluciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria serán siempre motivadas y ponen fin a la vía administrativa. Contra las mismas se podrá interponer recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativa.

Artículo 118. *Procedimiento de autorización de puesta en servicio de modificación de líneas, tramos, estaciones y terminales existentes.*

1. En el caso de modificación de líneas existentes será necesaria una nueva autorización de puesta en servicio de la línea o tramos de las mismas, estaciones o terminales, al menos en los siguientes supuestos:

- a) modificación sustancial del trazado de un trayecto o parte de este;
- b) adición de una o más vías en una línea o tramo;
- c) y, en general, modificaciones que hayan requerido de la aprobación de un estudio informativo.

2. No será necesaria una nueva autorización de puesta en servicio en los siguientes casos de modificación de líneas, estaciones o terminales existentes:

- a) Instalación de nuevos subsistemas de electrificación, control-mando y señalización, cambio de tensión eléctrica o de cambio de versión o de nivel de ERTMS.

b) Mejora o renovación de líneas, tramos de estas, estaciones o terminales preexistentes salvo que proceda autorización de puesta en servicio de conformidad con el apartado 1 de este artículo.

3. Lo dispuesto en los dos apartados anteriores será sin perjuicio de lo que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria pueda decidir en cada caso de conformidad con el artículo 107, en relación con la autorización de entrada en servicio de los subsistemas, y de lo que se establezca a través de las Instrucciones Ferroviarias u otras disposiciones.

4. A los efectos de resolver sobre la necesidad de una nueva autorización, el solicitante remitirá a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria la documentación indicada en el artículo 109 para la Comunicación Previa, y además la necesaria para verificar el cumplimiento de lo indicado en los apartados 1 y 2 del presente artículo.

5. En base a los anteriores criterios, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en un plazo de cuatro meses a partir de la recepción de toda la información pertinente, tomará una decisión en cuanto a la necesidad de una nueva autorización de puesta en servicio de la modificación de la línea, tramo, estación o terminal existente, de forma conjunta con la relativa a necesidad de una nueva autorización de entrada en servicio de los subsistemas afectados a la que se refiere el artículo 112.

La resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria que deberá ser motivada pondrá fin a la vía administrativa y contra la misma se podrá interponer recurso potestativo de reposición en el plazo de un mes, o acudir a la vía jurisdiccional contencioso-administrativa.

6. En caso de que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria resuelva que es precisa una nueva autorización de puesta en servicio, se seguirá el procedimiento general establecido en el artículo 117.

Sección 4.^a Explotación de líneas

Artículo 119. *Registro de la infraestructura.*

1. El registro de la infraestructura contendrá, para cada subsistema o parte del subsistema de que se trate, los valores de los parámetros de red correspondientes establecidos en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad pertinentes, así como en el resto de la legislación sectorial de aplicación.

2. Los valores de los parámetros recogidos en el registro de la infraestructura se utilizarán, en combinación con los recogidos en la autorización de puesta en el mercado de vehículos, para comprobar la compatibilidad técnica entre vehículo y red.

3. El registro de la infraestructura podrá establecer condiciones para el uso de instalaciones fijas y otras limitaciones.

4. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria designará a la entidad nacional de registro, informando de ello a la Comisión Europea en un plazo no superior a tres meses desde la fecha de designación.

5. Los administradores de infraestructuras se encargarán de recoger e introducir directamente los datos en la citada aplicación del registro de la infraestructura creada por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.

6. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria velará por que los datos recogidos e introducidos en el registro de la infraestructura estén disponibles, y sean accesibles a través de la aplicación del registro de la infraestructura, conforme a las especificaciones comunes para dicha clase de registros aprobadas por la Comisión Europea. También se asegurará de que los datos contenidos en la aplicación del registro de la infraestructura se mantengan actualizados.

7. Los administradores de infraestructuras incluirán en su sistema de gestión de la seguridad la metodología de gestión y actualización de su parte correspondiente del registro de la infraestructura, proporcionando los datos a la entidad de registro o incorporándolos directamente a dicho registro.

Artículo 120. *Supervisión de los subsistemas estructurales fijos.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá supervisar, en cualquier momento, los subsistemas estructurales fijos que integran el sistema ferroviario con objeto de

comprobar que se explotan y mantienen de conformidad con los requisitos esenciales exigidos, con las disposiciones de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad aplicables y con la normativa española correspondiente.

2. Las actuaciones de supervisión mencionadas en este artículo formarán parte de las actividades de supervisión de los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras, tras la emisión de sus autorizaciones de seguridad.

3. Además, tras la entrada en servicio de estos subsistemas, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria efectuará tales comprobaciones con ocasión de la expedición y supervisión de las autorizaciones de seguridad. A tal efecto, se utilizarán los regímenes de evaluación y comprobación previstos en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad estructurales y funcionales de que se trate.

Artículo 121. *Suspensión y revocación de la autorización de entrada en servicio de los subsistemas estructurales fijos.*

1. Si en el ejercicio de sus competencias, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria tuviera conocimiento de que un subsistema estructural fijo ha dejado de cumplir los requisitos esenciales en virtud de los cuales fue concedida su autorización de entrada en servicio, suspenderá dicha autorización y pondrá en conocimiento de la situación al responsable del subsistema, comunicándole las causas y razones de la suspensión, indicándole el plazo máximo en el que deberá adoptar las medidas pertinentes para subsanar las deficiencias detectadas a fin de que, una vez comprobada su adopción, pueda levantarse la citada suspensión.

2. El interesado dispondrá de un plazo de quince días, a contar desde la fecha en que se le notifique la suspensión, para formular las alegaciones que estime pertinentes. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria dictará resolución motivada dentro del plazo de un mes desde la terminación del plazo anterior y lo notificará a las partes interesadas, manteniendo, modificando o levantando la suspensión. Transcurrido dicho plazo sin que se hubiera notificado la resolución de suspensión se producirá la caducidad del procedimiento, quedando sin efecto la suspensión.

3. En el caso de que la subsanación no se produzca en el plazo establecido en la resolución de suspensión, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria procederá, mediante la correspondiente resolución, a revocar la autorización de entrada en servicio del subsistema. Todo ello sin perjuicio, en su caso, del inicio de actuaciones en relación con la autorización de seguridad del administrador de infraestructuras que se pudieran derivar como consecuencia del incumplimiento de las condiciones exigibles en materia de explotación o mantenimiento.

4. La resolución de revocación será inmediatamente ejecutoria. Toda revocación se notificará a todos los posibles interesados y se inscribirá en los registros oportunos.

5. La resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria que deberá ser motivada pone fin a la vía administrativa y contra la misma se podrá interponer recurso potestativo de reposición en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso-administrativa.

6. La revocación de la autorización de entrada en servicio no dará lugar a indemnización alguna a favor de su titular y se llevará a efecto sin perjuicio de la aplicación, en su caso, del régimen sancionador previsto en la normativa vigente.

CAPÍTULO II

Subsistemas móviles y vehículos

Sección 1.^a Disposiciones generales

Artículo 122. *Régimen general.*

Los vehículos que vayan a circular por la Red Ferroviaria de Interés General precisarán de:

- a) La puesta en el mercado de sus subsistemas móviles de acuerdo con el artículo 123;

- b) una autorización de puesta en el mercado del vehículo expedida por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, conforme a lo establecido en la normativa de la Unión Europea;
- c) las comprobaciones antes de su utilización conforme al artículo 135;
- d) la inscripción en uno de los registros a los que se refiere el artículo 134.

Artículo 123. *Puesta en el mercado de los subsistemas móviles.*

1. Los subsistemas móviles solo podrán ponerse en el mercado, por parte del solicitante correspondiente, si son diseñados, contruidos e instalados de modo que se cumplan los requisitos esenciales.
2. El solicitante deberá asegurarse, en particular, de que se haya facilitado la declaración de verificación pertinente relativa a estos subsistemas móviles, expedida sobre la base del correspondiente procedimiento «CE» de verificación y haciendo referencia a este.

Artículo 124. *Autorización de puesta en el mercado de vehículos.*

1. En la solicitud de autorización de puesta en el mercado de un vehículo, el solicitante deberá especificar el área de uso del mismo. La solicitud incluirá pruebas de que se ha comprobado la compatibilidad técnica entre el vehículo y la red del área de uso.
2. La autorización de puesta en el mercado de vehículos será expedida por:
 - a) La Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, respecto de los vehículos cuya área de uso se encuentre en varios Estados miembros de la Unión Europea.
 - b) La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea indistintamente, a decisión del solicitante, respecto a los vehículos cuya área de uso esté comprendida íntegramente en la Red Ferroviaria de Interés General.
3. Las autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos serán emitidas conforme a lo establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545 de la Comisión, de 4 de abril de 2018, por el que se establecen las disposiciones prácticas relativas a la autorización de vehículos ferroviarios y al proceso de autorización de tipo de vehículos ferroviarios con arreglo a la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo.
4. Toda autorización de puesta en el mercado de vehículos deberá estar respaldada por una autorización de tipo de vehículo. Si la solicitud de autorización de puesta en mercado de un vehículo no cuenta con un tipo registrado en el Registro europeo de tipos autorizados de vehículos, se deberá expedir adicionalmente la autorización de tipo de vehículo con la misma área de uso. Una vez concedida la autorización de tipo de vehículo, se registrará al solicitante como titular de dicha autorización de tipo de vehículos.

Sección 2.^a Procedimiento de autorización de puesta en el mercado de vehículos por la agencia estatal de seguridad ferroviaria

Artículo 125. *Comunicación previa.*

1. Cuando en virtud de lo establecido en el artículo 124 corresponda a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria expedir una autorización de puesta en el mercado de un vehículo, el solicitante podrá realizar una comunicación previa a la solicitud de autorización de puesta en el mercado de un vehículo y/o de tipo de vehículo, a través de la ventanilla única de la Unión Europea, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545, de 4 de abril.
2. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá mantener, a petición del solicitante, intercambios de información previos a la presentación de la solicitud de la autorización de puesta en el mercado de un vehículo y/o de tipo de vehículo, con el fin de orientar en relación a la normativa técnica de aplicación al procedimiento de autorización y otros detalles del mismo.
3. Las comunicaciones se realizarán, en todo caso, a través de la ventanilla única y la documentación a aportar y los plazos serán conformes a lo establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545, de 4 de abril, pudiendo participar en los citados intercambios de información previos a la solicitud de autorización todos los actores involucrados en el

proceso, tales como organismos notificados y designados, organismo de evaluación independiente de la seguridad, o el administrador de infraestructuras.

4. En el caso de que durante la ejecución del proyecto se produzcan modificaciones o variaciones respecto de la documentación aportada inicialmente se actualizará el expediente según lo dispuesto en el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545, de 4 de abril.

Artículo 126. *Excepciones o disconformidades.*

En el caso de que, durante el proceso de fabricación y verificación, el solicitante tuviera conocimiento de una excepción o disconformidad con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad o con la normativa nacional, deberá comunicarlo a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria a la mayor brevedad y seguir el procedimiento establecido en el artículo 83.

Artículo 127. *Solicitud y emisión de la autorización de puesta en el mercado de vehículos.*

1. La solicitud de autorización de puesta en el mercado de un vehículo deberá ir acompañada de la siguiente documentación:

a) La puesta en el mercado de los subsistemas móviles que componen el vehículo, de conformidad con el artículo 123, sobre la base de la declaración «CE» de verificación;

b) la compatibilidad técnica dentro del vehículo de los subsistemas contemplados en el punto a), comprobada a partir de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y, cuando proceda, las normas nacionales pertinentes;

c) la integración segura dentro del vehículo de los subsistemas contemplados en el punto a), establecida sobre la base de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y, cuando proceda, las normas nacionales pertinentes, y los Métodos Comunes de Seguridad;

d) la compatibilidad técnica del vehículo con la red en el área de uso a que se refiere el artículo 124, establecida sobre la base de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad pertinentes y, cuando proceda, de las normas nacionales, el registro de la infraestructura ferroviaria y el Método Común de Seguridad para la evaluación y valoración del riesgo.

2. Todas las solicitudes, así como la información vinculada a las mismas, las etapas de los procedimientos correspondientes y sus resultados, se presentarán a través de la ventanilla única de la Unión Europea.

3. Cuando sea necesario realizar ensayos en la Red Ferroviaria de Interés General para comprobar la compatibilidad técnica a que se refieren los puntos b) y d) del apartado 1, se podrá conceder al solicitante una autorización provisional para pruebas, conforme establece el artículo 133, para que utilice el vehículo para llevar a cabo verificaciones prácticas en la red.

4. En el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará al solicitante que el expediente está completo o le pedirá información complementaria, para cuya entrega fijará un plazo de 10 días hábiles, ampliables a 5 más a petición del interesado o por propia iniciativa, cuando los documentos requeridos presenten dificultades especiales, con indicación de que si así no lo hiciera se le tendrá por desistido de su petición, previa resolución que deberá ser dictada en los términos previstos en el artículo 21 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria evaluará el expediente en relación con los elementos mencionados en el apartado 1 de este artículo y de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545 de la Comisión.

Dentro del proceso de evaluación, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá solicitar informes a otras entidades afectadas, que se entenderá favorable si no se emiten en el plazo de un mes.

5. En los supuestos de no aplicación de una o varias de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad, o de partes de estas, según se establece en el artículo 83, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria expedirá la autorización de puesta en el mercado del vehículo únicamente tras la aplicación del procedimiento previsto en dicho artículo sobre casos de no aplicación de la correspondiente Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad.

6. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, bajo su propia responsabilidad resolverá motivadamente sobre la solicitud de autorización en un plazo máximo de cuatro meses desde la presentación de la documentación completa, con las salvedades contempladas por el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545, de 4 de abril.

7. Las autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos incluirán:

- a) El área o áreas de uso;
- b) los valores de los parámetros mencionados en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y, cuando proceda, en las normas nacionales, para la comprobación de la compatibilidad técnica entre el vehículo y el área de uso;
- c) la conformidad del vehículo con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y conjuntos de normas nacionales pertinentes relativas a los parámetros a que se refiere el punto b);
- d) las condiciones de uso del vehículo y, si procede, restricciones.

8. Las resoluciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria ponen fin a la vía administrativa. Contra las mismas se podrá interponer recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativo.

Artículo 128. *Ampliación del área de uso.*

En el caso de ampliación del ámbito de operación de un vehículo autorizado por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, el solicitante deberá remitir una solicitud a la que incorpore la documentación a que se hace referencia en el apartado 1 del artículo anterior, en relación con el área adicional de uso. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria expedirá una autorización actualizada que abarque el área de uso ampliada, de acuerdo con el procedimiento establecido en dicho artículo.

Artículo 129. *Autorización de tipos de vehículos.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá, cuando proceda y en los casos en los que el área de uso se circunscriba exclusivamente a la Red Ferroviaria de Interés General, conceder autorizaciones de tipos de vehículo de acuerdo con el mismo procedimiento establecido en el artículo 127. La solicitud de autorización para un tipo de vehículos y la información acerca de todas las solicitudes, las etapas de los procedimientos correspondientes y sus resultados, así como, en su caso, las peticiones y resoluciones sobre recursos planteados, se presentarán siempre a través de la ventanilla única de la Unión Europea.

2. La autorización de tipo de vehículo podrá estipular condiciones de uso y otras restricciones, tal y como se indica en la Decisión de Ejecución 2011/665/UE de la Comisión de 4 de octubre de 2011 sobre el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos Ferroviarios.

3. Las autorizaciones de tipos de vehículos se registrarán en el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos Ferroviarios, de conformidad con lo previsto en la normativa de la Unión Europea.

4. En caso de modificación de las disposiciones pertinentes de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad o de las normas nacionales que hubieran servido de base para la expedición de una autorización de un tipo de vehículo, la validez de las autorizaciones en vigor o, en su caso, su obligada renovación, dependerá de las previsiones que se establezcan a tal fin en la expresada modificación normativa. Si resultase obligado renovar la autorización, las comprobaciones efectuadas por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria solo podrán referirse a las normas modificadas.

Artículo 130. *Conformidad de los vehículos con un tipo de vehículo autorizado.*

1. La autorización de puesta en el mercado de vehículos, de un vehículo o serie de vehículos que acrediten ser conformes con un tipo de vehículo previamente autorizado, se emitirá basándose en una declaración de conformidad con ese tipo de vehículo firmada por el solicitante.

2. Se acompañará la solicitud con la documentación acreditativa de que se han seguido los procedimientos pertinentes de verificación de conformidad. Del mismo modo, deberá

figurar una identificación clara de la versión del tipo de vehículo y/o variante, cuando ello resulte de aplicación.

3. La declaración de conformidad con un tipo, a presentar en la solicitud de autorización de puesta en el mercado de un vehículo, se establecerá de acuerdo con:

a) Los procedimientos de verificación de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad correspondientes, o

b) cuando las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad no se apliquen, los procedimientos de evaluación de la conformidad tal como se definen en los módulos B+D, B+F y H1 de la Decisión nº 768/2008/CE, de 9 de julio de 2008.

4. La renovación de la autorización de un tipo de vehículo a que se refiere el apartado 4 del artículo 129, no afectará a las autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos ya concedidas sobre la base de anteriores autorizaciones de dicho tipo de vehículo.

Artículo 131. Vehículos modificados.

En caso de renovación o rehabilitación de vehículos existentes que ya cuenten con una autorización de puesta en el mercado de vehículos, será necesaria una nueva autorización si:

a) Los valores de los parámetros mencionados en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y, cuando proceda, en las normas nacionales, se modificaran de modo que quedasen fuera del intervalo de parámetros aceptables definidos en las correspondientes normativas;

b) el nivel global de seguridad del vehículo de que se trate puede verse afectado negativamente por los trabajos previstos, o

c) así lo exigieran las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad aplicables.

Sección 3.^a Procedimiento de autorización de puesta en el mercado de vehículos por la agencia ferroviaria de la unión europea

Artículo 132. Colaboración con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea en la expedición de autorizaciones de vehículos.

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria colaborará con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea en la evaluación de los expedientes de autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos cuya área de uso incluya uno o varios Estados miembros y a la Red Ferroviaria de Interés General en su totalidad o en parte.

Para ello, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria comprobará la integridad, pertinencia y coherencia del expediente con respecto a:

a) La compatibilidad técnica del vehículo con la Red Ferroviaria de Interés General, según lo indicado por el punto d) del apartado 1 del artículo 127, y

b) los elementos especificados en los puntos a), b) y c) del apartado 1 del artículo 127 en relación con las normas nacionales pertinentes.

2. Como parte de las evaluaciones mencionadas en el párrafo anterior y cuando existan dudas justificadas por su parte, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá exigir que se realicen ensayos en la Red Ferroviaria de Interés General, que se sujetarán a lo establecido en el artículo 133 relativo a autorizaciones provisionales para pruebas y traslados.

3. En caso de desacuerdo de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea con una evaluación negativa del expediente de solicitud realizada por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de acuerdo a lo establecido en el apartado anterior, esta última cooperará con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea con vistas a alcanzar una evaluación que sea aceptable para ambas partes. Cuando sea necesario, tal y como lo hayan decidido ambas autoridades, en este proceso también participará el solicitante. Si no se puede alcanzar un acuerdo aceptable para todas las partes en el plazo de un mes a partir del momento en que la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea haya comunicado su desacuerdo a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, esta podrá remitir el asunto, para su arbitraje, a la Sala de recurso.

En el caso de que la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea no esté de acuerdo con una evaluación positiva de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, esta cooperará con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea con vistas a alcanzar una evaluación que sea aceptable para ambas partes. Si no se puede alcanzar un acuerdo aceptable para todas las partes en el plazo de un mes a partir del momento en que la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea haya comunicado su desacuerdo a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, aquella tomará su decisión definitiva.

Sección 4.ª Circulaciones para pruebas, ensayos o traslados

Artículo 133. *Circulación para pruebas, ensayos o traslados.*

1. La realización de pruebas, ensayos o traslados en la Red Ferroviaria de Interés General por un vehículo ferroviario que no cuente con una autorización de puesta en el mercado que los ampare, requiere, según los casos establecidos en este artículo, de una autorización provisional de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o que el administrador de infraestructuras de la red sobre la que se vaya a realizar las pruebas otorgue un permiso de acceso a su red.

2. El solicitante de la circulación para pruebas, ensayos o traslados se dirigirá al administrador de infraestructuras, que le informará de las normas generales que regirán sus relaciones con este, de los gastos que se deriven como consecuencia de la realización de pruebas, así como las garantías que deberá prestar para hacer frente a las posibles responsabilidades que pudieran originarse.

3. La solicitud de acceso a la red para la realización de pruebas, ensayos o traslados deberá presentarse al administrador de infraestructuras, con la antelación suficiente, acompañando la siguiente documentación:

a) Identificación del solicitante, expresando su razón social y su domicilio a efectos de notificaciones.

b) Identificación del vehículo ferroviario.

c) Planificación, carácter y duración prevista de las pruebas, ensayos o traslados que se pretenden realizar.

d) Instalaciones fijas, las comunicaciones y la tracción que serán precisas para la realización de las pruebas y las diferentes entidades que intervendrán en las mismas.

e) En el caso de pruebas y ensayos relativos a procesos de verificación, la que identifique al organismo de evaluación de la conformidad u organismo de evaluación de la seguridad encargado de supervisar el proceso de evaluación del proyecto, así como la descripción del estado de avance del mismo.

f) Definición del proyecto en su interacción con la infraestructura.

g) Identificación y definición de las medidas necesarias para utilizar el vehículo para la realización de pruebas o ensayos en la Red Ferroviaria de Interés General, sobre la base de las reglas operativas para realización de pruebas previstas en el Reglamento de Circulación Ferroviaria aprobado por Real Decreto 664/2015, del 17 de julio.

4. La utilización de un vehículo que no disponga aún de autorización de puesta en el mercado para realizar pruebas, ensayos o traslados en la red, constituye un cambio en el sistema ferroviario y, por lo tanto, debe someterse a Método Común de Seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, para demostrar que se controlan los riesgos de dicho uso en la Red Ferroviaria de Interés General. El proponente en el ámbito de dicho Método Común de Seguridad podrá ser el propio solicitante de la autorización provisional o bien la empresa ferroviaria que se encargue de la explotación del vehículo durante las pruebas, ensayos o traslados. En ambos casos, tanto el solicitante como la empresa ferroviaria tendrán que cooperar para garantizar que la evaluación de los riesgos tenga en cuenta los elementos de ingeniería del vehículo y los aspectos operativos de los ensayos en la Red Ferroviaria de Interés General.

En el caso de que sea una empresa ferroviaria la que solicite la realización de las pruebas, ensayos o traslados deberá, por su parte, utilizar su sistema de gestión de la seguridad para la gestión de cualquier riesgo operativo.

5. A la vista de la citada documentación, los administradores de infraestructuras podrán establecer condiciones operativas en las pruebas, ensayos o traslados proyectados, motivadamente, atendiendo a razones de seguridad en la circulación o en la infraestructura. En su evaluación, los administradores de infraestructuras considerarán, entre otros:

a) El estado en que se encuentre el proceso de verificación de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y normas nacionales:

1.º Declaraciones de verificación intermedias.

2.º Declaración de conformidad o idoneidad para el uso de componentes de interoperabilidad.

3.º Todas las evaluaciones que se hayan realizado sobre el diseño, ensayos tipo, supervisión del sistema de calidad, etc.

b) Los registros resultantes del proceso de gestión de riesgos del apartado anterior.

c) Documentación técnica que permita comprobar que el vehículo se encuentra en unas condiciones suficientes para que la ejecución de las pruebas no genere riesgos en la circulación o a la infraestructura.

Los administradores de infraestructuras resolverán motivadamente, concediendo o rechazando las circulaciones solicitadas, en un plazo de un mes desde la fecha de entrada de la solicitud en el registro del organismo.

6. El permiso de acceso a la red para la realización de circulaciones de pruebas, ensayos o traslados tratará de satisfacer en lo posible la solicitud formulada y deberá especificar, al menos:

a) La capacidad de infraestructura de que dispone el solicitante para la realización de las pruebas, ensayos o traslados.

b) Unidad de contacto del administrador de infraestructuras que será el interlocutor entre la empresa ferroviaria que opere el vehículo y el puesto de mando para realizar las pruebas, ensayos y traslados.

c) Las condiciones de circulación durante las pruebas, ensayos o traslados, las cuales quedarán sujetas, en todo caso, a la documentación presentada y al régimen de explotación que establezcan los administradores de infraestructuras con el fin de garantizar un funcionamiento seguro y fiable durante las pruebas en la Red Ferroviaria de Interés General, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento de Circulación Ferroviaria, aprobado por el Real Decreto 664/2015, que incluye, entre otros aspectos, las condiciones y prescripciones de circulación y protocolos para la realización de pruebas en la infraestructura.

d) El periodo de validez del permiso.

7. El solicitante podrá solicitar una prórroga del permiso. El administrador de infraestructuras otorgará o denegará de forma motivada, la citada prórroga en un plazo máximo de 15 días.

8. En caso de conflicto entre el solicitante y los administradores de infraestructuras durante el proceso de concesión del permiso de acceso a la red para las circulaciones de pruebas, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, a petición del solicitante, podrá mediar entre ambas partes para tratar de conseguir una solución aceptable para las mismas, que los administradores de infraestructuras permitan el acceso a la red una vez entregada toda la documentación completa por el solicitante, y que el solicitante pueda realizar los ensayos dentro de los plazos establecidos. En el caso de resoluciones denegatorias del administrador de infraestructuras, y sin perjuicio de los recursos previstos en la Ley 39/2015, de 1 de octubre para aquellos administradores de infraestructuras que tengan la consideración de organismos públicos o entidades de derecho público vinculados o dependientes de la Administración General del Estado, el solicitante de la circulación de pruebas denegada podrá recurrir ante la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en el plazo de un mes desde su notificación. El plazo de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria para resolver este recurso será de un mes, y contra esta resolución podrá interponerse recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativa.

9. En los siguientes casos particulares, el solicitante deberá comunicar a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria las circulaciones para pruebas que pretenda realizar para obtener una autorización provisional de circulación:

a) Según lo indicado en el artículo 127.3, cuando las mismas sean solicitadas para la realización de ensayos en la Red Ferroviaria de Interés General con el fin de obtener evidencias, por parte del solicitante, tanto de la compatibilidad técnica de los subsistemas móviles dentro del vehículo como de la compatibilidad técnica del vehículo con la red del área de uso, que se comprobarán a partir de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y, cuando proceda, las normas nacionales pertinentes, el registro de la infraestructura ferroviaria y el Método Común de Seguridad para la evaluación y valoración del riesgo.

El administrador de infraestructuras, en consulta con el solicitante, intentará garantizar que todos los ensayos antes referidos puedan realizarse en los tres meses siguientes a la recepción de la petición del solicitante, apoyando al solicitante para establecer las condiciones de uso del vehículo para realizar los ensayos en la red. Con tal fin, facilitará información de la infraestructura, así como, si es necesario, indicará cualquier medida o condición requerida para la realización de los mismos en el plazo antes fijado.

En su caso, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria tomará todas las medidas que puedan ser precisas para garantizar que los ensayos puedan tener lugar.

b) Según lo indicado en el artículo 132.1, en el caso de realización de ensayos en la Red Ferroviaria de Interés General que vengan motivados por cualquier duda justificada que tenga la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea o la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en relación con el expediente sobre el vehículo o el tipo de vehículo.

El administrador de infraestructuras intentará garantizar que todos esos ensayos puedan realizarse en los tres meses siguientes a la petición de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea o de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

En estos casos, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria emitirá la autorización provisional tras la constatación documental de que:

a) El solicitante, junto con la empresa ferroviaria encargada de las circulaciones, tras la realización del proceso de gestión de riesgos del apartado 4, ha llegado a la conclusión de que los riesgos están adecuadamente controlados.

b) El administrador de infraestructuras emite un informe favorable para el acceso a la red, tras haber realizado el solicitante el proceso de concertación con dicho administrador, recogido en los apartados anteriores de este artículo.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria resolverá motivadamente, concediendo o rechazando la autorización provisional, en un plazo de un mes desde la fecha de entrada de la solicitud y la documentación completa en el registro.

La resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria pondrá fin a la vía administrativa. Contra la misma se podrá interponer recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativo.

Sección 5.^a Actuaciones tras la autorización de puesta en el mercado de los vehículos: explotación de vehículos ferroviarios

Artículo 134. Numeración y registro de vehículos.

1. Para que un vehículo pueda ser utilizado por primera vez tras la autorización de puesta en el mercado, deberá ser inscrito previamente en uno de los registros de vehículos a que se refiere el presente artículo, a petición del poseedor.

Cuando el área de uso del vehículo esté limitada a la Red Ferroviaria de Interés General, el vehículo se registrará en España., la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria será la entidad responsable del tratamiento de las solicitudes y la actualización de los datos en dichos registros.

Cuando el área de uso del vehículo abarque el territorio de más de un Estado miembro de la Unión Europea, el vehículo deberá ser registrado en uno de los Estados miembros de que se trate, a elección del primer poseedor del mismo.

2. El Registro nacional de vehículos:

a) Cumplirá las especificaciones comunes europeas para los registros nacionales de vehículos adoptadas por la Comisión en relación al contenido, el formato de los datos, la arquitectura funcional y técnica, el modo de funcionamiento, incluidas las disposiciones para el intercambio de datos, y las normas para la introducción y consulta de los mismos;

b) será mantenido y actualizado por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria;

c) será accesible a las autoridades nacionales de seguridad y organismos de investigación de todos los Estados miembros; asimismo, tendrán acceso, en respuesta a una solicitud fundada, la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia y los organismos reguladores de los demás Estados miembros y la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras, así como las personas u organizaciones que registren vehículos o estén identificadas en el registro.

3. La inscripción en el citado registro nacional de vehículos contendrá, como mínimo, los siguientes elementos:

a) El Número de vehículo europeo (NVE), que se asignará solamente una vez, a menos que se especifique lo contrario en la normativa europea;

b) referencias a la declaración «CE» de verificación y la entidad que la haya expedido;

c) referencias al Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos

d) la identificación del propietario y del poseedor del vehículo;

e) las limitaciones que afecten al modo de explotación del vehículo;

f) referencias a la entidad encargada del mantenimiento;

g) el código de identificación del Plan de mantenimiento y fecha de su aprobación o, en su caso, de su última revisión.

4. El poseedor de todo vehículo declarará inmediatamente cualquier modificación de los datos reflejados en los registros, la destrucción del vehículo o su decisión de que deje de estar inscrito.

5. Cuando se trate de vehículos autorizados inicialmente en un tercer país no perteneciente a la Unión Europea y que hayan sido utilizados por primera vez en la red europea dentro de la Red Ferroviaria de Interés General, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria garantizará que los datos del vehículo, incluidos los referidos al poseedor del vehículo de que se trate, la entidad encargada de su mantenimiento y las limitaciones en materia de utilización del vehículo, puedan obtenerse a través del correspondiente registro conforme a los principios de no discriminación.

Artículo 135. *Comprobaciones antes de la utilización de vehículos autorizados.*

1. Antes de utilizar un vehículo en el área de uso especificada en su autorización de puesta en el mercado, la empresa ferroviaria deberá comprobar:

a) Que se ha autorizado debidamente la puesta en el mercado de ese vehículo y que este está registrado debidamente;

b) que el vehículo y la composición del tren en el que se integra, son compatibles con la ruta sobre la base del registro de la infraestructura ferroviaria, las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad pertinentes o cualquier otra información pertinente que habrá de facilitar el administrador de infraestructuras ferroviarias de forma gratuita y en un plazo de un mes cuando tal registro no exista o esté incompleto.

c) Que el vehículo está adecuadamente integrado en la composición del tren en el que está destinado a operar, teniendo en cuenta su respectivo sistema de gestión de la seguridad y la Especificación Técnica de Interoperabilidad relativa a la explotación y gestión del tráfico.

2. A efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, la empresa ferroviaria podrá realizar ensayos en cooperación con el administrador de infraestructuras, de acuerdo a lo establecido en el artículo 133.

Artículo 136. *Inspecciones de vehículos.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá inspeccionar los vehículos que estén autorizados para circular por la Red Ferroviaria de Interés General en cualquier momento.

2. En relación con el material rodante que circula por la Red Ferroviaria de Interés General la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, conforme a los acuerdos de colaboración, podrá solicitar la asistencia técnica y operativa del Administrador de infraestructuras ferroviarias para realizar las inspecciones mencionadas en este artículo, en virtud de un acuerdo de colaboración suscrito entre ambas entidades. El Administrador de infraestructuras deberá aportar para este fin los medios que se requieran, en los plazos y condiciones establecidas en el acuerdo.

3. Las inspecciones mencionadas en este artículo formarán parte de las actividades de supervisión de los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras y empresas ferroviarias, tras la emisión de sus autorizaciones de seguridad y certificados de seguridad, respectivamente.

4. En el caso de los vehículos, si del resultado de las inspecciones se concluyera que existe un riesgo para la seguridad de la circulación ferroviaria, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá:

a) Ordenar la inmovilización del material, iniciando el procedimiento de suspensión o revocación establecido en este real decreto.

b) ordenar al titular del vehículo inspeccionado la realización de las operaciones de mantenimiento oportunas en un plazo determinado.

Todo lo anterior sin perjuicio de la capacidad de los administradores de infraestructuras de paralizar la circulación de un vehículo si se apreciara que la misma puede poner en peligro la seguridad.

Las inspecciones de vehículos podrán conllevar, previa justificación motivada, la realización de pruebas o el desmontaje de cualquier elemento del mismo.

Durante la supervisión, por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, de los requisitos y criterios de evaluación aplicables a las entidades encargadas del mantenimiento, se tendrán en cuenta los resultados de las inspecciones efectuadas a los vehículos de cuyo mantenimiento la citada entidad es responsable.

5. Los resultados de las inspecciones de vehículos que lleven a cabo los administradores de infraestructuras deberán ser comunicados a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria con la periodicidad que se establezca y en su defecto cada mes. No obstante, ante cualquier solicitud de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, estas entidades deberán comunicarle la información de la que dispone.

Artículo 137. *Incumplimiento de requisitos esenciales por parte de los vehículos o tipos de vehículos.*

1. En caso de que una empresa ferroviaria observe, durante su explotación, que alguno de los vehículos que emplea no cumple alguno de los requisitos esenciales aplicables, tomará las medidas de corrección necesarias para que el vehículo sea conforme. Además, podrá informar a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y a las demás autoridades nacionales de seguridad afectadas de las medidas que haya tomado. Si la empresa ferroviaria dispone de pruebas de que el incumplimiento existía ya en el momento de expedirse la autorización de puesta en el mercado, informará de ello a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y a las demás autoridades nacionales de seguridad interesadas.

2. En caso de que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria observe que un vehículo o un tipo de vehículo para el que la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, u otra autoridad nacional de seguridad de otro Estado miembro, haya expedido una autorización de puesta en el mercado, no cumple, al ser utilizado del modo previsto, alguno de los requisitos esenciales aplicables, informará de ello a la empresa ferroviaria que utilice el vehículo o el tipo de vehículo y le pedirá que adopte las medidas correctoras necesarias para que el vehículo o los vehículos sean conformes. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria informará a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y a las demás autoridades nacionales de seguridad afectadas, inclusive las de un territorio en el que esté en curso la solicitud de autorización para la puesta en el mercado de un vehículo del mismo tipo.

3. Cuando, en los casos a que se refieren los apartados anteriores, las medidas correctoras que aplique la empresa ferroviaria no garanticen la conformidad con los requisitos esenciales aplicables, y esa falta de conformidad provoque un riesgo grave para la seguridad, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá aplicar medidas de seguridad temporales en el marco de sus funciones de supervisión. Además, en caso de que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sea la entidad que haya expedido la autorización de tipo del vehículo en cuestión, podrá acordar con carácter temporal la suspensión de la autorización de tipo del vehículo de acuerdo con el artículo 138.

4. En los casos contemplados en el apartado 3, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en caso de haber expedido la autorización, tras haber examinado la eficacia de las medidas adoptadas para hacer frente al riesgo grave para la seguridad, podrá decidir la revocación o la modificación de la autorización que otorgó si se demuestra que, en el momento de la autorización, se incumplía un requisito esencial, siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 138.

5. Cuando la autorización haya sido expedida por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, en caso de discrepancia entre la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y aquella en cuanto a la necesidad de restringir o de revocar la autorización, se aplicará el procedimiento de arbitraje a que hace referencia para dicho supuesto el artículo 132.3. Si como resultado de dicho procedimiento, no se restringe ni revoca la autorización del vehículo, se suspenderán las medidas temporales de seguridad a las que se refiere el apartado 3 del presente artículo.

6. En los casos previstos en los apartados primero o segundo, si el incumplimiento de los requisitos esenciales se limitara solo a una parte del área de uso del vehículo de que se trate y existía ya dicho incumplimiento en el momento de expedirse la autorización de puesta en el mercado del vehículo, se modificará el área de uso para excluir de ella las correspondientes partes afectadas.

Artículo 138. *Suspensión y revocación de la autorización de puesta en el mercado de vehículos.*

1. La autorización de puesta en el mercado de un vehículo ferroviario podrá ser suspendida cuando:

- a) Lo solicite el propietario o el poseedor del vehículo.
- b) Se incumpla el plan de mantenimiento del vehículo, afectando al cumplimiento de los requisitos esenciales.
- c) Se haya realizado cualquier modificación en el plan de mantenimiento del vehículo que no haya sido aprobada por la entidad encargada del mantenimiento responsable del mismo.
- d) Como consecuencia de una acción de supervisión efectuada por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria se deduzca que las garantías de seguridad, fiabilidad y compatibilidad exigidas al vehículo resultan afectadas.
- e) Las medidas correctoras que aplique la empresa ferroviaria no garanticen la conformidad con los requisitos esenciales de acuerdo con el artículo 137.3.

2. La autorización de puesta en el mercado de un vehículo ferroviario podrá ser revocada cuando:

- a) Lo solicite el propietario o el poseedor del vehículo ferroviario.
- b) Las deficiencias que hubieren provocado la suspensión de dicha autorización no hubieren sido subsanadas debidamente.

3. Iniciado el procedimiento de suspensión o revocación la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá adoptar las medidas provisionales que estime oportunas por razones de seguridad, incluida la suspensión inmediata, total o parcial, de la autorización de puesta en el mercado.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará al interesado el inicio del procedimiento de suspensión o revocación para que, en el plazo de quince días, desde la fecha de la recepción de dicha notificación, pueda aportar cuantas alegaciones, documentos o informaciones estime convenientes.

4. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria resolverá y notificará sobre la suspensión o revocación en el plazo de un mes desde la finalización del plazo de alegaciones concedido, incluyendo un pronunciamiento expreso sobre las medidas provisionales adoptadas. Estas medidas quedarán sin efecto si transcurrido este plazo, el procedimiento no se ha resuelto. Transcurrido dicho plazo sin que se hubiera notificado la resolución de suspensión se producirá la caducidad del procedimiento, quedando sin efecto la suspensión.

Las resoluciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria serán siempre motivadas y ponen fin a la vía administrativa. Contra las mismas se podrá interponer recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativa. En tal caso, la decisión de revocación quedará suspendida de forma temporal, en tanto se resuelva definitivamente.

5. La suspensión o revocación se notificará a los administradores de infraestructuras para que procedan en consecuencia a la hora de permitir la circulación de un vehículo por su red.

6. El titular de un vehículo ferroviario cuya autorización hubiera sido suspendida podrá solicitar a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria que deje sin efecto dicha suspensión cuando hayan sido subsanadas las deficiencias que ocasionaron la misma.

7. Cuando la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria decida revocar o modificar una autorización de puesta en el mercado que ella misma haya expedido, informará de ello inmediatamente a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, indicando los motivos de su decisión, a fin de que por esta se informe a las demás autoridades nacionales de seguridad.

8. La decisión de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de revocar la autorización se consignará en el Registro Especial Ferroviario mientras no esté disponible el Registro Europeo de Vehículos o, en el caso de una autorización de un tipo de vehículo, en el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria velará por que se informe debidamente a las empresas ferroviarias que utilicen vehículos del mismo tipo que el vehículo o tipo de vehículo objeto de la revocación. Dichas empresas ferroviarias comprobarán en primer lugar si existe el mismo problema de incumplimiento. En caso afirmativo, se aplicará el procedimiento previsto en el artículo anterior.

9. En caso de revocación de una autorización de puesta en el mercado, el vehículo afectado dejará de utilizarse y no se ampliará su área de uso. En caso de revocación de una autorización de tipo de vehículo, los vehículos construidos sobre la base de dicha autorización no se pondrán en el mercado o, si ya se hubieran puesto en el mercado, deberán retirarse del mismo. Podrá solicitarse una nueva autorización basada en el procedimiento previsto en el artículo 127 por lo que respecta a vehículos individuales, o en el artículo 129 por lo que respecta a un tipo de vehículo.

10. La revocación de la autorización de puesta en el mercado no dará lugar a indemnización alguna a favor de su titular y se llevará a efecto sin perjuicio de la aplicación, en su caso, del régimen sancionador previsto en la normativa vigente.

TÍTULO IV

Supervisión e inspección del sector ferroviario

CAPÍTULO I

Servicios de supervisión e inspección de la agencia estatal de seguridad ferroviaria

Artículo 139. *Actividad de supervisión e inspección de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.*

1. Sin perjuicio de las funciones y responsabilidades de los distintos actores del sector ferroviario, corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, la supervisión e inspección de todos los elementos del sistema ferroviario en relación con las infraestructuras que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General, el material rodante, el personal ferroviario, la operación ferroviaria y el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá llevar a cabo todas las acciones de supervisión e investigaciones que sean necesarias para el cumplimiento de sus funciones y tendrá acceso a todos los documentos pertinentes y a los locales, instalaciones y equipos de todas aquellas personas físicas o jurídicas que desarrollen alguna actividad en el ámbito ferroviario y, en particular, de los siguientes:

- a) Administradores de infraestructuras,
- b) empresas ferroviarias,
- c) candidatos distintos de empresas ferroviarias,
- d) centros homologados de formación de personal ferroviario,
- e) centros homologados de reconocimiento médico de personal ferroviario,
- f) centros homologados del mantenimiento de material rodante,
- g) entidades encargadas del mantenimiento de material rodante,
- h) explotadores de instalaciones de servicio y otros prestadores de servicios,
- i) personal ferroviario que realice actividades relacionadas con la seguridad.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria velará para que toda empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras cumpla permanentemente su obligación legal de utilizar un sistema de gestión de la seguridad conforme a lo dispuesto en la normativa vigente.

A tal fin, la Agencia seguirá los principios establecidos en los correspondientes Métodos Comunes de Seguridad para sus tareas de supervisión, asegurándose de que estas incluyan, en particular, la comprobación de que las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras aplican:

- a) El sistema de gestión de la seguridad para vigilar su eficacia;
- b) los elementos completos o parciales del sistema de gestión de la seguridad, incluidos los referidos a actividades operativas, prestación de servicios de mantenimiento, suministro de material y utilización de contratistas, para vigilar su eficacia; y
- c) el Método Común de Seguridad para la evaluación y valoración del riesgo pertinente.

Las actividades de supervisión relacionadas con este apartado se aplicarán asimismo a las entidades encargadas del mantenimiento, cuando proceda y en relación a sus sistemas de gestión de mantenimiento.

4. Cuando se supervise la eficacia de los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras y de las empresas ferroviarias, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá tener en cuenta el nivel de seguridad de los agentes a que se refiere el artículo 4.3 y de los centros homologados de formación de personal ferroviario, en la medida en que sus actividades tengan repercusiones sobre la seguridad ferroviaria.

El presente apartado se aplicará sin perjuicio de la responsabilidad de las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras a que se refiere el artículo 4.2.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá dirigir avisos a los administradores de infraestructuras y empresas ferroviarias para advertirlos en caso de incumplimiento de las obligaciones que les incumben en la referida materia.

5. Las actuaciones de inspección y supervisión alcanzarán la verificación del cumplimiento tanto de las normas que ordenan las distintas actividades ferroviarias como el de los requisitos exigidos para obtener, mantener y renovar los títulos, licencias, autorizaciones, certificados y, en general, los documentos que habilitan para el ejercicio de funciones, la realización de actividades y la prestación de servicios ferroviarios.

Adicionalmente, como complemento a las verificaciones anteriores, podrá llevar a cabo inspecciones de los diferentes elementos intervinientes en la Red Ferroviaria de Interés General como infraestructuras, vehículos, o procedimientos operativos.

Artículo 140. Estrategia y planes de supervisión.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria desarrollará una estrategia de supervisión en la que expondrá como orientará sus actividades y fijará las áreas de riesgos en las que centrará sus prioridades de supervisión. La estrategia se desarrollará a través de uno o varios planes de supervisión, que formarán parte del plan de acción anual de la Agencia.

La citada Agencia dará a conocer los objetivos generales de la estrategia y los planes de supervisión a las entidades ferroviarias interesadas, mediante su publicación en su web.

La citada Agencia revisará periódicamente su estrategia y planes de supervisión a partir de la experiencia adquirida y los resultados de la supervisión.

Artículo 141. *Acciones de supervisión.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria incluirá en su plan de supervisión la planificación y tipología de las acciones concretas a realizar para su desarrollo.

2. Las acciones de supervisión podrán ser de diferentes tipos:

a) Realización de auditorías a la aplicación de los sistemas de gestión de las entidades ferroviarias o de cualquier otra actividad o situación relacionada con la seguridad operacional y la interoperabilidad.

b) Realización de inspecciones sobre cualquier tipo de actividad o situación relacionada con la seguridad operacional y su normativa.

c) Comprobación documental de que se mantienen los requisitos que sirvieron de base a la emisión de un título habilitante, ya sea mediante análisis de expedientes existentes o requerimientos de nueva información o documentación.

d) Seguimiento de los planes de acción puestos en marcha para resolver los hallazgos tras anteriores acciones supervisoras de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

e) Realización de entrevistas a personas de la organización.

f) Realización de visitas y acompañamientos.

g) Muestreo de los resultados de los sistemas de gestión obtenidos mediante inspecciones «in situ» de los elementos que forman parte del sistema ferroviario o mediante auditoría documental.

h) Realización de ensayos, con objeto de probar la eficacia y aplicación de los procedimientos de las entidades ferroviarias y la normativa de aplicación.

i) Establecimiento, tenencia y acceso a registros de la actividad propia de vigilancia de las entidades ferroviarias.

j) Cualquier otro que la citada Agencia considere adecuado al objetivo de supervisión, a la actividad supervisada y a los recursos disponibles.

3. El inicio de toda acción de supervisión deberá estar amparada por la correspondiente orden de actuación.

4. Las órdenes de actuación pueden referirse a una o varias acciones supervisoras concretas o a una categoría uniforme de acciones de supervisión dentro de las previstas en el plan de supervisión aplicable, e incluirá la descripción del ámbito material, temporal y territorial de la acción supervisora.

Las órdenes de actuación deberán incluir en todo caso la designación del responsable de la coordinación del equipo supervisor y de los miembros de dicho equipo.

5. En los supuestos en que resulte necesario llevar a cabo actuaciones de supervisión no incluidas en el plan de supervisión de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, el inicio de dichas actuaciones deberá ampararse en órdenes específicas de actuación aprobadas por el Director de esta.

Artículo 142. *Atribución de las funciones de supervisión. Equipos de supervisión.*

1. Las acciones de supervisión serán llevadas a cabo por equipos de supervisión designados al efecto, que podrán estar formados por:

a) Personal funcionario de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, integrado en los órganos con competencias en supervisión. Uno de los designados tendrá la consideración de responsable de la coordinación del equipo. Este tipo de personal será encargado de llevar a cabo las actuaciones que requieran el ejercicio de potestades públicas de conformidad con el artículo 143.

b) Otro personal de la Agencia que realice tareas auxiliares o de apoyo, de naturaleza accesoria a la acción de supervisión o participe en las acciones de supervisión como observador o en formación.

c) Personal de otras entidades con las cuales la citada Agencia haya establecido contrato, encomienda o encargo de trabajos de colaboración técnica a estos efectos, que actuarán para apoyo al personal mencionado en los apartados anteriores. En relación a este

personal, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria recabará las oportunas declaraciones de ausencia de conflicto de intereses.

2. Los equipos de supervisión se podrán constituir para una o varias acciones de supervisión o bien para categorías uniformes de acciones.

Artículo 143. *Facultades del personal supervisor.*

El personal funcionario de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria que, en el ejercicio de sus funciones de supervisión requiera las facultades previstas en el artículo 104.7 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, tendrá la consideración de agentes de la autoridad, y estará autorizado para:

- a) Recabar información de los trabajadores, empleados, contratistas y subcontratistas sobre cuestiones relativas a las actividades en que participen, tanto en la sede de la entidad supervisada, como en la ubicación en la que se desarrolle la actividad o situación inspeccionada, así como requerir su presentación en las oficinas públicas correspondientes.
- b) Realizar las pruebas, investigaciones, exámenes, mediciones, fotografías, croquis o planos que resulten necesarios.
- c) Verificar los sistemas de control interno de las entidades supervisadas.
- d) Recabar el dictamen de peritos.
- e) Requerir del interesado la traducción de cualesquiera documentos con trascendencia en la actividad de supervisión.
- f) Solicitar, a través de la autoridad gubernativa correspondiente, el apoyo necesario de los cuerpos y fuerzas de seguridad.

Para el ejercicio de estas facultades, este personal podrá solicitar de la entidad o persona supervisada la debida colaboración y, en caso de respuesta negativa, el funcionario responsable de la coordinación del equipo adoptará las medidas necesarias para garantizar su ejercicio.

Artículo 144. *Acreditación del personal supervisor.*

1. El personal que desarrolle funciones de supervisión estará obligado a identificarse cuando actúe ante terceros mediante la correspondiente acreditación expedida por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, conforme a un modelo publicado mediante resolución del Director de la Agencia.

2. Las acreditaciones deberán acompañarse de la correspondiente orden de actuación.

3. Deberá notificarse a la entidad supervisada cualquier cambio en la composición del equipo supervisor designado en la correspondiente orden de actuación.

Artículo 145. *Obligaciones del personal supervisor.*

1. Todo el personal que lleve a cabo acciones de supervisión estará sujeto a las siguientes obligaciones:

- a) Servir con objetividad a los intereses generales y actuar de acuerdo con los principios constitucionales de eficacia y jerarquía, con sometimiento pleno a la ley y al derecho y con sujeción a los criterios técnicos y directrices recibidos de sus superiores.
- b) Abstenerse cuando concorra algún motivo de los establecidos en el artículo 23 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.
- c) Observar la máxima corrección con los ciudadanos y personal adscrito a las instalaciones y servicios inspeccionados, procurando perturbar lo menos posible el funcionamiento de los mismos.
- d) Guardar el debido secreto profesional y confidencialidad respecto de los hechos, datos, informes o asuntos que conozcan por razón de su actividad.
- e) Poner en conocimiento del órgano competente las conductas y actuaciones que contravengan las disposiciones establecidas en la legislación aplicable, por si procediese la incoación del correspondiente expediente sancionador.
- f) Informar a la entidad o persona supervisada acerca del procedimiento de supervisión y de sus derechos, deberes y obligaciones.

2. Todo el personal de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o que preste sus servicios para ella, está sujeto al mismo deber de secreto y sigilo sobre los asuntos relativos a las acciones de supervisión que el personal que efectúe estos cometidos.

Artículo 146. Deber de colaboración.

1. Toda persona física o jurídica objeto de una acción de supervisión estará obligada a facilitar el acceso a sus instalaciones y equipos al personal de supervisión en el ejercicio de sus funciones.

Cuando se requiera el acceso al domicilio de personas físicas, jurídicas o entidades y no presten su consentimiento para ello, será necesaria la previa obtención de la pertinente autorización judicial.

También deberán permitir a dicho personal llevar a cabo el control de los elementos afectos a los servicios y actividades objeto de supervisión. Esta obligación alcanzará, en todo caso, a los libros, documentos de gestión, control o estadísticas cuya cumplimentación o llevanza obligatoria venga establecida por la normativa económica, fiscal, social, laboral, medioambiental o sanitaria que resulte de aplicación a los sujetos anteriormente señalados.

Cuando las actuaciones se desarrollen en las oficinas o locales del supervisado, este deberá poner a disposición del equipo supervisor un lugar de trabajo adecuado, así como los medios auxiliares necesarios.

2. El deber de colaboración se extiende tanto a las personas o entidades supervisadas como a sus empleados, colaboradores o contratistas y, en su caso, subcontratistas.

3. Se considerará obstrucción o resistencia a la actuación supervisora toda conducta de la persona o entidad supervisada o de su representante que, de manera consciente, tienda a dilatar, entorpecer o impedir su desarrollo. En particular:

a) La incomparecencia reiterada, salvo causa justificada, en el lugar, día y hora que se le hubiesen señalado en tiempo y forma para la iniciación de las actuaciones, su desarrollo o terminación.

b) La negativa injustificada a facilitar al equipo supervisor un lugar de trabajo adecuado o los medios auxiliares necesarios para el desarrollo de su labor.

c) La negativa sin causa justificada a facilitar datos, informes, justificantes, antecedentes, libros, registros y documentos de llevanza y conservación obligatorias y cualquier otra información relacionada y que expresamente le sean solicitados.

d) La negativa injustificada al reconocimiento de instalaciones, locales o equipos, o a la entrada y permanencia al equipo de supervisión en las instalaciones y servicios en las que se desarrollen actividades o explotaciones supervisadas.

e) La coacción o la falta de la debida consideración al personal del equipo supervisor, sin perjuicio de las demás responsabilidades que quepa exigir.

4. Sin perjuicio del respeto a las obligaciones en materia de protección de datos de carácter personal, los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias deberán facilitar a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, si esta lo solicita para el ejercicio de sus funciones de supervisión sobre los actores del sistema ferroviario, el acceso en tiempo real a sus herramientas informáticas para la aplicación de sus sistemas de gestión de seguridad, a los registros informáticos de documentación reglamentaria de circulación y a las aplicaciones de gestión del tráfico.

Artículo 147. Documentación de las acciones de supervisión.

1. Todas las actuaciones llevadas a cabo en el curso de una acción de supervisión deberán reflejarse a través de algunos de los siguientes documentos:

a) Comunicaciones o requerimientos, mediante los cuales el equipo supervisor se relaciona con los interesados, poniendo hechos en su conocimiento, como el inicio de las acciones de supervisión, o solicitando colaboración o información.

b) Diligencias, en las que se hará constar los hechos o circunstancias con relevancia para la supervisión y, en especial, los que pudieran ser constitutivos de infracción, así como las manifestaciones de la persona o personas supervisadas. En particular constará en una

diligencia el consentimiento del interesado para el acceso y permanencia del equipo de supervisión en sus instalaciones.

c) Informes técnicos, que serán todos aquellos necesarios para la instrucción de la acción de supervisión y que permitan la emisión del correspondiente informe final.

d) Actas, que reflejen el discurrir de las visitas, entrevistas, auditorías e inspecciones, reflejando lo manifestado tanto por el equipo supervisor como por la entidad supervisada

e) Informe final de supervisión emitido por el responsable del equipo, que incluirá el resultado de la acción de supervisión, y contendrán al menos:

1.º La identificación del equipo supervisor y de los representantes de la entidad supervisada.

2.º La descripción de la acción de supervisión, incluyendo las actas levantadas durante la misma.

3.º El resultado de las actuaciones de supervisión realizadas, indicando, en su caso, las deficiencias, incumplimientos o posibilidades de mejora detectadas.

4.º El requerimiento de acciones de subsanación a los hallazgos detectados, ya sea a través de un plan de acciones establecido por la propia entidad supervisada o por medio de la ejecución de las acciones propuestas, en su caso, directamente por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Asimismo, se incluirán las consecuencias jurídicas derivadas de la falta de subsanación.

5.º Las alegaciones efectuadas por la entidad supervisada en el trámite de audiencia.

6.º La propuesta de incoación del correspondiente procedimiento sancionador, en el caso de haberse detectado la posible comisión de alguna infracción.

7.º Relación de todos los documentos generados o analizados en el proceso.

2. En los documentos se hará constar el lugar y fecha de su expedición, la identificación de los intervinientes y los hechos propios o circunstancias que constituyen su objeto.

3. Los informes y actas suscritos por el responsable del equipo supervisor tienen la naturaleza de documentos públicos y hacen prueba de los hechos consignados en los mismos sin perjuicio de:

a) Las pruebas que en defensa de sus respectivos derechos o intereses puedan señalar o aportar los propios interesados y

b) el deber del equipo supervisor de aportar todos los elementos probatorios que estén a su disposición sobre el hecho consignado y de la obligación de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de aportar las pruebas que, en su caso, resulten procedentes.

4. La documentación del expediente de supervisión dónde se constaten circunstancias, conductas o hechos que puedan suponer la suspensión, restricción o revocación total o parcial de títulos, licencias, habilitaciones, autorizaciones o certificados necesarios para el ejercicio de actividades ferroviarias, tendrá la consideración de propuesta razonada a efectos de iniciar, en su caso, el correspondiente procedimiento, para lo que se remitirá al órgano que tenga atribuida la competencia de su iniciación.

Artículo 148. Procedimiento de supervisión.

1. La función supervisora será ejercida bien como consecuencia de la aplicación de los planes de supervisión elaborados por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o bien como consecuencia de situaciones extraordinarias no previstas en los mismos.

2. Tras la correspondiente orden de actuación, las acciones de supervisión, excepto en el caso de las inspecciones, los acompañamientos, visitas informativas y acceso a registros, se iniciarán mediante notificación de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria a la persona o entidad supervisada en la que se hará constar el objeto de la supervisión, el tipo de acción, el plazo para su ejercicio y la composición del equipo.

3. La notificación de inicio de la acción de supervisión, salvo en el caso de las inspecciones, acompañamientos, visitas informativas y acceso a registros, deberá ser realizada con una antelación de al menos 10 días respecto de su inicio, siempre que ello sea posible sin perjudicar el propósito de la acción.

No obstante, será posible iniciar acciones de supervisión sin previa notificación, debiendo en este caso reflejarse en el la orden de actuación las razones por las cuales no se ha estimado oportuna realizar la citada notificación.

4. Una vez iniciadas las acciones de supervisión y en cualquier momento de esta, el equipo supervisor podrá adoptar todas las medidas que estime pertinentes para asegurar el buen fin de las mismas o para impedir que desaparezcan, se alteren o destruyan pruebas, pudiendo proponer, en caso de que encuentre evidencias que puedan comprometer la seguridad operacional ferroviaria, la paralización de servicios, obras o actividades que puedan comprometerla, así como proponer a los órganos competentes que se instruya el correspondiente procedimiento sancionador.

5. El equipo supervisor podrá solicitar a otras unidades de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, o a otros órganos administrativos o entidades, la emisión de informes sobre cuestiones que requieran un conocimiento especializado y que sean necesarios para el buen fin de la acción.

6. Se podrá realizar un trámite de prueba que se llevará a cabo de conformidad con lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

7. Con carácter previo a la emisión del informe final de supervisión, se dará al interesado un trámite de audiencia, de conformidad con lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

8. El informe final de supervisión deberá notificarse a la entidad supervisada, de conformidad con lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 octubre, sin perjuicio de la comunicación a cualesquiera otros sujetos, entidades u organismos en virtud de lo dispuesto en normas que resulten de aplicación.

9. A la vista de las conclusiones del informe final, en caso de que se hayan detectado hechos que pudieran ser constitutivos de infracción, se realizará la comunicación al órgano competente a efectos de que se instruya el correspondiente procedimiento sancionador.

Artículo 149. *Actuaciones correctoras derivadas de las acciones de supervisión.*

1. Cuando en un informe final de supervisión se hagan constar deficiencias, irregularidades o incumplimientos, sean o no constitutivos de infracción, se requerirá al interesado acciones correctoras, solicitándole:

a) La presentación en el plazo que se establezca en función de la naturaleza de los hallazgos de un plan de actuación que los solvete, indicando responsables, plazos parciales de ejecución y evidencias entregables de su desarrollo.

b) Si la gravedad de los hallazgos así lo justifica, la ejecución de medidas concretas propuestas por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el plazo que se establezca que empezará a contar desde la notificación al interesado del requerimiento. En este caso, si la entidad supervisada propusiera medidas alternativas, estas deberán ser autorizadas por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

2. El seguimiento y la vigilancia de la ejecución del plan de actuación propuesto por la entidad supervisada serán realizados preferentemente por el mismo equipo supervisor, a través de una nueva acción supervisora específica de seguimiento, que se tramitará conforme al artículo 148.

3. Una vez ejecutado el plan de actuación, y verificada en su caso la eficacia de las medidas implantadas, la entidad supervisada deberá comunicarlo a la Agencia aportando pruebas documentales de que se han corregido los hallazgos advertidos. Si el equipo supervisor considera que se han subsanado los hallazgos advertidos así lo hará constar en el informe final y lo notificará al interesado.

4. Si en el plazo concedido para la corrección de los hallazgos esta no se produce, el equipo encargado de su seguimiento lo hará constar en las conclusiones del informe final de la acción de seguimiento y podrá proponer al órgano competente de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria el inicio de un procedimiento administrativo para la suspensión o revocación total o parcial de los títulos, licencias, autorizaciones o certificados de los que fuera titular el supervisado o, en su caso un procedimiento sancionador.

Artículo 150. *Denuncias de infracciones.*

1. Podrán dirigirse a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria denuncias de hechos o conductas que puedan ser constitutivas de infracciones a la seguridad ferroviaria. A la vista de las mismas, se podrá acordar:

a) El inicio de una acción de supervisión, con el fin de investigar las circunstancias y los posibles responsables de los hechos denunciados, en cuyo caso, dictará la correspondiente orden de actuación.

b) El inicio de un procedimiento sancionador, si estuviesen suficientemente acreditados los hechos y los responsables de la infracción denunciada.

2. Podrán archivarse sin más trámites aquellas denuncias que se fundamenten en meros juicios de valor, las que no especifiquen y concreten suficientemente los hechos o aquellas cuyos hechos ya fueran conocidos por la Agencia, incorporándose en este caso al correspondiente expediente.

Artículo 151. *Límites de las acciones de supervisión y colaboración con otros órganos.*

Las acciones de supervisión reguladas en este Título se llevarán a cabo sólo en la medida en que resulten necesarias para comprobar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en la legislación del sector ferroviario que sean competencia de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

No obstante, si, en su actuación, el personal de los servicios de supervisión e inspección percibiera la existencia de hechos que pudieran constituir infracción de la normativa reguladora de otros sectores sujetos a ordenación administrativa, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria lo comunicará a los órganos competentes en cada caso.

Artículo 152. *Acceso a registros de la actividad ferroviaria.*

El Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, para supervisar el mantenimiento de los requisitos esenciales durante la fase de explotación de las instalaciones fijas y los vehículos, podrá establecer registros de la actividad de vigilancia de las entidades titulares de los mismos.

Las disposiciones de creación de los registros determinarán:

a) La definición de los distintos elementos objeto de acciones a registrar.

b) La descripción, contenido y periodicidad de los actos de vigilancia sobre los elementos.

c) El contenido mínimo a registrar.

d) El régimen de comunicación de las variaciones en los datos por parte de las entidades titulares de las instalaciones fijas o vehículos.

CAPÍTULO II

Actividades de policía de los administradores de infraestructuras

Artículo 153. *Actividades de policía de los administradores de infraestructuras.*

1. Corresponde a los administradores de infraestructuras el ejercicio de la potestad de policía en relación con la circulación ferroviaria, el uso y la defensa de la infraestructura, con la finalidad de garantizar la seguridad en el tráfico y la conservación de la infraestructura, las instalaciones y los medios materiales de cualquier clase, necesarios para su explotación. Además, controlarán el cumplimiento de las obligaciones que tiendan a evitar toda clase de daño, deterioro de las vías, riesgo o peligro para las personas, y el respeto de las limitaciones impuestas en relación con los terrenos inmediatos al ferrocarril, de conformidad con lo establecido en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre y en este real decreto.

2. Los administradores de infraestructuras llevarán a cabo la defensa del dominio público ferroviario de manera conjunta con la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

3. Los administradores de infraestructuras aprobarán la estructura de sus servicios de control, inspección y vigilancia dentro de sus sistemas de gestión de seguridad. Establecerán periódicamente los planes de actuación de sus servicios de inspección y determinarán las

líneas directrices de las operaciones de control de los servicios o actividades que requieran actuaciones especiales. Dichos planes darán a las actuaciones un carácter sistemático y prestarán especial atención al transporte ferroviario de mercancías peligrosas.

Artículo 154. *Coordinación con las actividades de policía de los administradores de infraestructuras.*

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y los administradores de infraestructuras establecerán acuerdos de colaboración que permitan la coordinación entre las actividades supervisoras e inspectoras que, en virtud de sus respectivas competencias, llevan a cabo sobre la Red Ferroviaria de Interés General. Dichos acuerdos establecerán los mecanismos para compartir los resultados de sus acciones y diseñar conjuntamente planes de acción que permitan un uso eficiente de sus respectivos recursos.

Artículo 155. *Acreditación y facultades del personal que desarrolle funciones de inspección.*

1. El personal de los administradores de infraestructuras que lleve a cabo tareas de inspección estará provisto del documento acreditativo de su condición conforme a un modelo publicado, de acuerdo a lo establecido en su sistema de gestión de seguridad, que le podrá ser requerido cuando ejercite sus funciones, debiendo, en tal caso, exhibirlo.

2. El personal expresamente facultado por los administradores de infraestructuras para asegurar el cumplimiento de la normativa sobre seguridad en la circulación ferroviaria tendrán, en sus actos de servicio o con motivo de los mismos, la consideración de agente de la autoridad, a efectos de la exigencia, en su caso, de la responsabilidad correspondiente a quienes ofrezcan resistencia o cometan atentado o desacato contra ellos, de obra o de palabra.

Artículo 156. *Procedimientos de inspección de los administradores de infraestructuras.*

1. La función inspectora podrá ser ejercida de oficio en aplicación de los planes de actuación, a petición de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o como consecuencia de petición fundada de los cargadores, de los usuarios, de las asociaciones de estos, de las empresas o de las asociaciones de empresas ferroviarias o de cualquier otra persona o entidad interesada.

2. Los informes y actas de los servicios de inspección tienen la naturaleza de documentos públicos y son un medio de prueba de los hechos consignados en los mismos sin perjuicio de:

a) Las pruebas que en defensa de sus respectivos derechos o intereses puedan señalar o aportar los propios interesados y

b) el deber de los agentes actuantes de aportar todos los elementos probatorios que estén a su disposición sobre el hecho denunciado y de la obligación de la Administración de aportar las pruebas que, en su caso, resulten procedentes en la tramitación del correspondiente procedimiento sancionador.

3. Los servicios de inspección de los administradores de infraestructuras remitirán las actas de las denuncias que formulen, en el ámbito de sus competencias, a los órganos competentes para la incoación, en su caso, de los procedimientos que correspondan.

Artículo 157. *Límites de las actuaciones de inspección y colaboración con otros órganos.*

Las actuaciones inspectoras reguladas en este capítulo se llevarán a cabo solo en la medida en que resulten necesarias para comprobar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en la legislación ferroviaria.

No obstante, si, en su actuación, el personal de inspección de los administradores de infraestructuras percibiera la existencia de hechos que puedan constituir infracción de la normativa reguladora de otros sectores sujetos a ordenación administrativa, especialmente en materia laboral, fiscal, medioambiental, sanitario o de seguridad vial, lo pondrán en conocimiento de los órganos competentes.

Artículo 158. *Administradores de infraestructuras que no sean organismos públicos.*

El desempeño de las atribuciones reguladas en los artículos 153 a 157, por administradores de infraestructuras a los que se refiere el artículo 19.4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, se realizará de acuerdo con lo que se disponga en el contrato en el que se le asigne la función de administrador, sin que en ningún caso pueda incluir el ejercicio de potestades de policía o de autoridad pública.

Disposición adicional primera. *Catálogo oficial de señales de circulación ferroviaria.*

1. Corresponde al Ministro de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana aprobar, a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Circulación Ferroviaria, el Catálogo Oficial de Señales de Circulación Ferroviaria de aplicación en la Red Ferroviaria de Interés General. Dicho Catálogo especificará necesariamente la forma, el color, diseño, dimensiones, ubicación y visibilidad de las mismas.

2. Los administradores de infraestructuras y las diferentes empresas ferroviarias, cuando los cambios tecnológicos, la experiencia acumulada o las circunstancias de explotación de la Red Ferroviaria de Interés General lo aconsejen, podrán solicitar de la referida Agencia que promueva las modificaciones oportunas en el sistema de señalización de dicha red, tales como la adición de nuevas señales o la sustitución de alguna de las ya existentes.

Disposición adicional segunda. *Trenes-tranvía.*

En el caso de trenes-tranvía que pudieran operar en la Red Ferroviaria de Interés General, cuando no existan Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad aplicables a dichos vehículos se aplicará lo siguiente:

a) Por orden del Ministro de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana se podrán adoptar, a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, normas nacionales u otras medidas pertinentes a fin de garantizar que dichos trenes-tranvía cumplen los requisitos esenciales pertinentes.

b) Para su circulación en Red Ferroviaria de Interés General, se requerirá la correspondiente autorización del vehículo expedida por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, que se asegurará de que el funcionamiento mixto de trenes-tranvía y vehículos ferroviarios pesados cumple todos los requisitos esenciales, así como los Objetivos Comunes de Seguridad pertinentes. Dicha autorización de vehículos se emitirá conforme al procedimiento de autorización establecido en la normativa específica para la circulación de tranvías en tramos de la Red Ferroviaria de Interés General.

Disposición adicional tercera. *Régimen aplicable a tramos de la Red Ferroviaria de Interés General con características tranviarias.*

El régimen aplicable a tramos de la Red Ferroviaria de Interés General con características tranviarias será regulado y desarrollado por su regulación específica.

Disposición adicional cuarta. *Catalogación de vehículos ferroviarios históricos.*

Se autoriza a la fundación del sector público «Fundación de los Ferrocarriles Españoles» para efectuar la catalogación de los vehículos ferroviarios históricos, que cumplan los requisitos establecidos en el apartado 1 del artículo 71, así como a mantener actualizado un Catálogo de vehículos ferroviarios históricos donde consten sus aspectos y características más relevantes. El contenido de dicho catálogo será determinado por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Los titulares de vehículos ferroviarios que pudieran considerarse históricos y no hayan sido incorporados al Catálogo podrán reclamar ante la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el plazo de un mes desde la denegación de la incorporación del vehículo al Catálogo, siendo el plazo para dictar y notificar la resolución de tres meses.

Disposición adicional quinta. *Régimen aplicable a acuerdos de Aceptación Cruzada de material rodante.*

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, podrá suscribir acuerdos de aceptación cruzada de material rodante ferroviario con otros Estados miembros de la Unión Europea, para facilitar la admisión de dicho material, de acuerdo con los objetivos y procedimientos establecidos en la normativa de la Unión Europea.

Dichos acuerdos podrán incluir procedimientos simplificados, estableciendo particularidades en la documentación a presentar.

Disposición adicional sexta. *Matriculación del material rodante.*

La matriculación de los vehículos ferroviarios, en aquellos aspectos complementarios a los establecidos por la Decisión de Ejecución (UE) 2018/1614 de la Comisión, de 25 de octubre de 2018 y que deben definirse a nivel nacional por cada Estado miembro, se regularán mediante resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre los criterios nacionales para la numeración de vehículos ferroviarios.

En cualquier caso, el solicitante de la primera inscripción de un vehículo, será el responsable de marcar el vehículo de que se trate con el Número de Vehículo Europeo que se le asigne.

Disposición adicional séptima. *Requisitos para la operación de determinada maquinaria de obra por la Red Ferroviaria de Interés General.*

Las maniobras y circulación por la Red Ferroviaria de Interés General haciendo uso de máquinas, pórticos de vía y herramientas de obra, dotados o no de tracción propia, empleados para la construcción y el mantenimiento de la vía y las instalaciones fijas, cuya masa total no supere las 10 t y su velocidad máxima permitida no supere los 10 km/h, se sujetará exclusivamente a las consignas específicas y régimen de explotación que establezcan los administradores de infraestructuras con el fin de garantizar la necesaria seguridad en la circulación ferroviaria, sin que a dicho material le sea de aplicación el régimen de autorización de puesta en el mercado de vehículos establecido en este real decreto.

Lo anterior no será de aplicación a vehículos de reconocimiento o auscultación, cualquier vagón o vehículo remolcado, tractores de maniobras, composiciones indeformables que contengan módulos que aisladamente se puedan considerar máquinas o herramientas de obra, ni tampoco a vehículos que para circular por carretera precisen de la correspondiente matrícula de tráfico (salvo matrículas especiales de vehículos o maquinaria de obra, agrícolas, etc.), incluyéndose en esta excepción a coches y camiones.

La circulación por medio de estas máquinas, pórticos y herramientas quedará en todo caso restringida a la zona de trabajo con las mismas, entendida esta como el tramo donde se estén efectuando físicamente los trabajos más el trayecto que parte de la estación o estaciones colaterales de acceso y retirada. Dicha circulación queda regulada por las condiciones de aplicación, prescripciones de circulación y protección de los trabajos conforme a lo establecido en el Reglamento de Circulación Ferroviaria. En particular, se establecen las siguientes posibles condiciones de acceso a la Red Ferroviaria de Interés General con esta maquinaria:

- Sistema de interrupción de la circulación con Entrega de Vía Bloqueada (Sección 3 del Capítulo 3 del Reglamento de Circulación Ferroviaria).
- Trabajos en estación (Sección 4 del Capítulo 3 del Reglamento de Circulación Ferroviaria).
- Maniobras en las estaciones entre las que se establece la «Entrega de Vía Bloqueada», para el acceso a la zona de trabajos y su apartado.

Disposición adicional octava. *Disposición de detectores de caída de objetos en líneas existentes.*

1. En el plazo de dieciocho meses desde la publicación de este real decreto, los administradores de infraestructuras deberán disponer de un plan que defina las actuaciones

necesarias para dotar de detectores de caídas de objetos, al menos, a las líneas ferroviarias existentes, cuya velocidad sea superior a 200 km/h.

Dentro del plan se incluirá un programa con los plazos para acometer las actuaciones necesarias.

2. Adicionalmente, el administrador de infraestructuras dispondrá en dicho plazo de una metodología de valoración del riesgo de caída de objetos que implique la implantación de este tipo de detectores en otros puntos de la red.

Disposición adicional novena. *Inventario de pasos a nivel y elaboración del plan de actuaciones.*

1. En el plazo de veinticuatro meses desde la publicación del presente real decreto, los administradores de infraestructuras deberán disponer del inventario actualizado de pasos a nivel y otras intersecciones definido en el artículo 50.

2. En el plazo de veinticuatro meses desde la publicación de este real decreto, los administradores de infraestructuras podrán resolver incluir como pasos a nivel, en el inventario correspondiente, los cruces entre andenes cuyo uso principal en la actualidad sea el tránsito de personas ajenas al ferrocarril.

Igualmente podrán incluirse en dicho inventario, como pasos de uso público, aquellos calificados actualmente como particulares cuyo uso real actual sea público.

En los dos casos anteriores, los administradores de infraestructuras motivarán las decisiones que adopten.

3. En el plazo de treinta meses desde la publicación del presente real decreto, los administradores de infraestructuras presentarán al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana un estudio de las necesidades de actuación en los pasos a nivel existentes para adecuarlos a las clases de protección mínimas que les correspondan según lo dispuesto en el artículo 51 y en el anexo VII.

Dicho estudio incorporará una propuesta de plan para la adecuación de los sistemas de protección de los pasos a nivel a lo indicado en dicho anexo. Dentro del plan deberán figurar los criterios para la priorización de las actuaciones que resulten necesarias y un programa con los plazos para acometerlas. Se dará prioridad a las actuaciones en pasos a nivel con protección pasiva que carezcan de visibilidad suficiente y con un historial de accidentabilidad significativo, estableciendo, en su caso, las medidas provisionales que sean necesarias hasta que se lleve a cabo su adecuación.

Disposición adicional décima. *Inventario de cruces entre andenes y elaboración del plan de actuaciones.*

1. En el plazo de doce meses desde la publicación de este real decreto, los administradores de infraestructuras deberán disponer del inventario actualizado de cruces entre andenes y para uso exclusivo de la actividad ferroviaria o de los servicios de emergencia definido en el artículo 61.

2. En el plazo de veinticuatro meses desde la publicación del presente real decreto, los administradores de infraestructuras presentarán al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana un estudio de las necesidades de actuación en cruces entre andenes existentes para cumplir con lo dispuesto en el artículo 59 y en el anexo VIII.

Dicho estudio incorporará una propuesta de plan para la adecuación de los equipamientos de protección de los cruces entre andenes a lo indicado en dicho anexo. Dentro del plan deberán figurar los criterios para la priorización de las actuaciones que resulten necesarias y un programa con los plazos para acometerlas. Se dará prioridad a las actuaciones en cruces entre andenes con protección pasiva que carezcan de visibilidad suficiente y con un historial de accidentabilidad significativo, estableciendo, en su caso, las medidas provisionales que sean necesarias hasta que se lleve a cabo su adecuación.

Disposición adicional undécima. *Inventario de cerramientos y plan de actuación.*

1. En el plazo de dieciocho meses desde la publicación de este real decreto, los administradores de infraestructuras deberán disponer de un inventario de cerramientos en su red.

2. En el plazo de veinticuatro meses desde la publicación de este real decreto, los administradores de infraestructuras deberán disponer de un plan para la adecuación de los cerramientos existentes al artículo 64.

Disposición transitoria primera. *Autorización de entrada en servicio de subsistemas fijos y puesta en servicio de nuevas líneas, tramos, estaciones y terminales que se encuentren en ejecución.*

La tramitación de los expedientes relativos a la entrada en servicio de subsistemas fijos y puesta en servicio de nuevas líneas, tramos, estaciones y terminales que estén en fase de desarrollo o ejecución en el momento de entrada en vigor del presente real decreto, incluso cuando el solicitante haya realizado la presentación de la Solicitud de entrada/puesta en servicio, de la Comunicación Previa o de actualizaciones de la misma, se continuará conforme a lo establecido en este real decreto. Para ello, el solicitante dispondrá del plazo de un mes para adecuar el expediente a las nuevas disposiciones. En caso de que ya se haya presentado la Solicitud de entrada/puesta en servicio no será necesaria la presentación de una nueva Comunicación Previa, utilizando la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria la documentación presentada, pudiendo, en caso necesario, solicitar información complementaria. Asimismo, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, previa propuesta del interesado, podrá conceder un plazo superior cuando la magnitud de la documentación a modificar y/o completar así lo requiera.

Disposición transitoria segunda. *Vehículos ferroviarios.*

1. Las autorizaciones de entrada en servicio de vehículos emitidas antes del 15 de junio de 2016, incluidas las autorizaciones emitidas con arreglo a acuerdos internacionales, en particular RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) y RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), seguirán siendo válidas en la Red Ferroviaria de Interés General de conformidad con las condiciones en las que se hubieren emitido las respectivas autorizaciones.

2. Para que los vehículos con autorización de entrada en servicio emitida con arreglo a la Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero, o al apartado anterior puedan operar en una o más redes que aún no estén comprendidas en su autorización, será necesario obtener una nueva autorización de puesta en el mercado de vehículos. La puesta en el mercado de dichos vehículos ferroviarios en las redes adicionales estará sujeta al régimen establecido en los artículos 127 y 128, cuando en virtud de lo establecido en el artículo 124 corresponda a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria expedir una autorización de puesta en el mercado de un vehículo y al régimen establecido en el artículo 132 y en las disposiciones prácticas relativas a la autorización de vehículos ferroviarios y al proceso de autorización de tipo de vehículos ferroviarios establecidos por el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545, de 4 de abril, cuando corresponda a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.

Disposición transitoria tercera. *Inspección de vehículos.*

Mientras la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria no desarrolle un plan de inspección propio en relación al apartado primero del artículo 136 ni establezca el régimen de colaboración que, de acuerdo con dicho artículo, deberá prestar la entidad pública empresarial Administrador de infraestructuras, esta deberá seguir realizando la inspección de vehículos tal como viene realizando.

Disposición transitoria cuarta. *Normativa aplicable para la puesta en el mercado de vehículos hasta la aprobación de las instrucciones ferroviarias.*

En tanto que no se aprueben las Instrucciones Ferroviarias que recojan los requisitos técnicos de aplicación a los subsistemas «Material rodante» y «Control-mando y señalización-Equipo a bordo», se aplicará la siguiente normativa:

a) Las correspondientes Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad vigentes en ese momento.

b) Las Especificaciones Técnicas de Homologación (ETH) correspondientes, en función de la tipología de vehículo ferroviario, para aquellos aspectos complementarios a las citadas

Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad o bien cuando la tipología vehículo ferroviario quede fuera del ámbito de aplicación de estas últimas.

c) Para vehículos que circulan por la red de ancho métrico, las normas «Especificación Técnica de material rodante de ancho métrico» y la «Norma Básica de Seguridad del Material», publicadas mediante resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria

Disposición transitoria quinta. *Tasas por autorización de vehículos ferroviarios.*

En tanto no se fijen las cuantías referidas en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, por autorización de vehículos ferroviarios, se mantendrá vigente el artículo 29 de la Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero.

Disposición transitoria sexta. *Servicios ferroviarios operados con vehículos históricos.*

En tanto no se apruebe la orden ministerial a la que se hace referencia en el artículo 71 de este real decreto, para los efectos relacionados con la seguridad en la circulación ferroviaria, tendrán la consideración de servicios de transporte ferroviario, y por tanto no orientados a la realización de una actividad cultural y de conservación y difusión del patrimonio ferroviario, aquellos operados con algún vehículo ferroviario histórico en la composición del tren en los que concurra alguna de las siguientes condiciones:

- a) Circulaciones no ocasionales superiores a 5.000 Km al año.
- b) Circulaciones totales de alguno de los vehículos ferroviarios históricos que formen parte de la composición del tren superiores a 10.000 Km al año.
- c) Los beneficios generados, una vez descontados los costes derivados de la explotación ferroviaria, no se emplean en la financiación de asociaciones o actividades ligadas a la conservación del patrimonio en su totalidad.

Disposición transitoria séptima. *Entrada en funcionamiento del Registro Europeo de Vehículos.*

Hasta la entrada en funcionamiento el 16 de junio de 2021 del Registro Europeo de Vehículos que reemplazará a la Sección 5.ª de material rodante, del Registro Especial Ferroviario, seguirá siendo de aplicación el artículo 134 del Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre.

A partir de ese momento el contenido de dicha Sección 5.ª del Registro Especial Ferroviario se ajustará a lo establecido en el artículo 134 de este real decreto.

Hasta su sustitución por el Registro Europeo de Vehículos, la Sección 5.ª del Registro Especial Ferroviario tendrá la consideración de registro nacional de vehículos y sus datos se actualizarán con las modificaciones realizadas por cualquier otro Estado miembro en su propio registro.

Disposición transitoria octava. *Inventario de vehículos del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.*

1. En tanto no estén plenamente operativas las bases de datos sobre vehículos definidas de conformidad con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad referentes a los subsistemas de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías y de viajeros en la Unión Europea, el administrador de infraestructuras pondrá a disposición de las empresas del sector un inventario de los vehículos que estén autorizados para circular por la Red Ferroviaria de Interés General que administre, que podrán emplear en la preparación y composición de los trenes y en el control del mantenimiento de los vehículos.

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

2. En dicho inventario se incorporará la información relativa a los datos técnicos y características de los vehículos que puedan precisarse para realizar la composición del tren, así como la relativa a la ejecución de las intervenciones previstas de mantenimiento, que aporten los poseedores de los vehículos ferroviarios, las empresas ferroviarias y las entidades encargadas de mantenimiento.

3. Los datos de dicho inventario estarán a disposición de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

4. Por resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria se establecerá el contenido y se impartirán las instrucciones y directrices para la elaboración y mantenimiento del citado inventario, así como, en su caso, los protocolos y frecuencias de comunicación de sus datos a dicho organismo.

Disposición transitoria novena. *Organismos designados.*

1. Para permitir que los procedimientos de verificación de los subsistemas puedan seguir su curso en tanto los organismos llevan a cabo el proceso de acreditación, durante el plazo de un año desde la entrada en vigor de cada Instrucción Ferroviaria podrán actuar como organismos designados aquellos organismos que así lo soliciten a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y que habiendo iniciado el procedimiento de acreditación al que se refiere el artículo 104, cumplan alguna de las siguientes condiciones:

a) Hayan actuado como organismos notificados del subsistema correspondiente en la Red Ferroviaria de Interés General.

b) Acrediten ante la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria su experiencia en la verificación del subsistema correspondiente para otras Administraciones públicas o redes diferentes de la Red Ferroviaria de Interés General, en el ámbito nacional o europeo, y adecuado conocimiento de la normativa nacional aplicable a infraestructura.

Transcurrido el plazo de un año desde la publicación de la Instrucción Ferroviaria, solo tendrán la consideración de organismos designados aquellos que estén previamente acreditados conforme a lo establecido en el artículo 104.

2. Los organismos que hayan sido designados mediante cualquier procedimiento diferente a la acreditación, para cualquier norma nacional previa a las Instrucciones Ferroviarias, deberán acreditarse conforme a lo establecido en el artículo 104, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de este real decreto, y solicitarlo a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, para mantener la designación.

Disposición transitoria décima. *Registro de la infraestructura.*

Hasta del 1 de enero de 2021, sujeto al desarrollo de la aplicación del registro de la infraestructura creada por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, a la que se hace referencia en el artículo 119 del presente real decreto, la entidad nacional de registro designada por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria se encargará de la recogida e introducción de los datos ferroviarios en la aplicación.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogados con efectos a partir de la entrada en vigor de este real decreto:

a) El Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, y sus anexos, sucesivamente reformado;

b) el Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la red Ferroviaria de interés general, y sus anexos, sucesivamente reformado;

c) la Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero, por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural, líneas y vehículos ferroviarios;

d) la Orden de 2 de agosto de 2001, por la que se desarrolla el artículo 235 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de supresión y protección de pasos a nivel.

Disposición final primera. *Modificación del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.*

1. El Reglamento de Circulación Ferroviaria incluido como anexo I del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, se modifica en los siguientes términos:

Uno. Queda suprimido el artículo 5.2.6.1. Aplicación.

Dos. El artículo 5.2.6.2. Avería en Paso a Nivel pasa a denominarse 5.2.6.1. Avería en Paso a Nivel y queda redactado como sigue:

«Cuando el Responsable de Circulación del CTC, de la Banda de Regulación del PM o de la estación tenga constancia de una avería que afecte a la funcionalidad del sistema de protección de un PN automático o enclavado, ordenará inmediatamente la presencia de personal habilitado en el PN, con objeto de realizar la protección in situ con los medios adecuados hasta su reparación. A dicho personal se le denominará “personal a pie de paso”.

Asimismo, informará de ello al personal de mantenimiento para que proceda a su reparación.

Mientras el PN permanezca averiado se considerará como “Paso a Nivel Sin Protección”, y los trenes que se dirijan hacia este recibirán la notificación L5.5.»

Tres. El artículo 5.2.6.3. Notificaciones al Maquinista pasa a denominarse 5.2.6.2. Notificaciones y actuación del Maquinista y queda redactado como sigue:

«1. El Responsable de Circulación que deba expedir, dar paso o autorizar el retroceso a un tren hacia un trayecto donde exista un PN sin protección, por avería del mismo, notificará al Maquinista lo siguiente:

L5.5 “Paso a Nivel (estación, km) sin protección”

2. Si el tren no tuviera parada prescrita, se asegurará su parada accidental para hacer esta notificación.

3. El Maquinista que reciba la notificación anterior, hará uso del silbato de forma intermitente al aproximarse al PN y se detendrá ante él sin rebasarlo.

4. Cuando el carácter de la avería permita al tren franquear el paso, el Responsable de Circulación del CTC, de la Banda de Regulación del PM o de la estación, según el caso, le autorizará a cruzarlo, notificando al Maquinista lo siguiente:

L5.6	“Autorizo al Maquinista de tren ____ a cruzar el Paso a Nivel ____ (estación, km) ____ en las siguiente condiciones: ____ (condiciones para franquearlo).”
------	--

5. Una vez recibida la autorización, si el PN estuviera despejado, el Maquinista continuará con marcha normal una vez que haya sido franqueado por el vehículo de cabeza.

6. Para poder autorizar el retroceso de un tren que deba circular empujado, es necesario situar en cabeza del mismo, en el sentido del movimiento, a una persona habilitada para realizar maniobras y con comunicación directa con el Maquinista.»

Cuatro. Se añade un nuevo artículo 5.2.6.3. Avisos al personal a pie del Paso a Nivel con el siguiente contenido:

«1. El Responsable de Circulación que deba expedir, dar paso o autorizar el retroceso de un tren hacia un trayecto donde existan uno o varios PN averiados con personal a pie de paso:

a) Cursará al personal a pie de cada paso la siguiente comunicación verbal:

“Tren____, a las (hora prevista de salida o paso) [a contravía, autorizado a retroceder].”

b) Recibida la conformidad del personal a pie de cada paso, autorizará la salida, paso o retroceso del tren.

2. Cuando se establezca una EVB en el trayecto afectado, cursará el siguiente aviso:

“EVB desde las____ hasta las____ [en la vía (par, impar, I, II)]”.»

Cinco. Se añade un nuevo artículo 5.2.6.4. Actuaciones del personal a pie del Paso a Nivel con el siguiente contenido:

«Durante su servicio, el personal a pie de paso, hará lo siguiente:

1. Realizará la protección *in situ* del PN, utilizando los medios disponibles y, si es necesario, las señales portátiles de parada.
2. Permanecerá atento a la llegada de los trenes al PN.
3. Cuando reciba la comunicación verbal del Responsable de Circulación, indicándole el número del tren y la hora previsible de salida o paso por la estación inmediata, procederá así:

– Si existe un solo PN en el trayecto, responderá:

“Conforme tren _____ a las _____”. ó
“Repita”.

– Si existen varios PN en el trayecto, responderá:

“Paso a Nivel del km _____, conforme tren _____ a las _____”. ó
“Paso a Nivel del km _____, repita.”

4. Realizará la protección del PN con los medios de que disponga, al menos 60 segundos antes de la llegada del tren. Procederá de igual forma cuando se le comunique que un tren ha sido autorizado a retroceder.

5. Si recibiera una comunicación verbal del Responsable de Circulación indicándole que se ha establecido una EVB, la duración prevista de ésta y la vía o vías afectadas, se coordinará con el Encargado de trabajos con objeto de informarse sobre la llegada de las distintas circulaciones y realizar la protección del PN de acuerdo con lo expuesto en el apartado 3. De igual forma actuará cuando divise alguna circulación aproximándose al PN.

6. Si apreciara un obstáculo en el PN, procederá así:

– Si no hay ningún tren en circulación, informará inmediatamente al Responsable de Circulación.

– Si hay algún tren en circulación, aplicará la protección de emergencia (señales portátiles de parada y barra o útil de cortocircuito, en su caso).»

Seis. Se añade un nuevo artículo 5.2.6.5.–Protección en caso de baja temporal de las instalaciones del paso con el siguiente contenido:

«En el supuesto de baja temporal de las instalaciones del PN por reparación o mantenimiento de estas, se le dotará de personal a pie de paso o se cerrará el tránsito. En ningún caso se aplicará una protección de clase P.

Si permanece abierto, se regularán por Consigna del AI las condiciones particulares de operación y protección del paso.»

Siete. Queda suprimido el anexo 2 del Libro 5 (5AN2 Protección de pasos a nivel).

2. Asimismo, se modifica el Anexo II del Real Decreto 664/2015 relativo a los criterios para la implantación del Reglamento de Circulación Ferroviaria en los Sistemas de Gestión de Seguridad de las entidades ferroviarias en la forma siguiente, añadiendo en el Capítulo 3.–Criterios para la implantación del RCF en los SGS relacionados con el contenido del Libro 5 Instalaciones de Seguridad» de los criterios para la implantación del Reglamento de Circulación Ferroviaria en los Sistemas de Gestión de Seguridad de las entidades ferroviarias incluidos como anexo II del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, el criterio Crit SGS5.2.–Criterios para la implantación del RCF en los SGS de los AI en relación a la gestión de averías en los pasos a nivel automáticos y enclavados con el siguiente contenido:

«Serán objeto de los SGS de los AI, la elaboración de reglas internas o el desarrollo de procedimientos que garanticen, en caso de avería en un PN automático

o enclavado, su adecuada protección por parte del personal habilitado desplazado a pie de paso hasta su reparación, contemplando al menos:

- Los medios necesarios para realizar la protección a pie de paso, así como su ubicación y disponibilidad.
- La forma de operar de dicho personal, para llevar a cabo la protección manual del PN.
- Los medios necesarios y la operativa de comunicación con el Responsable de Circulación que gestiona el tráfico ferroviario a través del PN averiado.»

Disposición final segunda. *Modificación del Real Decreto 623/2014, de 18 de julio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de investigación de accidentes ferroviarios.*

Uno. Se modifican los puntos c) y h) del artículo 3, que quedan redactados como sigue:

- «c) Incidente: Cualquier suceso, distinto de un accidente o un accidente grave, que afecte o pueda afectar a la seguridad de las operaciones ferroviarias.»
- «h) Investigador encargado: La persona encargada de la organización, dirección y control de la investigación de un accidente o incidente ferroviario.»

Dos. Se modifica el apartado 6 del artículo 4, que queda redactado como sigue:

- «6. La investigación de accidentes se realizará con la mayor apertura posible, oyendo a todas las partes y compartiendo los resultados.»

Tres. Se modifica el punto b) del artículo 7, que queda redactado como sigue:

- «b) Realizar la investigación técnica de los accidentes e incidentes ferroviarios no contemplados en el párrafo anterior y elaborar informes técnicos sobre los mismos cuando en condiciones ligeramente distintas éstos pudieran haber provocado accidentes graves, incluidos fallos técnicos de los subsistemas estructurales o de los componentes de la Red Ferroviaria de Interés General. A la hora de decidir la apertura o no de una investigación en este supuesto, dicho organismo valorará, entre otras, las siguientes cuestiones:

- 1.º La gravedad del accidente o incidente.
- 2.º Si forma parte de una serie de accidentes o incidentes con repercusión en el sistema en su conjunto.
- 3.º Su repercusión sobre la seguridad ferroviaria.
- 4.º La petición de los administradores de la infraestructura, de las empresas ferroviarias, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, o de otros Estados miembros de la Unión Europea, a instancia de autoridades nacionales que tengan interés por haber ejercido competencias sobre elementos involucrados en el accidente o incidente, o por haberse producido víctimas de nacionalidad de dicho Estado.»

Cuatro. Se incluye un nuevo punto c) al artículo 7, con la redacción que sigue:

- «c) Investigar todos aquellos acontecimientos o circunstancias, distintos de un accidente o incidente ferroviario, que el organismo considere necesario para el mejor desempeño de sus funciones, siempre que tales investigaciones no comprometan la necesaria independencia de la investigación de accidentes e incidentes.»

Cinco. Se modifica el punto e) del artículo 9, que queda redactado como sigue:

- «e) Designar al investigador encargado de cada investigación y al resto de los investigadores que formen parte del equipo de investigación.»

Seis. Se modifican los puntos h) e i) y se incluye un nuevo punto j) en el artículo 9, con la siguiente redacción:

- «h) Marcar las directrices para la investigación de cada suceso.

- i) Elevar la memoria anual aprobada por el Pleno al Ministro de Fomento para su remisión al Congreso de los Diputados y al Senado.
- j) Representar a la Comisión ante cualquier organismo nacional o internacional. No obstante, podrá delegar en el Secretario la asistencia a las reuniones de los citados organismos.»

Siete. Se modifica el apartado 4 del artículo 13, que queda redactado como sigue:

«4. Cuando en un accidente o incidente ferroviario esté implicada una empresa ferroviaria establecida o un vehículo registrado o mantenido en otro Estado miembro de la Unión Europea, se invitará a participar en la investigación al organismo de investigación de accidentes ferroviarios de dicho Estado. Estos organismos dispondrán de acceso a la información y a las pruebas necesarias para participar en la investigación, sin perjuicio de las disposiciones legales relativas a los procesos judiciales.»

Ocho. Se incluyen dos nuevos apartados, 6 y 7, al artículo 13, con la redacción que sigue:

«6. La Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios formalizará su colaboración con las autoridades judiciales y fiscales, para garantizar la plena colaboración, el acceso de los investigadores técnicos lo antes posible a la información y pruebas pertinentes, y la independencia de dicha Comisión, conforme a lo previsto en el artículo 75 de la Ley 38/2015 de 29 de septiembre, del sector ferroviario, y sin perjuicio de la legislación procesal aplicable.

7. La Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios colaborará en el intercambio de impresiones y experiencias con organismos de investigación de otros Estados miembros de la Unión Europea, con el debido apoyo de la Agencia Ferroviaria Europea, con el fin de desarrollar métodos comunes de investigación, elaborar principios comunes para el seguimiento de las recomendaciones de seguridad, adaptarse al progreso técnico y científico y establecer un programa de revisión por pares.»

Nueve. Se modifican los apartados 1, 3 y 7 del artículo 14, que quedan redactados como sigue:

«1. Producido un accidente o incidente en la Red Ferroviaria de Interés General, el administrador de la infraestructura, las empresas ferroviarias que se vieren implicadas y, en su caso, la Agencia Estatal de Seguridad ferroviaria, están obligados a notificarlo a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, inmediatamente, proporcionando toda la información preliminar de que dispongan. Esta notificación será actualizada periódicamente a lo largo de la investigación, conforme al procedimiento aprobado por la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios y atendiendo a los requerimientos del investigador encargado.»

«3. Abierta la investigación correspondiente, la Comisión constituirá en su seno un equipo de investigación integrado por el investigador encargado y los investigadores que sean asignados a la misma.

El Presidente de la Comisión designará al investigador encargado entre los investigadores de la Comisión y designará, igualmente, al resto de los integrantes del equipo de investigación que llevarán a cabo cuantos actos consideren necesarios para la debida investigación técnica de los hechos ocurridos. El investigador encargado y los investigadores asignados al equipo deberán ser independientes de cualquier parte cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con el cometido que les está confiado.

Para el adecuado desarrollo de las investigaciones la Comisión podrá recurrir a peritos internos o externos, dependiendo de la naturaleza del accidente o incidente de que se trate.

Los investigadores observarán el debido respeto y consideración a los interesados y adoptarán las medidas necesarias para la protección de la intimidad de las personas.»

«7. La investigación tendrá en cuenta las necesidades razonables de las víctimas y sus familiares y los mantendrá informados, a través del Secretario, de los avances de la investigación, siempre que ello no perjudique los objetivos de la investigación técnica.»

Diez. Se modifica el artículo 15, quedando redactado como sigue:

«1. El investigador encargado elaborará una propuesta de informe técnico de cada accidente o incidente ferroviario que se adecuará a su importancia y gravedad e incluirá, cuando proceda, recomendaciones de seguridad.

El informe técnico, se ajustará lo máximo posible a la estructura de información que determine la Comisión Europea. En todo caso, deberá incluir los siguientes elementos:

- a) La descripción de la incidencia y de su contexto.
- b) Las investigaciones y las pesquisas, relacionadas con el accidente o incidente, incluyendo lo relativo al sistema de gestión de la seguridad, las normas y reglamentos aplicables, el funcionamiento del material rodante y de las instalaciones técnicas, la organización de la mano de obra, la documentación sobre el sistema operativo y las incidencias anteriores de carácter similar.
- c) Los análisis y las conclusiones relacionados con las causas de las incidencias, incluidos los factores contribuyentes en relación con:
 - Las acciones de las personas implicadas.
 - La condición del material rodante o de las instalaciones técnicas.
 - Sus competencias y procedimientos y mantenimiento.
 - Las condiciones del marco normativo.
 - La aplicación del sistema de gestión de seguridad.

El informe técnico y sus recomendaciones no prejuzgarán en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, y no perseguirán la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

2. Siempre que no perjudique los objetivos de la investigación de seguridad, y se respete la normativa aplicable en materia de protección de datos de carácter personal, el Secretario de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios trasladará al administrador de la infraestructura, a las empresas ferroviarias implicadas, a la Agencia Estatal de Seguridad ferroviaria, a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, a las víctimas y a sus familiares, a los propietarios de bienes dañados, a los fabricantes, a los servicios de socorro implicados, y a los representantes del personal y de los usuarios, la propuesta de informe técnico, para que, en su caso, faciliten información técnica pertinente para mejorar la calidad del informe de investigación, en el plazo de 15 días.

En el caso de que existan diligencias judiciales sobre el accidente o incidente lo dispuesto en el apartado anterior se supeditará a lo dispuesto en la legislación procesal aplicable.

3. El Secretario elevará al Pleno la propuesta de informe una vez valoradas por el investigador encargado las observaciones que se hubieran podido presentar de acuerdo con lo previsto en el apartado anterior.

4. El Pleno valorará el proyecto de informe, así como las observaciones presentadas y aprobará el informe final, especificando las recomendaciones de seguridad definitivas.

5. La Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios hará público el informe final en el plazo más breve posible y en principio en el plazo máximo de doce meses desde la fecha del siniestro. Si el informe final no pudiera publicarse en esa fecha, se publicará un informe provisional al menos en cada fecha del aniversario del accidente o incidente, detallando los avances de la investigación y las cuestiones de seguridad planteadas.

El informe final, incluidas las recomendaciones de seguridad, se comunicará a todas las personas y entidades mencionadas en el artículo 15.2. Asimismo, la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios remitirá un ejemplar del mismo

a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y, en su caso, a los organismos y partes afectados de otros Estados miembros de la Unión Europea.

6. Las recomendaciones de seguridad que elabore la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios tendrán como destinataria a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y, si el carácter de la recomendación así lo hiciera necesario, a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, y a otros organismos o autoridades afectados, ya sean nacionales o de otros Estados miembros. Asimismo, se remitirán también a los organismos, entidades y empresas responsables, como implementadores, de la adopción de las acciones correctoras recomendadas.

7. Los destinatarios de las recomendaciones acusarán recibo de la carta de envío e informarán a la citada Comisión, en el plazo de noventa días, de las medidas adoptadas o en estudio y, si procede, del tiempo necesario para su aplicación, así como, en su caso, de los motivos de no haberse tomado medidas. En el caso de aquellas recomendaciones destinadas a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en las que el implementador final sea otra entidad, dicho implementador deberá remitir a la citada Agencia la información sobre las medidas adoptadas o en estudio y sus plazos o, en su caso, los motivos del rechazo a la recomendación, en un plazo de sesenta días, para que esta pueda mantener informada a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. Asimismo, remitirá información semestral a la Agencia de Seguridad Ferroviaria del estado y evolución de las medidas.

Los implementadores finales de las recomendaciones tendrán la obligación de tener en cuenta y valorar las recomendaciones de la Comisión, dándoles un adecuado tratamiento.

Cuando los destinatarios de las recomendaciones sean autoridades españolas, deberán, además, evaluar las recomendaciones de la Comisión y, en su caso, adoptar las medidas proporcionales y apropiadas para prevenir la posible repetición de accidentes e incidentes.

8. La Comisión dispondrá de un procedimiento para el registro de las recomendaciones emitidas, de las respuestas de los destinatarios, y del estado de cumplimiento de las mismas.

Los destinatarios y los implementadores finales de las recomendaciones dispondrán de procedimientos internos de seguimiento para controlar los avances de las medidas adoptadas en respuesta a las recomendaciones de seguridad emitidas, que permitan proporcionar información tanto a requerimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o de la propia Comisión, como cuando cambie el estado de cumplimiento de la recomendación.

9. La Comisión publicará antes del 30 de septiembre una memoria en la que dará cuenta de las investigaciones realizadas el año anterior, de las recomendaciones de seguridad publicadas, así como la información recibida en torno al estado de implantación de las medidas adoptadas de acuerdo con las recomendaciones emitidas con anterioridad.

El Presidente de la Comisión elevará anualmente la memoria, aprobada por el Pleno, al Ministro de Fomento, para su traslado a las Comisiones competentes del Congreso de los Diputados y del Senado. Igualmente, se remitirá un ejemplar de la misma a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.»

Disposición final tercera. *Modificación del Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares.*

Se modifica el artículo 1 del Real Decreto, que queda redactada como sigue:

«Artículo 1. Objeto.

1. Este real decreto tiene por objeto el establecimiento de las medidas a adoptar por las Administraciones Públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, y por las empresas y entidades del sector ferroviario, para garantizar la asistencia de las víctimas de accidentes y sus familiares

2. Tras un accidente grave, la empresa ferroviaria proporcionará asistencia a las víctimas ayudándolas en los procedimientos de reclamación en virtud de lo establecido en la normativa comunitaria y nacional, sin perjuicio de las obligaciones de otras partes. Dicha asistencia hará uso de distintas vías para comunicarse con las familias de las víctimas e incluirá apoyo psicológico para las víctimas del accidente y sus familiares.»

Disposición final cuarta. *Modificación del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.*

Uno. Se suprimen las disposiciones adicionales 1.^a, 3.^a, 11.^a, 12.^a y 13.^a del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

Dos. Se suprimen los artículos 15, 16, 18, 38, 39, 40, 118 y 134 del Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre.

Tres. Se modifica el artículo 117, que queda redactado como sigue:

«1. Sin perjuicio de las facultades de supervisión en las materias objeto de su competencia por parte de la AESF, y de la competencia de inspección de los administradores de infraestructuras en materia de policía de ferrocarriles, que se atenderán a su regulación específica, corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el ámbito de la competencia estatal, la inspección de las empresas ferroviarias, del transporte ferroviario prestado por estas y de la forma de prestación de los servicios auxiliares y complementarios, cuyo ejercicio se ajustará a lo establecido en este Título.

2. Esta función inspectora se ejercerá en relación con las siguientes actividades y servicios relacionados con la Red Ferroviaria de Interés General:

- a) Las actividades de las empresas ferroviarias y otros candidatos.
- b) Los medios humanos y materiales utilizados para la prestación de los servicios ferroviarios.
- c) Las actividades auxiliares y complementarias prestadas a las empresas ferroviarias.
- d) Los servicios de transporte prestados por las empresas ferroviarias a viajeros y cargadores.
- e) El comportamiento de los viajeros en el uso de las infraestructuras y servicios de transporte ferroviario.

3. Sin perjuicio de lo anterior, corresponde a las empresas ferroviarias que presten servicios sobre la Red Ferroviaria de Interés General y, en su caso, a los administradores de infraestructuras ferroviarias o explotadores de instalaciones, la vigilancia inmediata de la observancia, por los usuarios y por terceros, de las normas establecidas en este Reglamento, y ejercer las funciones inspectoras y dando cuenta de las infracciones detectadas a los órganos competentes.»

Cuatro. Se modifica el artículo 121, que queda redactado como sigue:

«Corresponde al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana la potestad sancionadora en materia de transporte ferroviario. A tales efectos, los servicios de inspección remitirán las actas de las denuncias que formulen a los órganos competentes para la incoación de los correspondientes procedimientos sancionadores.»

Cinco. Se modifica el artículo 124, que queda redactado como sigue:

«1. En el ejercicio de su función, el personal de inspección podrá:

- a) Realizar materialmente las actuaciones inspectoras precisas en cualquier lugar en que se desarrollen actividades afectadas por la legislación del transporte ferroviario. No obstante, cuando se precise el acceso al domicilio de personas físicas y jurídicas, será precisa la previa obtención del oportuno mandamiento judicial.

b) Llevar a cabo las pruebas, investigaciones o exámenes que resulten necesarios para cerciorarse de la observancia de las disposiciones legales vigentes en materia de transporte ferroviario.

c) Adoptar, con carácter cautelar, provisionalmente y por el menor tiempo posible, toda clase de medidas que garanticen la prestación de los servicios en adecuadas condiciones.

2. Si el personal de inspección, a la vista de las graves circunstancias existentes, decidiera la paralización de los servicios o actividades ferroviarias, lo comunicará inmediatamente al órgano competente a efectos de que se instruya el correspondiente procedimiento sancionador.»

Seis. Se modifica el artículo 125, que queda redactado como sigue:

«1. Las empresas habilitadas para la prestación de los servicios de transporte ferroviario o para la realización de actividades a las que se refiere el presente Reglamento, vendrán obligadas a facilitar a los servicios de inspección, la inspección de sus vehículos e instalaciones y el examen de los documentos que estén obligados a conservar.

A tal efecto, el personal de Inspección podrá recabar la documentación precisa para el mejor cumplimiento de su función en la sede de la entidad inspeccionada o bien requerir su presentación en las oficinas públicas correspondientes.

2. Asimismo, el personal de Inspección, en el ejercicio de sus funciones, podrá solicitar de los remitentes cargadores, usuarios y, en general, de quienes realicen actividades vinculadas al transporte ferroviario, el examen de los documentos correspondientes a tales actividades, así como requerirles cualquier información.»

Siete. Se modifica el artículo 127, que queda redactado como sigue:

«1. Los funcionarios de la Inspección que haya sido nombrado y formalmente acreditado tendrán, en el ejercicio de las actuaciones inspectoras, la consideración de agente de la autoridad.

2. El personal de Inspección, para un eficaz cumplimiento de sus funciones, podrá solicitar el apoyo de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.»

Ocho. Se modifica el artículo 128, que queda redactado como sigue:

«El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a través del órgano que designe, establecerá periódicamente los planes de actuación de sus servicios de inspección y determinará las líneas directrices de las operaciones de control de los servicios o actividades que requieran actuaciones especiales. Los planes de inspección darán a las actuaciones inspectoras un carácter sistemático.»

Disposición final quinta. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en los apartados 21.^a y 24.^a del artículo 149.1 de la Constitución que atribuye al Estado las competencias exclusivas en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por más de una Comunidad Autónoma y de obras públicas de interés general, respectivamente.

Disposición final sexta. *Incorporación de la normativa de la Unión Europea.*

Mediante la aprobación de este real decreto se incorpora al derecho español la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2016 sobre la seguridad ferroviaria, y la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2016 sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea».

Disposición final séptima. *Facultades de desarrollo.*

Los anexos incluidos en el presente real decreto, podrán modificarse mediante Orden del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta de la Agencia Estatal de

Seguridad Ferroviaria, cuando los avances técnicos, las modificaciones en la normativa de la Unión Europea o cualquier otra circunstancia que afecte a la seguridad lo aconsejen o lo hagan necesario.

Disposición final octava. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el 31 de octubre de 2020.

Dado en Madrid, el 27 de octubre de 2020.

FELIPE R.

El Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana,
JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO

ANEXO I

Definiciones

1. «Accidente»: un suceso repentino, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de ese tipo, de consecuencias perjudiciales. Los accidentes se dividen en las siguientes categorías: colisiones, descarrilamientos, accidentes en pasos a nivel, daños causados a personas por material rodante en movimiento, incendios y otros;

2. «Accidente grave»: cualquier colisión o descarrilamiento de trenes con el resultado de al menos una víctima mortal o de cinco o más heridos graves o grandes daños al material rodante, a la infraestructura o al medio ambiente, y cualquier otro accidente de iguales consecuencias que tenga un efecto evidente en la normativa de seguridad ferroviaria o la gestión de la seguridad; por «grandes daños» se entenderán aquellos daños cuyo coste pueda evaluar inmediatamente el organismo de investigación en al menos un total de dos millones de euros;

3. «Acondicionamiento»: a efectos de este real decreto, término equivalente a la definición de «mejora de líneas ferroviarias» presente en este anexo;

4. «Acreditación»: declaración por un organismo nacional de acreditación de que un organismo de evaluación de la conformidad cumple los requisitos fijados con arreglo a normas armonizadas y, cuando proceda, otros requisitos adicionales, incluidos los establecidos en los esquemas sectoriales pertinentes, para ejercer actividades específicas de evaluación de la conformidad;

5. «Administrador de infraestructuras»: todo organismo o empresa responsable de la explotación, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias en una red, e igualmente responsable de participar en su desarrollo conforme a las normas que establezca el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana dentro del marco de su política general en materia de desarrollo y financiación de infraestructuras;

6. «Agencia Ferroviaria de la Unión Europea»: organismo europeo con competencias en seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, regulado por el Reglamento (UE) 2016/796 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 881/2004;

7. «Alcance de la operación»: Clasificación de la explotación que realiza una empresa ferroviaria, en función de su número de viajeros y/o el volumen de mercancías y el tamaño estimado de dicha empresa en cuanto a número de trabajadores empleados en el sector ferroviario (a saber, micro, pequeña, mediana o gran empresa);

8. «Ámbito de operación»: tramos o líneas de la Red Ferroviaria de Interés General en las que una empresa ferroviaria pretende operar y que puede abarcar además una o varias redes pertenecientes a otros Estados miembros de la Unión Europea;

9. «Aplicación específica»: parte de un subsistema utilizada en una instalación particular obtenida mediante la configuración de una aplicación genérica;

10. «Aplicación genérica»: parte de un subsistema con funciones específicas asociado a un contexto general operacional desarrollado sobre la base de criterios de estandarización y parametrización de sus propios elementos con el fin de ser utilizado en diferentes

aplicaciones reales. La combinación de aplicaciones genéricas puede dar lugar a otra aplicación genérica;

11. «Área de uso de un vehículo»: conjunto de tramos o líneas de la Red Ferroviaria de Interés General o de las redes pertenecientes a otros Estados miembros de la Unión Europea en las que se prevé usar un vehículo;

12. «Auditoría»: Proceso metódico, independiente y documentado que permite, mediante observaciones factuales y entrevistas, determinar de manera objetiva en qué medida se cumplen los criterios fijados para la misma;

13. «Autoridad nacional de seguridad»: organismo nacional encargado de las funciones relativas a la seguridad ferroviaria para garantizar un régimen unificado de seguridad; en la Red Ferroviaria de Interés General lo es la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria;

14. «Autorización de tipo de vehículo»: la decisión emitida por la entidad responsable de la autorización (la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea u otra autoridad nacional de seguridad de otro Estado miembro) basada en una garantía razonable de que el solicitante y las entidades que intervienen en el diseño, la fabricación, la verificación y la validación del tipo de vehículo han cumplido sus obligaciones y responsabilidades con vistas a garantizar su conformidad con los requisitos esenciales de la legislación aplicable, lo que permite que un vehículo fabricado con arreglo a dicho diseño pueda ser puesto en el mercado y utilizado de forma segura en el área de uso de conformidad con las condiciones de uso del vehículo y demás limitaciones, cuando proceda, especificadas en la autorización;

15. «Autorización de puesta en el mercado de vehículos»: la decisión emitida por la entidad responsable de la autorización (la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea) basada en una garantía razonable de que el solicitante y las entidades que intervienen en el diseño, la fabricación, la verificación y la validación del vehículo han cumplido sus respectivas obligaciones y responsabilidades a fin de garantizar su conformidad con los requisitos esenciales de la legislación aplicable o de garantizar la conformidad con el tipo autorizado, lo que permite que el vehículo pueda ser puesto en el mercado y utilizado de forma segura en el área de uso de conformidad con las condiciones de uso y demás limitaciones, cuando proceda, especificadas en la autorización del vehículo y en la autorización de tipo de vehículo;

16. «Cadena de custodia»: Procedimiento controlado que se aplica a la prueba biológica realizada, desde su extracción hasta su análisis, que tiene por fin no viciar el manejo de la misma evitando alteraciones, sustituciones, contaminaciones o destrucciones. También es aplicable a los datos registrados en los registradores jurídicos de los vehículos ferroviarios.;

17. «Cargador»: empresa que carga mercancías embaladas, pequeños contenedores o cisternas portátiles en o sobre un vagón o un contenedor, o carga un contenedor, un contenedor para graneles, un contenedor de gas de elementos múltiples, un contenedor cisterna o una cisterna portátil sobre un vagón;

18. «Caso específico»: toda parte del sistema ferroviario que requiera disposiciones particulares en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad, temporales o permanentes, por exigencias geográficas, topográficas, de entorno urbano o de compatibilidad con el sistema existente, en especial los casos de las líneas y redes ferroviarias aisladas del resto de la Red Ferroviaria de Interés General y del resto de la red de la Unión Europea, el gálibo, el ancho de vía o el espacio entre las vías, así como de los vehículos destinados a un uso estrictamente local, regional o histórico y de los vehículos procedentes de terceros países no pertenecientes a la Unión Europea o con destino a los mismos;

19. «Causas»: acciones, omisiones, sucesos o condiciones, o su combinación, que hayan provocado un accidente o incidente;

20. «Componente de interoperabilidad»: todo componente elemental, grupo de componentes, subconjunto o conjunto completo de materiales incorporados, o destinados a ser incorporados, en un subsistema, de los que dependa directa o indirectamente la interoperabilidad del sistema ferroviario, lo que incluye no solo objetos materiales, sino también inmateriales. Los componentes de interoperabilidad de cada subsistema son designados en cada Especificación Técnica de Interoperabilidad. Se consideran «críticos desde el punto de vista de la seguridad», aquellos componentes para los que un único fallo tiene un riesgo potencial verosímil de provocar directamente un accidente grave;

21. «Cruce entre andenes»: intersecciones al mismo nivel entre un ferrocarril y los itinerarios expresamente dispuestos en estaciones y apeaderos para el acceso peatonal a los andenes;

22. «Empresa ferroviaria»: entidad, según se define en el artículo 48 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, cuya actividad principal consista en prestar servicios de transporte de mercancías y/o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa en todo caso quien aporte la tracción, incluidas las empresas que aportan únicamente la tracción;

23. «Encargado de la investigación»: la persona encargada de la organización, la realización y el control de una investigación sobre un accidente o incidente ferroviario;

24. «Entrada en servicio»: conjunto de operaciones por las que un subsistema pasa a estar en servicio operativo;

25. «Entidad contratante»: entidad pública o privada que encargue el proyecto y/o la construcción, la renovación, la rehabilitación o la mejora de un subsistema o línea;

26. «Entidad encargada del mantenimiento»: una entidad encargada del mantenimiento de un vehículo, registrada como tal en el Registro Especial Ferroviario y que asume la responsabilidad de las siguientes funciones de mantenimiento: gestión, desarrollo del mantenimiento, gestión del mantenimiento de la flota, y ejecución del mantenimiento;

27. «Entidad ferroviaria»: a los efectos de este real decreto, equivale indistintamente a empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras;

28. «ERTMS»: «European Rail Traffic Management System», sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario, formado por todo el equipamiento a bordo y en tierra necesarios para supervisar y controlar en tiempo real la operación de los trenes, de acuerdo con las condiciones del tráfico y en base a un nivel de aplicación apropiado. El sistema estándar ERTMS está constituido por los dos componentes técnicos ETCS y GSM-R;

29. «Especificación europea»: especificación que pertenece a una de las siguientes categorías:

i. Una especificación técnica común tal y como se define en el anexo VIII de la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE,

ii. Un documento de idoneidad técnica europeo a que se refiere el artículo 60 de la Directiva 2014/25/UE, de 26 de febrero de 2014,

iii. una norma europea, tal y como se definen en el punto b), apartado 1 del artículo 2 del Reglamento (UE) n.º 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, sobre la normalización europea, por el que se modifican las Directivas 89/686/CEE y 93/15/CEE del Consejo y las Directivas 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE y 2009/105/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga la Decisión 87/95/CEE del Consejo y la Decisión n.º 1673/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo;

30. «Especificación técnica»: documento que prescribe los requisitos técnicos que debe cumplir un producto, subsistema, proceso o servicio;

31. «Especificación técnica de interoperabilidad»: especificación adoptada de la que es objeto cada subsistema o parte de subsistema, con vistas a satisfacer los requisitos esenciales y garantizar la interoperabilidad del sistema ferroviario de la Unión Europea;

32. «Estado de funcionamiento nominal»: modo normal de funcionamiento y las condiciones previsibles de degradación (incluido el desgaste) dentro del intervalo de valores y las condiciones de uso especificados en el expediente técnico y de mantenimiento. Abarca todas las condiciones en las que el subsistema está destinado a funcionar y sus limitaciones técnicas;

33. «ETCS»: «European Train Control System», sistema europeo de control de trenes, que dentro del sistema ERTMS, se encarga de proporcionar protección al tren frente a la sobre velocidad y el rebase, en función de la capacidad y el equipamiento de la línea;

34. «Evaluación de la conformidad»: proceso por el que se demuestra que se han cumplido los requisitos especificados para un producto, proceso, servicio, subsistema, persona u organismo;

35. «Expendedor»: empresa que expide mercancías para sí misma o para un tercero;

36. «Descargador»: empresa que retira un contenedor, un contenedor para graneles, un contenedor de gas de elementos múltiples, un contenedor cisterna o una cisterna portátil de un vagón, o cualquier empresa que descarga mercancías embaladas, pequeños contenedores o cisternas portátiles de un vagón o de un contenedor, o cualquier empresa que descarga mercancías de una cisterna (vagón cisterna, cisterna desmontable, cisterna portátil o contenedor cisterna), o de un vagón batería o un contenedor de gas de elementos múltiples, o de un vagón, de un gran contenedor o de un pequeño contenedor para el transporte a granel o de un contenedor para graneles;

37. «Descargador de cisternas»: empresa que descarga mercancías de una cisterna (incluido un vagón cisterna, un vagón con cisternas desmontables, una cisterna portátil o un contenedor cisterna), un vagón, gran contenedor o pequeño contenedor para transporte a granel, o de un vagón batería o contenedor de gas de elementos múltiples;

38. «Destinatario»: cualquier persona física o jurídica que reciba mercancías en virtud de un contrato de transporte; si el transporte se efectúa sin contrato de transporte, se considerará que el destinatario es cualquier persona física o jurídica que se haga cargo de las mercancías a su llegada;

39. «Fabricante»: persona física o jurídica que fabrica un producto en forma de componente de interoperabilidad, de subsistema o de vehículo, o que lo manda diseñar o fabricar y lo comercializa con su nombre o marca comercial;

40. «Ferrocarril ligero»: sistema de transporte ferroviario urbano o suburbano, con una resistencia a las colisiones de C-III o C-IV (de conformidad con la norma UNE-EN 15227:2008+A1:2011) y una solidez máxima del vehículo de 800 kN (fuerza de compresión longitudinal en la zona de acoplamiento); los sistemas de ferrocarril ligero pueden disponer de su propia plataforma segregada o bien compartirla con el tráfico rodado, y normalmente sus vehículos no son intercambiables con los vehículos del tráfico ferroviario de viajeros o de mercancías de larga distancia;

41. «GSM-R»: «Global System for Mobile Communications–Railway», sistema global para comunicaciones móviles ferroviarias (voz y datos), que dentro del sistema ERTMS asegura las comunicaciones (voz y datos) entre vehículos e instalaciones fijas;

42. «Incidente»: cualquier suceso, distinto de un accidente o un accidente grave, que afecte o pueda afectar a la seguridad de las operaciones ferroviarias;

43. «Indicadores Comunes de Seguridad»: variables estadísticas establecidas a nivel europeo para un seguimiento armonizado de la evolución de la seguridad;

44. «Interoperabilidad»: la capacidad del sistema ferroviario para permitir la circulación segura e ininterrumpida de trenes que cumplan las prestaciones requeridas;

45. «Inspección»: Examen o reconocimiento de una actividad o situación en un determinado instante o durante una parte del periodo de tiempo en el que aquella es realizada;

46. «Instrucción Ferroviaria»: Conjunto de especificaciones técnicas que completan a las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y que incluyen, entre otras, las exigencias a nivel nacional necesarias para cubrir los requisitos esenciales definidos en el anexo XI y que debe cumplir todo subsistema de carácter estructural para poder obtener la autorización de entrada en servicio;

47. «Investigación»: proceso efectuado sobre las causas de los accidentes e incidentes acaecidos, con vistas a prevenir en el futuro otros accidentes e incidentes. La investigación incluye la recogida y análisis de información, la adopción de conclusiones, incluida la determinación de las causas y, llegado el caso, la elaboración de recomendaciones en materia de seguridad;

48. «Llenador de cisternas»: empresa que carga mercancías en una cisterna (incluido un vagón cisterna, un vagón con cisternas desmontables, una cisterna portátil o un contenedor cisterna) o en un vagón, en un gran contenedor o en un pequeño contenedor para transporte a granel, o en un vagón batería o contenedor de gas de elementos múltiples;

49. «Línea»: según se define en el anexo I de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre;

50. «Medio aceptable de conformidad»: dictámenes no vinculantes emitidos por un organismo, entidad u órgano competente de cualquiera de los Estados miembros de la Unión Europea al objeto de determinar maneras de establecer la conformidad con los requisitos esenciales, en tanto se produce la revisión de una Especificación Técnica de Interoperabilidad a consecuencia de haberse constatado deficiencias en la misma;

51. «Medio nacional aceptable de conformidad»: dictámenes no vinculantes emitidos por un organismo, entidad u órgano competente de cualquiera de los Estados miembros de la Unión Europea al objeto de determinar maneras de establecer la conformidad con las respectivas normas nacionales;

52. «Mejora de las líneas ferroviarias»: trabajos de modificación de gran calado en los subsistemas estructurales fijos de las líneas existentes que mejoran su rendimiento general. Este término es equivalente, para dichos subsistemas, a la definición de «rehabilitación» del presente anexo;

53. «Métodos Comunes de Seguridad»: los métodos que describen la evaluación de los niveles de seguridad, así como la consecución de los objetivos de seguridad y el cumplimiento de otros requisitos de seguridad;

54. «Método Común de Seguridad para la evaluación y valoración del riesgo»: Método Común de Seguridad establecido mediante el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 402/2013 de la Comisión de 30 de abril de 2013 relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 352/2009;

55. «Método Común de Seguridad para la vigilancia»: Método Común de Seguridad establecido mediante el Reglamento (UE) n.º 1078/2012, de 16 de noviembre de 2012, sobre un método común de seguridad en materia de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras que hayan obtenido un certificado de seguridad o una autorización de seguridad, así como las entidades encargadas del mantenimiento;

56. «Norma armonizada»: una norma europea, tal y como se definen en el punto c), apartado 1 del artículo 2 del Reglamento (UE) n.º 1025/2012, de 25 de octubre de 2012;

57. «Normas nacionales»: todas las normas vinculantes adoptadas en España, independientemente del organismo que las haya promulgado, que contengan requisitos de seguridad o requisitos técnicos ferroviarios, distintos de los establecidos por la Unión Europea o por normas internacionales y que sean aplicables dentro de España, a las empresas ferroviarias, a los administradores de infraestructuras o a terceros;

58. «Objetivos Comunes de Seguridad»: los niveles de seguridad mínimos que debe alcanzar el sistema ferroviario en su conjunto, y siempre que sea factible, las diversas partes del sistema (como el sistema ferroviario convencional, el sistema ferroviario de alta velocidad, los túneles ferroviarios de gran longitud o las líneas utilizadas exclusivamente para el transporte de mercancías);

59. «Organismo de evaluación de la conformidad»: organismo al que se ha notificado o designado, previa su solicitud, para que se encargue de actividades de evaluación de la conformidad, tales como calibrados, pruebas, certificaciones e inspecciones; se clasifican en «organismo notificado» tras una notificación por España a la Unión Europea; como «organismo designado» tras una designación por España a la Unión Europea;

60. «Organismo evaluador de seguridad»: persona, organización o entidad independiente y competente, interna o externa, que procede a una investigación que le permita emitir un juicio, basado en pruebas, sobre la idoneidad de un sistema para cumplir sus requisitos de seguridad, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013 relativo a la adopción de un Método Común de Seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 352/2009;

61. «Organismo nacional de acreditación»: organismo de un Estado miembro con potestad pública para llevar a cabo acreditaciones;

62. «Parámetro básico»: toda condición reglamentaria, técnica u operativa importante desde el punto de vista de la interoperabilidad y especificada en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad pertinentes;

63. «Persona con discapacidad y persona con movilidad reducida»: persona con un impedimento físico, mental, intelectual o sensorial de carácter permanente o temporal que, en presencia de determinados obstáculos, no tiene facultades para la utilización plena y efectiva de los medios de transporte en condiciones de igualdad con respecto a otros viajeros, o bien cuya movilidad en relación con dicha utilización se ha reducido por razones de edad;

64. «Poseedor»: la persona física o jurídica que explote un vehículo, como medio de transporte, bien sea de su propiedad o tenga derecho a utilizarlo por cualquier otro título, y que esté registrada como tal en el Registro Especial Ferroviario;

65. «Producto»: producto obtenido mediante un proceso de fabricación que incluya componentes de interoperabilidad y subsistemas;

66. «Proyecto en avanzado estado de desarrollo»: todo proyecto cuya fase de planificación/construcción esté tan adelantada que una modificación del pliego de prescripciones técnicas podría comprometer la viabilidad del proyecto tal como fue planeado;

67. «Puesta en el mercado»: primera puesta a disposición en el mercado de la Unión Europea en estado de funcionamiento nominal, de un componente de interoperabilidad, de un subsistema o de un vehículo;

68. «Red ferroviaria»: líneas, estaciones, terminales y todo tipo de equipamiento fijo necesario para garantizar la seguridad y la continuidad en las operaciones del sistema. A los efectos de este real decreto se corresponde con la Red Ferroviaria de Interés General según define el artículo 4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre;

69. «Registro Especial Ferroviario»: Registro en el que deberán inscribirse, de oficio, los datos relativos a las entidades y las personas físicas y jurídicas cuya actividad esté vinculada al sector ferroviario y requieran para su ejercicio de la pertinente licencia, autorización, certificado o habilitación o bien así lo establezca expresamente algún precepto legal o reglamentario, definido en el artículo 61 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre;

70. «Registro Europeo de Vehículos»: Registro de vehículos ferroviarios autorizados para circular por la red ferroviaria europea, que integrará los diferentes registros nacionales, y cuyas especificaciones están establecidas por la Decisión de Ejecución (UE) 2018/1614;

71. «Rehabilitación»: los trabajos de modificación sustancial de un subsistema o de una parte del mismo que conlleven un cambio en el expediente técnico que acompaña a la declaración «CE» de verificación, si existe tal expediente, y, en todo caso, aquellos que mejoren el rendimiento global del subsistema (ver también «mejora de las líneas ferroviarias»);

72. «Requisitos esenciales»: el conjunto de condiciones descritas en el anexo XI que debe satisfacer el sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de Interés General, los subsistemas y los componentes de la interoperabilidad, interfaces incluidas;

73. «Renovación»: los trabajos importantes de sustitución de un subsistema o de una parte del mismo que no afecten al rendimiento global del subsistema;

74. «Representante autorizado»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión Europea que haya recibido un mandato por escrito de un fabricante o una entidad contratante para actuar en nombre de dicho fabricante o entidad contratante en relación con determinadas tareas;

75. «Sala de recurso»: sala creada en virtud del artículo 55 del Reglamento (UE) 2016/796 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016;

76. «Serie»: cierto número de vehículos idénticos de un tipo de diseño;

77. «Sistema de gestión de la seguridad»: la organización, las medidas y los procedimientos establecidos por un administrador de infraestructuras o una empresa ferroviaria para garantizar la gestión de sus operaciones en condiciones de seguridad;

78. «Sistema ferroviario»: elementos recogidos en el anexo II, es decir la Red Ferroviaria de Interés General y los vehículos que por ella circulan, así como los subsistemas de carácter funcional;

79. «Solicitante»: persona física o jurídica que solicita una autorización, ya sea una empresa ferroviaria, un administrador de infraestructuras o bien otras personas físicas o jurídicas, como el fabricante, el propietario o el poseedor. A los efectos del artículo 87, solicitante hace referencia a una entidad contratante, un fabricante o sus representantes autorizados. A los efectos del artículo 113, solicitante hace referencia a una persona física o jurídica que solicite a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea una decisión de aprobación de las soluciones técnicas previstas para los proyectos de equipos del Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo (en lo sucesivo «ERTMS») en vía;

80. «Soluciones innovadoras»: Cualquier parte de un proyecto en la que al menos una fase de su ciclo de vida no está cubierta por una norma, las reglas de la buena práctica profesional o un sistema de referencia;

81. «Subsistemas»: partes estructurales o funcionales en que se divide el sistema ferroviario, tal como se indica en el anexo X; Los subsistemas de carácter estructural son: infraestructura, energía, control-mando y señalización en tierra, control-mando y señalización a bordo y material rodante. Los subsistemas de carácter funcional son: explotación y gestión del tráfico, mantenimiento y aplicaciones telemáticas para servicios de viajeros y de transporte de mercancías;

82. «Subsistema fijo»: se refiere a los subsistemas de infraestructura, energía y control-mando y señalización en tierra;

83. «Subsistema móvil»: subsistema de material rodante y el subsistema de control-mando y señalización a bordo;

84. «Supervisión»: evaluación realizada, o dirigida por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, bien del desempeño total o parcial de las actividades de una organización o parte de ella, o bien del funcionamiento de una parte del sistema ferroviario, en materia de seguridad operacional y/o interoperabilidad ferroviaria. En particular incluye las actividades de supervisión que deben aplicarse a las empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras y entidades encargadas de mantenimiento en cumplimiento del Reglamento Delegado (UE) 2018/761 de la Comisión, de 16 de febrero de 2018, por el que se establecen Métodos Comunes de Seguridad para la supervisión por las autoridades nacionales de seguridad tras la expedición de un certificado de seguridad único o una autorización de seguridad con arreglo a la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 1077/2012 de la Comisión;

85. «Sustitución en el marco de una operación de mantenimiento»: sustitución de componentes por piezas de función y prestaciones similares, en el marco de una operación de mantenimiento preventivo o correctivo;

86. «Transportista»: empresa que efectúa el transporte en virtud de un contrato de transporte;

87. «Tipo»: aquel en el que se definen las características básicas de diseño de un vehículo comprendido en un certificado de examen de tipo o de diseño descrito en el módulo de verificación pertinente;

88. «Tipo de operación»: se refiere al transporte de viajeros, incluidos o no los servicios de alta velocidad, el transporte de mercancías, incluidos o no los servicios de mercancías peligrosas, y los servicios únicamente de maniobras;

89. «Titular de carretera o camino»: todo aquel organismo, ente o, incluso, persona física o jurídica, titular de una carretera o camino que cruza el ferrocarril;

90. «Tren-tranvía»: vehículo diseñado para su uso combinado en infraestructuras de sistemas ferroviarios ligeros e infraestructuras de sistemas ferroviarios pesados;

91. «Vehículo»: vehículo ferroviario apto para circular con ruedas por líneas ferroviarias; con o sin tracción; un vehículo está compuesto por uno o más subsistemas estructurales y funcionales;

92. «Vehículo histórico»: aquel que, contando con una antigüedad igual o superior a 30 años, tenga una relevancia socio cultural suficientemente acreditada mediante documentación oficial, inventario o antecedentes históricos, constructivos u operativos, que haya circulado por una de las redes o instalaciones ferroviarias del territorio nacional, efectuando servicios de transporte ferroviario, funciones auxiliares del mismo o labores de mantenimiento y que figure como tal en el Registro Especial Ferroviario;

93. «Ventanilla única»: tal y como se define en el artículo 12 del Reglamento (UE) 2016/796, de 11 de mayo de 2016;

94. «Vigilancia»: Evaluación realizada por, o en nombre de, la misma organización que realiza la actividad, bien del desempeño total o parcial de las actividades de una organización o parte de ella, o bien del funcionamiento de una parte de su actividad, en materia de seguridad operacional y/o interoperabilidad ferroviaria. En particular incluye las actividades de vigilancia que deben aplicar las empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras y entidades encargadas del mantenimiento en cumplimiento del Reglamento (UE) n.º 1078/2012 de la Comisión, de 16 de noviembre.

ANEXO II

Elementos del sistema ferroviario

1. Red

A efectos de este real decreto, la red ferroviaria incluirá los siguientes elementos:

- a) Las líneas especialmente construidas para la alta velocidad, equipadas para velocidades por lo general iguales o superiores a 250 km/h,
- b) las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad, equipadas para velocidades del orden de 200 km/h,
- c) las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad, de carácter específico debido a dificultades topográficas, de relieve o de entorno urbano, cuya velocidad deberá ajustarse caso por caso. Esta categoría incluye las líneas de interconexión entre las redes de alta velocidad y convencionales, los tramos de estación, el acceso a las terminales, almacenes, etc., que son recorridos a velocidad convencional por material rodante de «alta velocidad»,
- d) líneas convencionales previstas para el transporte de viajeros,
- e) líneas convencionales previstas para el tráfico mixto (viajeros y mercancías),
- f) líneas convencionales dedicadas al tráfico de mercancías,
- g) nudos de viajeros,
- h) nudos de transporte de mercancías, incluidas las terminales intermodales,
- i) las vías de enlace entre los elementos anteriormente citados.

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

2. Vehículos

A efectos de este real decreto, englobará a todos los vehículos aptos para circular por la totalidad o parte de la red de la Unión:

- Las locomotoras y el material rodante utilizado en el transporte de viajeros, incluidas las unidades de tracción térmicas y/o eléctricas, las unidades autopropulsadas térmicas y/o eléctricas, y los coches de viajeros,
- los vagones de mercancías, incluidos los vehículos de piso rebajado diseñados para toda la red y los vehículos diseñados para el transporte de camiones,
- vehículos especiales, tales como material rodante auxiliar.

Esta lista de vehículos incluirá los vehículos especialmente diseñados para circular por los distintos tipos de líneas de alta velocidad que se describen en el apartado 1.

Se distinguen las siguientes clases de vehículos:

- a) Locomotoras: Vehículo ferroviario que, por medio de tracción térmica y/o eléctrica, es capaz de desplazarse por sí mismo y cuya principal función es remolcar a otros vehículos ferroviarios. Se incluyen en esta definición, entre otras, las locomotoras de línea, de trabajos en vía y los tractores de maniobras.
- b) Unidades autopropulsadas: Las unidades autopropulsadas son aquellas composiciones de uno o varios vehículos que, formando un tren indeformable en explotación, están dotadas de tracción térmica y/o eléctrica que las hace capaces de desplazarse por sí mismas y, generalmente, transportan viajeros.
- c) Coches: Vehículos ferroviarios sin tracción propia habilitados para el transporte de viajeros, así como los vehículos complementarios para su servicio, entre otros, los furgones destinados a transportar una carga útil no consistente en viajeros, y los vagones de transporte de automóviles destinados a integrarse en un tren de viajeros. Se incluyen también aquellos coches en composiciones fijas que sólo pueden reconfigurarse cuando no están prestando servicio.

d) Vagones: Vehículos ferroviarios sin tracción propia habilitados para el transporte de mercancías. Dentro de esta clase se consideran incluidos los vehículos ferroviarios especiales. Se entiende por tales aquellos vehículos diseñados expresamente para el transporte ferroviario que, por sus dimensiones o masas excepcionales, requieren unas condiciones particulares de circulación. Se incluyen también los vagones destinados al transporte de materiales para actividades tales como la construcción o el mantenimiento de la infraestructura y susceptibles de realizar transportes comerciales.

e) Material rodante auxiliar: Se considera material rodante auxiliar aquellos vehículos ferroviarios que están específicamente habilitados para las tareas de supervisión, reconocimiento, así como aquellos habilitados para la construcción y el mantenimiento de la vía y de sus instalaciones fijas, incluyéndose, entre otros, la maquinaria de vía y los vehículos ferrocarril-carretera (bimodales), así como los destinados a trenes taller y de socorro.

ANEXO III

Clasificación de sucesos y causas directas

I. Los sucesos ferroviarios se clasificarán en:

1. Accidente.

1.1 Colisión de tren con vehículo ferroviario.

1.1.1 Frontal.

1.1.2 Alcance.

1.1.3 Lateral.

1.2 Colisión de tren con obstáculo dentro del gálibo de libre paso.

1.2.1 Elementos de tren.

1.2.2 Elementos de la superestructura.

1.2.3 Elementos de la infraestructura.

1.2.4 Elementos de protección de itinerarios.

1.2.5 Animales.

1.2.6 Árboles.

1.2.7 Máquinas o equipamiento de mantenimiento de la infraestructura.

1.2.8 Otros.

1.3 Descarrilamiento de tren.

1.3.1 Plena vía.

1.3.2 Estaciones.

1.4 Accidente en paso a nivel, incluidos los accidentes que afecten a peatones en pasos a nivel, y desglose adicional.

1.4.1 Usuarios.

1.4.1.1 Vehículos de carretera.

1.4.1.2 Peatones.

1.4.2 Objetos.

1.5 Accidente causado a persona con implicación de material rodante en movimiento, a excepción de suicidios e intentos de suicidio.

1.5.1 Arrollamiento de personas.

1.5.1.1 Plena vía.

1.5.1.2 Estaciones.

1.5.1.2.1 Cruce entre andenes.

1.5.1.2.2 Otros.

1.5.2 Caídas.

- 1.5.2.1 En marcha.
- 1.5.2.2 Al subir - bajar.
- 1.5.3 Otros accidentes de personas.
 - 1.5.3.1 Por movimiento del vehículo.
 - 1.5.3.2 Proyección de objetos.
 - 1.5.3.3 Otros.
- 1.6 Incendio o explosión en material rodante, incluida la carga.
- 1.7 Otros accidentes.
 - 1.7.1 Colisión o descarrilamiento causado por aplicación de procedimiento de seguridad ante emergencia.
 - 1.7.2 Colisión o descarrilamiento de vehículo en maniobras.
 - 1.7.3 Descarrilamiento durante las operaciones de cambio de ancho del material rodante.
 - 1.7.4 Colisión o descarrilamiento ocurrido en vía bloqueada o a cualquier vehículo en labores de mantenimiento.
 - 1.7.5 Accidente relativo al transporte de mercancías peligrosas.
 - 1.7.6 Fallo de cargamento.
 - 1.7.7 Otros.
- 2. Incidente.
 - 2.1 Precursor.
 - 2.1.1 Rotura de carril.
 - 2.1.2 Deformación u otra desalineación de vía.
 - 2.1.3 Fallo de la señalización.
 - 2.1.3.1 Infraestructura.
 - 2.1.3.2 Material rodante.
 - 2.1.4 Señal rebasada en situación de peligro (sobrepasando el punto de peligro).
 - 2.1.4.1 Conato de colisión.
 - 2.1.4.2 Otros.
 - 2.1.5 Señal rebasada en situación de peligro (sin sobrepasar el punto de peligro).
 - 2.1.6 Rueda rota de material rodante en servicio.
 - 2.1.7 Eje roto de material rodante en servicio.
 - 2.2 Otros precursores.
 - 2.2.1 Incidentes operacionales.
 - 2.2.1.1 Exceso de velocidad.
 - 2.2.1.2 Marcha no autorizada.
 - 2.2.1.3 Incumplimiento de las normas de bloqueo.
 - 2.2.1.4 Otros incumplimientos de las normas de seguridad.
 - 2.2.2 Escape de material.
 - 2.2.2.1 Conato de colisión.
 - 2.2.2.2 Otros.
 - 2.3 Otros incidentes.
 - 2.3.1 Componentes de vehículo.
 - 2.3.2 Fallo de cargamento.
 - 2.3.3 Incidente en paso a nivel.
 - 2.3.4 Talonamiento.
 - 2.3.5 Conato de incendio o explosión.
 - 2.3.6 Incidente con mercancías peligrosas.
 - 2.3.7 Incidente por colisión con obstáculo dentro del gálibo de libre paso.
 - 2.3.7.1 Elementos de tren.

- 2.3.7.2 Elementos de la superestructura.
- 2.3.7.3 Elementos de la infraestructura.
- 2.3.7.4 Elementos de protección de itinerarios.
- 2.3.7.5 Animales.
- 2.3.7.6 Árboles.
- 2.3.7.7 Otros.

2.3.8 Otras incidencias.

3. Suicidio.

- 3.1 Suicidio.
- 3.2 Intento de suicidio.

II. Las causas directas de los sucesos ferroviarios se clasificarán en:

1. Ferrocarril.

1.1 Factor humano.

- 1.1.1 Señales.
- 1.1.2 Bloqueo.
- 1.1.3 Itinerario.
- 1.1.4 Formación del tren.
- 1.1.5 Conducción.
- 1.1.6 Mantenimiento del material rodante e instalaciones.
- 1.1.7 Trabajos en vía e instalaciones de seguridad.
- 1.1.8 Operaciones de circulación en maniobras.
- 1.1.9 Prescripciones de circulación.
- 1.1.10 Otros.

1.2 Fallo técnico.

1.2.1 Fallo de material rodante.

- 1.2.1.1 Rodadura.
- 1.2.1.2 Suspensión.
- 1.2.1.3 Freno.
- 1.2.1.4 Aparatos de tracción-choque.
- 1.2.1.5 Gálbo.
- 1.2.1.6 Pantógrafo.
- 1.2.1.7 Puertas.
- 1.2.1.8 Instalaciones de seguridad embarcadas.
- 1.2.1.9 Fallo de motor eléctrico.
- 1.2.1.10 Fallo de motor de combustión.
- 1.2.1.11 Elemento caído de un vehículo.
- 1.2.1.12 Otros.

1.2.2 Fallo de instalaciones.

- 1.2.2.1 Infraestructura.
- 1.2.2.2 Vía.
- 1.2.2.3 Carril.
- 1.2.2.4 Aparato de vía.
- 1.2.2.5 Instalaciones de seguridad.
- 1.2.2.6 Electrificación.
- 1.2.2.7 Otros.

2. Usuarios, condiciones de entorno y otros.

2.1 Usuarios del ferrocarril.

- 2.1.1 Viajeros.
- 2.1.2 Cliente de mercancías.
- 2.1.3 Otros usuarios.

- 2.2 Condiciones de entorno.
 - 2.2.1 Condiciones meteorológicas.
 - 2.2.2 Medio ambiente.
- 2.3 Otros.
 - 2.3.1 Extraños.
 - 2.3.2 Intrusos.
 - 2.3.3 Usuarios de paso a nivel.
 - 2.3.4 Otras personas en el andén.
 - 2.3.5 Otras personas fuera del andén.
- 2.4 Sin identificar.

ANEXO IV

Indicadores Comunes de Seguridad

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará anualmente a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea los Indicadores Comunes de Seguridad (ICS).

Si se descubrieran nuevos hechos o errores después de la presentación del informe, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria modificará o corregirá los indicadores de un año concreto en cuanto se presente la primera oportunidad y, a más tardar, con ocasión del siguiente informe anual.

Las definiciones comunes para los ICS y los métodos de cálculo de las repercusiones económicas de los accidentes figuran en el apéndice.

1. Indicadores relativos a accidentes

1.1 Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de accidentes significativos y desglose según los tipos siguientes:

- Colisión de tren con un vehículo ferroviario,
- Colisión de tren con un obstáculo dentro del gálibo de libre paso,
- descarrilamiento de tren,
- accidente en paso a nivel, incluidos los accidentes que afecten a peatones en pasos a nivel, y desglose adicional en función de los cinco tipos de pasos a nivel definidos en el apartado 6.2,
- accidente causado a personas con implicación de material rodante en movimiento, a excepción de suicidios e intentos de suicidio,
- Incendio en el material rodante,
- otros.

Se informará de cada accidente significativo con arreglo al tipo de accidente primario, aun si las consecuencias del accidente secundario fueran más graves (por ejemplo, un descarrilamiento seguido de un incendio).

1.2 Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de heridos graves y víctimas mortales por tipo de accidente, desglosado en las siguientes categorías:

- Viajero (también en relación con el número total de kilómetros-viajero y de kilómetros-tren de viajeros),
 - empleado o contratista,
 - usuario de paso a nivel,
 - intruso,
 - otra persona que se halla en un andén,
 - otra persona que no se halla en un andén.

2. Indicadores relativos a mercancías peligrosas

Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de accidentes que afecten al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, desglosado en las siguientes categorías:

- accidente en que esté implicado al menos un vehículo ferroviario que transporte mercancías peligrosas, tal como se definen en el apéndice,
- número de estos accidentes en que se produzcan escapes de sustancias peligrosas.

3. Indicadores relativos a suicidios

Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de suicidios e intentos de suicidio.

4. Indicadores relativos a los precursores de accidentes

Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de precursores de accidentes y desglose en los tipos siguientes de precursor:

- Rotura de carril,
- deformación u otra desalineación relevante de la vía,
- fallo de la señalización,
- señal rebasada en situación de peligro (sobrepasando el punto de peligro),
- señal rebasada en situación de peligro (sin sobrepasar el punto de peligro),
- rueda rota de material rodante en servicio,
- eje roto de material rodante en servicio.

Todos los precursores deberán ser notificados, ya den lugar o no a accidentes. (Un precursor que dé lugar a un accidente significativo se notificará también en los indicadores sobre precursores; un precursor que no dé lugar a un accidente significativo solo se notificará en los indicadores sobre precursores).

5. Indicadores para calcular las repercusiones económicas de los accidentes

Total en euros y relativo (en relación con los kilómetros-tren) del:

- Número de muertos y heridos graves multiplicado por el valor de prevención de víctimas,
- coste de los daños medioambientales,
- coste de los daños materiales en material rodante o infraestructura,
- coste de los retrasos como consecuencia de accidentes.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea las repercusiones económicas de los accidentes significativos.

El valor de prevención de víctimas es el valor que la sociedad atribuye a la prevención de una víctima y, como tal, no constituirá una referencia para la compensación entre las partes implicadas en accidentes.

6. Indicadores relativos a la seguridad técnica de la infraestructura y su aplicación

6.1 Porcentaje de vías en servicio con sistemas de protección de trenes y porcentaje de kilómetros-tren realizados con sistemas embarcados de protección de trenes que proporcionan:

- Aviso,
- aviso y parada automática,
- aviso y parada automática y supervisión discreta de la velocidad,
- aviso y parada automática y supervisión continua de la velocidad.

6.2 Número de pasos a nivel (total, por kilómetro de línea y kilómetro de vía) según los cinco tipos siguientes:

- a) paso a nivel pasivo;
- b) paso a nivel activo:

- 1.º Manual,
- 2.º automático con aviso del lado del usuario,
- 3.º automático con protección del lado del usuario,
- 4.º protección del lado de la vía.

APÉNDICE

Definiciones comunes para los ICS y métodos de cálculo de las repercusiones económicas de los accidentes

1. Indicadores relativos a accidentes

1.1 «accidente significativo»: cualquier accidente en que esté implicado como mínimo un vehículo ferroviario en movimiento, con al menos un muerto o herido grave, o se produzcan graves daños en el material, la vía férrea u otras instalaciones o entornos, o interrupciones graves del tráfico, excluyendo los accidentes en talleres, almacenes y depósitos;

1.2 «daños graves en el material, la vía férrea u otras instalaciones o entornos»: daños equivalentes o superiores a 150 000 EUR;

1.3 «interrupciones graves del tráfico»: suspensión de los servicios ferroviarios en una línea ferroviaria principal por un período mínimo de seis horas;

1.4 «tren»: uno o varios vehículos ferroviarios tirados por una o varias locomotoras o vehículos automotores, o un vehículo automotor que circula en solitario, con un número determinado o una denominación específica desde un punto fijo inicial a un punto fijo terminal, incluida una máquina ligera, es decir, una locomotora que circula por sí sola;

1.5 «colisión de tren con un vehículo ferroviario»: choque frontal, alcance por detrás o colisión lateral entre una parte de un tren y una parte de otro tren o vehículo ferroviario, o con material rodante de maniobras;

1.6 «colisión de tren con un obstáculo dentro del gálibo de libre paso»: colisión entre una parte de un tren y objetos fijos o temporalmente presentes en la vía férrea o cerca de esta (excepto en los pasos a nivel si el objeto ha sido perdido por un vehículo de carretera o un usuario del paso), incluida una colisión con las líneas aéreas de contacto;

1.7 «descarrilamiento de tren»: toda situación en la cual se sale de los carriles al menos una rueda de un tren;

1.8 «accidente en paso a nivel»: todo accidente en un paso a nivel en el que está implicado al menos un vehículo ferroviario y uno o varios vehículos de carretera, otros usuarios del paso, como peatones, u otros objetos temporalmente presentes en la vía férrea o cerca de esta, si han sido perdidos por un vehículo de carretera o un usuario del paso;

1.9 «accidente causado a personas con implicación de material rodante en movimiento»: accidente causado a una o varias personas que son alcanzadas por un vehículo ferroviario o una parte del mismo, o por un objeto unido al vehículo o que se ha desprendido del mismo, incluidas las personas que caen de vehículos ferroviarios, así como las personas que caen o son alcanzadas por objetos sueltos cuando viajan a bordo de un vehículo;

1.10 «incendio en material rodante»: incendio o explosión que se produce en un vehículo ferroviario (incluida su carga) durante el trayecto entre la estación de salida y el destino, incluso si está parado en la estación de salida, la de destino o las paradas intermedias, así como durante las operaciones de formación de trenes;

1.11 «otro (accidente)»: todo accidente distinto de una colisión de un tren con un vehículo ferroviario, colisión de un tren con un obstáculo dentro del gálibo de libre paso, descarrilamiento de tren, accidente en paso a nivel, accidente causado a personas con implicación de material rodante en movimiento o incendio en material rodante;

1.12 «viajero»: cualquier persona, con excepción del personal de servicio en el tren, que realiza un viaje por ferrocarril, incluido, solamente a efectos de estadísticas de accidentes, cualquier viajero que intenta embarcar en un tren en movimiento o desembarcar de él;

1.13 «empleado o contratista»: cualquier persona cuya actividad profesional está vinculada con el ferrocarril y que está de servicio en el momento del accidente, incluidos el personal de los contratistas, los contratistas autónomos, el personal de servicio en el tren y las personas encargadas del material rodante y de las infraestructuras;

1.14 «usuario de paso a nivel»: cualquier persona que utiliza un paso a nivel para cruzar una línea ferroviaria en cualquier medio de transporte o a pie;

1.15 «intruso»: cualquier persona, a excepción de un usuario de paso a nivel, que se halla en una instalación ferroviaria pese a estar prohibida su presencia;

1.16 «otra persona que se halla en un andén»: cualquier persona que se halla en un andén que no pueda definirse como «viajero», «empleado o contratista», «usuario de paso a nivel», «otra persona que no se halla en un andén» o «intruso»;

1.17 «otra persona que no se halla en un andén»: cualquier persona que no se halla en un andén que no pueda definirse como «viajero», «empleado o contratista», «usuario de paso a nivel», «otra persona que se halla en un andén» o «intruso»;

1.18 «muerte (persona muerta)»: cualquier persona fallecida inmediatamente o en los 30 días siguientes de resultados de un accidente, excluidos los suicidios;

1.19 «herido grave (persona gravemente herida)»: cualquier herido que ha estado hospitalizado más de 24 horas de resultados de un accidente, excluidos los intentos de suicidio.

2. Indicadores relativos a mercancías peligrosas

2.1 «accidente que afecta al transporte de mercancías peligrosas»: cualquier accidente o incidente sujeto a declaración de conformidad con el apartado 1.8.5 del Reglamento RID/ADR;

2.2 «mercancías peligrosas»: materias y artículos cuyo transporte por ferrocarril está prohibido por el RID o se autoriza únicamente en determinadas condiciones fijadas en él.

3. Indicadores relativos a suicidios

3.1 «suicidio»: acto de lesión deliberada contra uno mismo con resultado de muerte, registrado y clasificado como tal por la autoridad nacional competente;

3.2 «intento de suicidio»: acto de lesión deliberada contra uno mismo con resultado de herido grave.

4. Indicadores relativos a los precursores de accidentes

4.1 «rotura de carril»: cualquier carril separado en una o varias piezas, o cualquier carril del que se desprende una pieza de metal, causando una falla de más de 50 mm de longitud y de más de 10 mm de profundidad en la superficie de rodadura;

4.2 «deformación u otra desalineación relevante de la vía»: cualquier fallo relacionado con la continuidad y la geometría de la vía que requiere dejar fuera de servicio la vía o una restricción inmediata de la velocidad permitida;

4.3 «fallo de la señalización»: cualquier fallo técnico del sistema de señalización (de la infraestructura o del material rodante), que da lugar a informaciones de señalización menos restrictivas que las solicitadas;

4.4 «señal rebasada en situación de peligro (sobrepasando el punto de peligro)»: cualquier situación en que una parte cualquiera de un tren rebasa su autorización de movimiento y sobrepasa el punto de peligro;

4.5 «señal rebasada en situación de peligro (sin sobrepasar el punto de peligro)»: cualquier situación en que una parte cualquiera de un tren rebasa su autorización de movimiento, pero no sobrepasa el punto de peligro.

Se entenderá por movimiento no autorizado a efectos de lo dispuesto en los apartados 4.4 y 4.5 el hecho de rebasar:

- Una señal luminosa en la vía o un semáforo en posición de peligro u ordenando parada si no está en servicio el sistema de protección de trenes,
- el fin de una autorización de movimiento relacionada con la seguridad o de un punto de parada, señalado por un sistema de protección de trenes,
- un punto comunicado mediante autorización verbal o escrita que figure en la normativa,
- carteles de parada (no se incluyen los topes) o señales manuales.

No se incluyen los casos en que un vehículo sin máquina motriz o un tren sin personal de a bordo rebasa una señal en posición de peligro. Tampoco se incluyen los casos en que,

por cualquier motivo, la señal no pasa a la posición de peligro con tiempo suficiente para que el maquinista pueda parar el tren antes de la señal.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá informar por separado sobre los cuatro supuestos de movimiento no autorizado enumerados en los guiones del presente apartado y deben notificar al menos un indicador global que contenga datos sobre los cuatro supuestos.

4.6 «rueda rota de material rodante en servicio»: ruptura que afecta a la rueda, creando un riesgo de accidente (descarrilamiento o colisión);

4.7 «eje roto de material rodante en servicio»: ruptura que afecta al eje, creando un riesgo de accidente (descarrilamiento o colisión).

5. Metodologías comunes para calcular las repercusiones económicas de los accidentes

5.1 El valor de prevención de víctimas se compone de los elementos siguientes:

1. Valor de seguridad *per se*: valores de voluntad de pago basados en estudios de preferencia declarada realizados en los Estados miembros de la Unión Europea en los que se aplican;

2. costes económicos directos e indirectos: valores de coste evaluados en los Estados miembros de la Unión Europea y compuestos de:

- Costes médicos y de rehabilitación,
- costes jurídicos y de policía, investigaciones privadas en caso de colisión, servicios de emergencia y costes administrativos del seguro,
- pérdidas de producción: valor para la sociedad de los bienes y servicios que podrían haber sido producidos por la persona de no haber ocurrido el accidente.

Al calcular los costes de las víctimas, los muertos y los heridos graves se considerarán por separado (valor de prevención de víctimas distinto para muertos y heridos graves).

5.2 Principios comunes para evaluar el valor de la seguridad en sí y los costes económicos directos o indirectos:

En lo que se refiere al valor de la seguridad en sí, se evaluará la pertinencia de las estimaciones disponibles en función de las consideraciones siguientes:

- Las estimaciones deberán referirse a un sistema de valoración de la reducción del riesgo de mortalidad en el sector del transporte y ajustarse a un enfoque basado en la voluntad de pago, siguiendo métodos de preferencia declarada,
- la muestra de los consultados a efectos de estos valores será representativa de la población afectada. En particular, la muestra deberá reflejar la edad, ingresos y otras características socioeconómicas y/o demográficas pertinentes de la población,
- método para obtener los valores de voluntad de pago: el estudio se concebirá de tal modo que las preguntas resulten claras y significativas para los consultados.

Los costes económicos directos e indirectos se evaluarán en función de los costes reales asumidos por la sociedad.

5.3 Definiciones.

5.3.1 «Coste de los daños medioambientales»: costes que han de sufragar las empresas ferroviarias o los administradores de infraestructuras, en función de su experiencia, para restablecer el estado en que se encontraba la zona afectada antes del accidente ferroviario.

5.3.2 «Coste de los daños materiales en material rodante o infraestructura»: coste de provisión de nuevo material rodante o infraestructura, con las mismas funcionalidades y los mismos parámetros técnicos que el material dañado de forma irreversible, y coste de restablecimiento del estado en que se encontraba el material rodante o la infraestructura reparable antes del accidente, estimados por las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras en función de su experiencia, incluidos los gastos relacionados con el arrendamiento de material rodante como consecuencia de la indisponibilidad de los vehículos dañados.

5.3.3 «Coste de los retrasos como consecuencia de accidentes»: valor monetario de los retrasos sufridos por los usuarios del transporte ferroviario (viajeros y clientes del transporte

de mercancías) como consecuencia de los accidentes, calculado con arreglo al modelo siguiente:

VT = valor monetario del tiempo de transporte ahorrado Valor del tiempo para el viajero de un tren (una hora).

$VTP = [VT \text{ de los viajeros por motivos profesionales}] * [\text{porcentaje medio anual de viajeros por motivos profesionales}] + [VT \text{ de los viajeros por motivos no profesionales}] * [\text{Porcentaje medio anual de viajeros por motivos no profesionales}]$.

VTP se mide en euros por viajero por hora.

«Viajero por motivos profesionales»: viajero que se desplaza en conexión con sus actividades profesionales, excluyendo los desplazamientos diarios al trabajo.

Valor del tiempo para un tren de mercancías (una hora).

$VTF = [VT \text{ de los trenes de mercancías}] * [(km\text{-tonelada}) / (km\text{-tren})]$ VTF se mide en euros por tonelada de mercancías por hora.

Media de las toneladas de mercancías transportadas por ferrocarril en un año = $(km\text{-tonelada}) / (km\text{-tren})$.

CM = Coste de 1 minuto de retraso de un tren.

Tren de viajeros.

$CMP = K1 * (VTP/60) * [(km\text{-viajero}) / (km\text{-tren})]$.

Media del número de viajeros ferroviarios en un año = $(km\text{-viajero}) / (km\text{-tren})$.

Tren de mercancías.

$CMF = K2 * (VTF/60)$.

Los factores K1 y K2 se sitúan entre el valor del tiempo y el valor del retraso, estimado según estudios de preferencia declarada, para tener en cuenta que el tiempo perdido como consecuencia de los retrasos se percibe claramente de forma más negativa que el tiempo normal de transporte.

Coste de los retrasos de un accidente = $CMP * (\text{minutos de retraso de los trenes de viajeros}) + CMF * (\text{minutos de retraso de los trenes de mercancías})$.

Ámbito de aplicación del modelo.

El coste de los retrasos ha de calcularse para todos los accidentes significativos del siguiente modo:

- Retrasos reales en las líneas ferroviarias en las que se han producido accidentes, medidos en la estación terminal,
- retrasos reales o, de no ser posible, retrasos estimados en las demás líneas afectadas.

6. Indicadores relativos a la seguridad técnica de la infraestructura y su aplicación

6.1 «Sistema de protección de trenes»: sistema que ayuda a garantizar el respeto de las señales y de las limitaciones de velocidad.

6.2 «Sistemas embarcados»: sistemas que ayudan al maquinista a respetar la señalización en tierra y en cabina, señalizando y, en consecuencia, protegiendo los puntos de peligro y refuerzan el respeto de las limitaciones de velocidad. Los sistemas de protección embarcados se describen como sigue:

- a) Aviso: proporciona aviso automático al maquinista.
- b) Aviso y parada automática: proporciona aviso automático al maquinista y parada automática al pasar una señal en posición de peligro.
- c) Aviso y parada automática y supervisión discreta de la velocidad: proporciona protección de los puntos de peligro, entendiéndose por «supervisión discreta de la velocidad» la supervisión de la velocidad en determinados puntos al aproximarse a una señal.
- d) Aviso y parada automática y supervisión continua de la velocidad: proporciona protección de los puntos de peligro y supervisión continua de los límites de velocidad de la

línea, entendiéndose por «supervisión continua de la velocidad» la indicación continua de la velocidad máxima permitida en todos los tramos de la línea y la garantía de su respeto.

El tipo d) se considera un sistema de protección automática de trenes.

6.3 «Paso a nivel»: cualquier intersección a nivel entre una carretera o camino y un ferrocarril, reconocida por el administrador de infraestructuras y abierta a usuarios públicos o privados. Se excluyen los cruces entre andenes dentro de las estaciones, así como los pasos por encima de las vías reservadas al uso de los empleados.

6.4 «Carretera»: a efectos de las estadísticas de accidentes ferroviarios, toda carretera, calle o autopista pública o privada, incluyendo los viales peatonales y los carriles para bicicletas adyacentes.

6.5 «Camino»: cualquier vía, distinta de una carretera, prevista para el paso de personas, animales, vehículos o maquinaria.

6.6 «Paso a nivel pasivo»: paso a nivel sin ningún sistema de aviso o de protección instalados que indique cuando no es seguro para el usuario cruzar el paso.

6.7 «Paso a nivel activo»: paso a nivel en que se protege a los usuarios del paso o se les avisa de que un tren se aproxima, mediante la activación de dispositivos, que indican cuando no es seguro cruzar el paso.

La protección mediante el uso de dispositivos físicos incluye:

- Semibarreras o barreras completas,
- portones o cadenas.

Aviso mediante equipos fijos en los pasos a nivel.

- Dispositivos visibles: luces,
- dispositivos audibles: campanas, bocinas, claxon, etc.

Los pasos a nivel activos se clasifican del modo siguiente:

a) Manual: paso a nivel en el que la protección o el aviso automáticos del lado del usuario son activados de forma manual por personal ferroviario.

b) Automático con aviso automático del lado del usuario: paso a nivel en el que el aviso del lado del usuario es activado por el tren que se aproxima o como consecuencia del establecimiento de un itinerario que afecte al paso.

c) Automático con protección del lado del usuario: paso a nivel en el que la protección del lado del usuario es activada por el tren que se aproxima o como consecuencia del establecimiento de un itinerario que afecte al paso. Quedan comprendidos en esta definición los pasos a nivel que disponen tanto de protección como de aviso del lado del usuario.

d) Con protección del lado de la vía: paso a nivel en el que una señal u otro sistema de protección de los trenes solo permite pasar al tren normalmente tras comprobar que el paso a nivel está completamente protegido por el lado del usuario y está libre de obstáculos.

7. Definiciones de las bases de escala

7.1 «Km-tren»: unidad de medida que representa el desplazamiento de un tren en un kilómetro. La distancia usada es la distancia realmente recorrida, si se conoce; en caso contrario, deberá usarse la distancia normal de la red entre el origen y el destino. Solo se tendrá en cuenta la distancia en el territorio nacional del país declarante.

7.2 «Km-viajero»: unidad de medida que representa el transporte ferroviario de un viajero a una distancia de un kilómetro. Solo se tendrá en cuenta la distancia en el territorio nacional del país declarante.

7.3 «Kilómetro de línea»: la longitud en kilómetros de la red ferroviaria a cuyo ámbito de aplicación se refiere este real decreto. En las líneas ferroviarias de vías múltiples solo se tendrá en cuenta la distancia entre origen y destino.

7.4 «Kilómetro de vía»: la longitud en kilómetros de la red ferroviaria a cuyo ámbito de aplicación se refiere este real decreto. En las líneas ferroviarias de vías múltiples se tendrá en cuenta cada una de las vías.

ANEXO V

Notificación de las normas nacionales de seguridad

Las normas nacionales de seguridad ferroviaria notificadas de conformidad con el artículo 11.1.a) incluyen:

1. Normas relativas a los objetivos y métodos de seguridad nacionales vigentes;
2. normas relativas a los requisitos en lo referente a los sistemas de gestión de la seguridad y de certificación de la seguridad de las empresas ferroviarias;
3. normas de funcionamiento comunes de la red ferroviaria que todavía no estén cubiertas por unas Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad, incluidas las normas relativas al sistema de señalización y gestión del tráfico;
4. normas que establezcan requisitos relativos a otras normas de funcionamiento internas (normas de la empresa) que deban fijar los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias;
5. normas relativas a los requisitos en lo referente al personal que desempeña cometidos cruciales de seguridad, incluidos los criterios de selección, la aptitud desde el punto de vista médico y la formación profesional y certificación en la medida en que no estén cubiertos por una Especificación Técnica de Interoperabilidad;
6. normas relativas a la investigación de accidentes e incidentes.

ANEXO VI

Requisitos y criterios de evaluación aplicables a las organizaciones que soliciten un certificado de Entidad Encargada del Mantenimiento o un certificado con respecto a funciones de mantenimiento externalizadas por una de estas Entidades

La gestión de la organización se documentará en todos los extremos pertinentes y describirá, en particular, el reparto de responsabilidades dentro de la organización y con respecto a los subcontratistas. Se explicará cómo se asegura el control de los gestores en los distintos niveles, cómo participan el personal y sus representantes en todos los niveles y cómo se garantiza una mejora permanente.

Se aplicarán los siguientes requisitos básicos a las cuatro funciones de una entidad encargada del mantenimiento (EEM) que debe cubrir la organización por sí misma o por medio de acuerdos contractuales:

1. Liderazgo: compromiso respecto al desarrollo y la aplicación del sistema de mantenimiento de la organización y a la mejora continua de su eficacia.
2. Evaluación de riesgos: un enfoque estructurado para evaluar los riesgos asociados al mantenimiento de vehículos, incluidos los que se derivan directamente de procesos operativos y de las actividades de otras organizaciones o personas, y para determinar las medidas adecuadas de control de riesgos.
3. Vigilancia: un enfoque estructurado para velar por que las medidas de control de riesgos se apliquen, funcionen correctamente y contribuyan a los objetivos de la organización.
4. Mejora continua: un enfoque estructurado para analizar la información obtenida en la supervisión regular o la auditoría, o a partir de otras fuentes pertinentes y para extraer enseñanzas de los resultados y adoptar medidas preventivas o correctoras destinadas a mantener o mejorar el nivel de seguridad.
5. Estructura y responsabilidad: un enfoque estructurado para definir las responsabilidades de los individuos y los equipos de cara a asegurar la realización de los objetivos de seguridad de la organización.
6. Gestión de la competencia: un enfoque estructurado para asegurarse de que los empleados tienen las competencias necesarias para alcanzar los objetivos de la organización de manera segura, efectiva y eficiente en todas las circunstancias.
7. Información: un enfoque estructurado para asegurarse de que la información importante esté a disposición de las personas que deben tomar decisiones o emitir juicios en

todos los niveles de la organización y garantizar la integridad y la idoneidad de la información.

8. Documentación: un enfoque estructurado para garantizar la trazabilidad de toda la información pertinente.

9. Actividades de subcontratación: un enfoque estructurado para garantizar que las actividades subcontratadas se gestionen correctamente a fin de poder alcanzar los objetivos de la organización y que se cubren todas las competencias y todos los requisitos.

10. Actividades de mantenimiento: un enfoque estructurado para garantizar:

a) Que todas las actividades de mantenimiento que afectan a la seguridad y a componentes básicos para la seguridad están definidas y gestionadas adecuadamente y que todos los cambios necesarios para dichas actividades de mantenimiento que afectan a la seguridad están definidos y gestionados adecuadamente basándose en la experiencia obtenida y la aplicación del Método Común de Seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, y debidamente documentados,

b) la conformidad con los requisitos esenciales para la interoperabilidad,

c) la aplicación y revisión de las herramientas, equipos e instalaciones de mantenimiento específicamente desarrollados y requeridos para la ejecución del mantenimiento,

d) el análisis de la documentación inicial relacionada con el vehículo para proporcionar el primer expediente de mantenimiento y velar por su correcta ejecución mediante el desarrollo de órdenes de mantenimiento,

e) que estos componentes (incluidas las piezas de repuesto) y materiales se usan tal y como especifican los pedidos de mantenimiento y la documentación del proveedor; que se almacenan, manipulan y transportan de manera adecuada tal y como especifican las órdenes de mantenimiento y la documentación del proveedor y que cumplen con las normas nacionales e internacionales pertinentes, así como con los requisitos de las órdenes de mantenimiento correspondientes.

f) Que se determinan, se definen, se proporcionan, se registran y se mantienen disponibles instalaciones, equipos y herramientas adaptados y adecuados para llevar a cabo los servicios de mantenimiento de conformidad con las órdenes de mantenimiento y otras especificaciones aplicables, garantizando la ejecución segura del mantenimiento, la ergonomía y la protección de la salud,

g) que la organización dispone de procedimientos para velar por que su equipo de medición, todas las instalaciones, equipos y herramientas se utilicen, se calibren, se preserven y se mantengan correctamente de conformidad con procedimientos documentados.

11. Actividades de control: un enfoque estructurado para garantizar:

a) que se retiran del servicio los vehículos para llevar a cabo un mantenimiento programado, condicional o corrector a su debido tiempo, o siempre que se detecten defectos u otras necesidades,

b) las medidas de control de la calidad necesarias,

c) que las tareas de mantenimiento se realizan de conformidad con las órdenes de mantenimiento y se emite la notificación de retorno al servicio incluyendo posibles limitaciones de uso,

d) que se notifican, investigan y analizan los posibles casos de incumplimiento en la aplicación del sistema de gestión que pudieran dar lugar a accidentes, incidentes, cuasi incidentes y otras incidencias peligrosas y que se toman las medidas preventivas necesarias de acuerdo con el Método Común de Seguridad para la vigilancia,

e) procedimientos regulares de auditoría y vigilancia interna conformes con el Método Común de Seguridad para la vigilancia.

ANEXO VII

Protección de pasos a nivel

I. Conceptos generales

A los efectos establecidos en este real decreto, se entenderá por:

a) Paso a nivel en plena vía: Es el situado en la zona de vía comprendida entre las señales de entrada de dos estaciones ferroviarias colaterales.

b) Paso a nivel en estación: Es el situado en la zona de vías comprendida entre las señales de entrada de una estación ferroviaria.

c) Paso a nivel activo: Es el que protege a los usuarios del paso o les avisa de la aproximación del tren, mediante la activación de dispositivos físicos situados en el paso, que le informan de cuando no es seguro cruzar este. Dichos dispositivos pueden ser:

– De aviso:

- Visibles: luces.
- Acústicos: campanas, bocinas, claxon, etc.

– De protección:

- Semibarreras o barreras completas.
- Portones o cadenas.

d) Momento de circulación (A_{xT}): Producto de las intensidades medias diarias de vehículos (A) y de trenes (T) que atraviesan el paso a nivel a lo largo de 1 año. Es un parámetro característico y representativo de un día medio del año.

En el caso de pasos a nivel que temporalmente deban soportar un incremento de tráfico debido a la realización de obras en sus proximidades, el valor de (A) se estimará teniendo en cuenta, adicionalmente, el movimiento de vehículos generado tanto por la propia obra como por eventuales desvíos de tráfico.

e) Momento de circulación peatonal (P_{xT}): Producto de las intensidades medias diarias de usuarios (P) y de trenes (T) que atraviesan el paso a nivel a lo largo de 1 año. Es un parámetro característico y representativo de un día medio del año.

f) Visibilidad técnica (D_{tv} o D_{tp}): Distancia en metros que recorre un tren a su velocidad máxima permitida, durante el tiempo que tarda en cruzar el vehículo de carretera o peatón de un lado al otro del paso a nivel. Se define para cada uso específico, y se calcula mediante la aplicación de las siguientes fórmulas:

– En pasos a nivel para uso específico de vehículos:

$$D_{tv} = 0,55 \cdot V_m \cdot \sqrt{29 + e \cdot n - e}$$

$$D_{tv} = 1,1 \cdot V_m \cdot \sqrt{6,25 + n}$$

– En pasos a nivel para uso específico peatonal o de peatones y ganado:

$$D_{tp} = 0,28 \cdot V_m \cdot [2 + 1,43 \cdot (e \cdot n + 3,6 - e)]$$

$$D_{tp} = 0,28 \cdot V_m \cdot (1,43 + 5,72 \cdot n)$$

Siendo:

D_{tv} , D_{tp} , las distancias de visibilidad técnica del paso a nivel, para cada uso específico, en m.

V_m , la velocidad máxima permitida del tren a la altura del paso a nivel, en km/h.

n , el número de vías existentes en el paso a nivel.

e , el entreeje de vía, en m. Se toma: $e = 4$ m, en pasos a nivel.

g) Visibilidad real (D_{rv} o D_{rp}): Distancia, medida a lo largo del eje de vía, que existe entre el punto de intersección de los ejes del ferrocarril y la carretera o itinerario peatonal, y el punto donde se encuentra el tren que se dirige hacia el paso, en el preciso momento en que dicho tren comienza a divisarse desde el punto donde está situado el usuario del paso.

En los pasos a nivel para uso específico de vehículos, la posición del usuario se establece en el eje de la carretera, y a una distancia de cinco metros del carril más próximo de la vía.

En los pasos a nivel para uso específico de peatones la posición del usuario se establece en el eje del itinerario peatonal, y a una distancia de un metro del carril más próximo de la vía.

Se considerará como visibilidad real del paso a nivel la menor de las cuatro visibilidades reales, medidas desde los dos lados del paso y en los dos sentidos de la vía férrea.

No se considerarán distancias de visibilidad real superiores a 500 m.

II. Clases de protección de los pasos a nivel

Se establecen las siguientes clases de protección de pasos a nivel ordenadas en función creciente del nivel de protección al usuario de la carretera o camino:

Clase P: Pasos a nivel con protección pasiva, es decir, que no disponen de ningún sistema de aviso o protección que advierta al usuario (conductor o peatón) de la llegada del tren.

Clase A: Pasos a nivel con protección activa, es decir, que disponen de un sistema de aviso y/o protección que advierte al usuario (conductor o peatón) de la llegada del tren. Dentro de este grupo se distinguen:

a) Clase A1 (protección manual): El aviso o la protección al usuario son activados o realizados manualmente por personal ferroviario. Se regulan mediante Consigna del administrador de infraestructuras.

b) Clase A2 (protección automática con aviso del lado del usuario): El aviso al usuario es activado de forma automática por el tren que se aproxima o como consecuencia del establecimiento de un itinerario que afecte al paso.

c) Clase A3 (protección automática con protección del lado del usuario): La protección al usuario es activada de forma automática por el tren que se aproxima o como consecuencia del establecimiento de un itinerario que afecte al paso. Quedan comprendidos en esta clase los pasos a nivel que, además de la protección, dispongan de dispositivos de aviso al usuario.

d) Clase A4 (protección automática con protección del lado de la vía): Una señal o un sistema de protección de tren le permiten franquear normalmente el paso a nivel tras comprobar que este se encuentra completamente protegido por el lado del usuario y está libre de obstáculos.

III. Criterios para aplicación de las clases de protección

En la tabla siguiente se indican los criterios para definir la clase de protección mínima asociada a cada paso a nivel. Así, en función de factores tales como tráfico de vehículos, número de circulaciones ferroviarias, número de peatones que utilizan el paso, distancias de visibilidad, ubicación, etc. se determina la clase de protección a aplicar.

Tabla 1. Criterios para aplicación de las clases de protección a los pasos a nivel

Uso específico	Velocidad máxima del tren en el paso a nivel (km/h)	Ubicación	A x T	A	Visibilidad real (D_{rv})	Clase de protección mínima ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾
Vehículos	≤ 40				$\geq D_{rv}$ (Suficiente)	P
					$< D_{rv}$ (Insuficiente)	A2 ⁽¹⁾
	$40 < V_m < 160$	Plena Vía	< 1000		$\geq D_{rv}$ (Suficiente)	P
					$< D_{rv}$ (Insuficiente)	A2 ⁽¹⁾
			$1000 \leq A \times T < 1500$	< 100		A3
			≥ 1500	≥ 100		
		Estación				Cruces a distinto nivel
	≥ 160					
Pasos a nivel provisionales						A1
Pasos a nivel que requieran protección completa del lado del usuario, así como detección de obstáculos durante la activación de la protección.						A4

Uso específico	Velocidad máxima del tren en el paso a nivel (km/h)	Ubicación	Visibilidad real (D_{rp})	P x T	P	Clase de protección mínima ⁽⁴⁾ ⁽⁵⁾
Peatones, con o sin ganado ⁽²⁾	≤ 40		$\geq D_{rp}$ (Suficiente)			P
			$< D_{rp}$ (Insuficiente)			A2
	$40 < V_m < 160$	Plena Vía	$\geq D_{rp}$ (Suficiente)	< 1000	< 100	P
				≥ 1000	≥ 100	P ⁽³⁾
			$< D_{rp}$ (Insuficiente)	≥ 1000	< 100	P
				≥ 1000	≥ 100	A2
		Estación				Cruces a distinto nivel
	≥ 160					

⁽¹⁾ Alternativamente se admite protección A1 en los casos en los que $A \times T < 100$ y $T \leq 2$.

⁽²⁾ Paso a nivel peatonal aislado o formando parte de un paso a nivel con varios usos específicos.

⁽³⁾ Se instalará A2 en los pasos a nivel con dos usos específicos, peatonal y vehículos, cuando para este último se disponga de un sistema de protección activo clase A2, A3 o A4.

⁽⁴⁾ En función de la siniestralidad y otros factores externos o ambientales como días de niebla, el administrador de infraestructuras valorará la conveniencia de adoptar un nivel superior.

⁽⁵⁾ El administrador de infraestructuras puede valorar complementar la protección del paso con sistemas de grabación que permitan la identificación de infractores en pasos en zonas densamente pobladas, con alta intensidad de usuarios o con antecedentes de siniestralidad. En ese caso, se dispondrá la correspondiente señalización informativa de los sistemas de grabación.

IV. Equipamientos asociados a la clase A1

Los equipamientos a disponer son los siguientes:

- Señalización horizontal y vertical a colocar en el lado de la carretera o camino, análoga a la indicada en la tabla 2 para el resto de las clases de protección, según se trate de un paso a nivel con o sin barreras.
- Señales con información fija a colocar en el lado de la vía férrea, análoga a la indicada en la tabla 4, que advierta al maquinista de la proximidad del paso, limitaciones de velocidad, etc.
- Personal ferroviario habilitado a pie de paso responsable de activar el aviso y/o la protección al usuario.
- En su caso, elementos o medidas de protección adicionales de los que debe disponer el paso para su operación (barreras de cadena, badenes de resalto en calzada, etc.).
- En su caso, medidas de protección adicionales (limitaciones de paso para determinados vehículos de la carretera, etc.).

Además, la consigna del Administrador de Infraestructuras deberá indicar, entre otros aspectos:

- La metodología de las comunicaciones entre el personal ferroviario habilitado en el paso a nivel y el Responsable de circulación, así como el soporte a emplear (teléfono móvil, etc.).
- Las restricciones en las condiciones de circulación de los trenes, en su caso, etc.

V. Equipamientos asociados a clases p, a2, a3 y a4. lado de la carretera o camino

Los pasos a nivel en los que $P > 100$, dispondrán de un itinerario para uso exclusivo de peatones, que será independiente de la calzada de la carretera, excepto en aquellos casos en los que el administrador de infraestructuras justifique adecuadamente su imposibilidad. Su equipamiento se adaptará a lo indicado en la tabla 2.

A continuación, se definen los equipamientos mínimos de protección a los usuarios de la carretera o camino, de los que deben disponer los pasos a nivel en función de su correspondiente clase de protección.

Estarán constituidos por uno o varios de los siguientes elementos:

- Señales horizontales y verticales colocadas en la carretera o camino, que avisan al conductor del vehículo de la proximidad del paso a nivel y de su protección.
- Señalización luminosa y acústica, que avisa al conductor del vehículo de la aproximación de un tren al paso a nivel.
- Barreras o semibarreras, que bloquean el acceso de vehículos al paso a nivel al aproximarse un tren al mismo.

Tabla 2. Equipamientos en el lado de la carretera o camino asociados a las distintas clases de protección

Equipamiento en la carretera o camino	Clase de protección
Señalización horizontal y vertical definida en la normativa estatal de carreteras (*) para los pasos a nivel sin barreras. En casos debidamente justificados, (p. ej. carreteras y caminos con tráfico débil y/o baja velocidad de circulación) y mediante resolución debidamente motivada, el titular de la carretera o camino podrá reducir o adaptar la señalización anterior. En todo caso deberá mantener como mínimo las señales R-2, P-11 o P-11a y P-8, y colocar sobre esta última una placa indicadora con la distancia hasta el paso. Análogamente, se prescindirá de la señalización horizontal en el caso de pavimentos que no permitan asegurar su permanencia y fijación adecuadas (térreos, etc.). En pasos situados en núcleos urbanos, la señalización a colocar se adaptará a las características urbanas de las calles o viales y, en general, se colocará sobre cualquier itinerario que confluya en el entorno del paso a nivel.	P y A2
Señalización horizontal y vertical definida en la normativa estatal de carreteras (*) para los pasos a nivel con barreras. En pasos situados en núcleos urbanos, la señalización a colocar se adaptará a las características urbanas de las calles o viales y, en general, se colocará sobre cualquier itinerario que confluya en el entorno del paso a nivel.	A3 y A4
Señalización luminosa, compuesta por un conjunto de dos focos rojos, preferentemente horizontales, luciendo a destellos de forma alternativa, situados en el margen derecho de la carretera o camino, conforme al sentido de la circulación. Se colocará un conjunto a cada lado del paso a nivel. Cuando las condiciones de visibilidad de esta señal desde la carretera o camino o la intensidad de su circulación así lo aconsejen, se colocarán señales adicionales en el margen izquierdo de esta. La señalización luminosa se activará, como mínimo, 30 seg antes de la llegada del tren (en los A2), o con la antelación suficiente para que el proceso de protección del paso a nivel (bajada de barreras y detección de obstáculos en los A3 y A4) haya finalizado antes de dicho límite. Permanecerá activada hasta que el tren haya franqueado el paso. Su activación y desactivación se realizarán normalmente mediante accionamiento automático o enclavado. La activación de la señalización luminosa es condición necesaria (aunque no suficiente en las clases A3 y A4) para que la SPN muestre al maquinista la indicación de «Paso a nivel protegido».	A2, A3 y A4
En los pasos situados en núcleos urbanos: – La señalización luminosa se adaptará a las características urbanas de las calles o viales. En caso de existir semáforos en dichas calles, se compatibilizará su funcionamiento con la señalización luminosa del paso a nivel. – La señalización luminosa será visible desde cualquier itinerario que confluya en el entorno del paso a nivel. – Cuando el número de peatones que utilicen el paso a nivel obligue a disponer de algún carril reservado para uso exclusivo de peatones, independiente de la calzada de la carretera, la señalización anterior se complementará con las señales luminosas específicas para peatones definidas en el capítulo VI, que irán situadas sobre dichos carriles.	
Rótulo luminoso «OTRO TREN», integrado en la señalización luminosa del margen derecho de la carretera. Se iluminará a destellos, para avisar de la llegada de un nuevo tren, cuando el anterior termina de franquear el paso a nivel.	A2
Señal acústica, integrada en la señalización luminosa del margen derecho de la carretera o camino. Comienza a sonar simultáneamente con la activación de aquella y cesa al concluir: – El paso del tren, o en el caso de sucesión de éstos, el último de ellos (en los A2). – El cierre de las barreras o semibarreras (en los A3 y A4). En casos debidamente justificados por las condiciones del entorno, podrá reducirse el nivel acústico de dicha señal.	A2, A3 y A4

Equipamiento en la carretera o camino	Clase de protección
Sembarreras o barreras móviles, para cortar el acceso de los vehículos desde la carretera a las vías del ferrocarril. Las sembarreras podrán ser simples (de entrada) o dobles (de entrada y de salida), en función de que corten la mitad derecha de la calzada o su totalidad. Se colocarán a ambos lados del paso a nivel. Su apertura y cierre se realizarán normalmente mediante accionamiento automático o enclavado. Estarán dotadas de balizamiento reflectante constituido por franjas rojas y blancas. Cuando las condiciones de visibilidad lo aconsejen, deberán disponer de elementos luminosos que permitan visualizarlas mientras que no estén completamente abiertas. Las barreras, las sembarreras simples y las sembarreras de entrada en el caso de sembarreras dobles: – Iniciarán su cierre con un retardo mínimo de 6 seg tras la activación de la señalización luminosa. – Las barreras y sembarreras simples quedarán totalmente cerradas antes de que la SPN muestre al maquinista la indicación de «Paso a nivel protegido» y, al menos, 30 seg antes del paso del tren. – En caso de ausencia total de energía eléctrica para su funcionamiento, dispondrán de algún mecanismo a prueba de fallos, que les permita quedar automáticamente en posición cerrada (condición segura para el usuario del PN). Las sembarreras de salida, en caso de sembarreras dobles: – Iniciarán el cierre cuando las de entrada se hayan cerrado totalmente y tras comprobar, en los A4, la ausencia de obstáculos en la vía. – Deberán quedar totalmente cerradas antes de la Señal de Paso a Nivel (SPN) muestre al maquinista la indicación de «Paso a nivel protegido», y al menos, 30 seg antes del paso del tren. – En caso de ausencia total de energía eléctrica para su funcionamiento, dispondrán de algún mecanismo a prueba de fallos, que les permita quedar automáticamente en posición abierta (condición segura para el usuario del PN). Una vez cerradas, todas las barreras permanecerán así hasta que el tren haya franqueado el paso. Los pasos con clase de protección A4 dispondrán siempre de barreras completas o sembarreras dobles.	A3 y A4

(*) Independientemente de quien sea su titular.

Cualquier avería relevante para la seguridad del sistema deberá activar los mecanismos de aviso correspondientes en el lado del ferrocarril (maquinista o responsable de circulación).

El sistema de protección de los pasos a nivel de las clases A2, A3 y A4, no deberá permanecer activado durante un tiempo excesivo, con el fin de facilitar el tránsito de los usuarios de la carretera o camino. Por ello:

a) Los enclavados deberán permanecer abiertos durante al menos 3 minutos, por cada intervalo de tiempo de 10 minutos.

b) Los automáticos dispondrán de un sistema de apertura automática para evitar que, en caso de anomalía, puedan permanecer cerrados durante un periodo de más de 10 minutos.

VI. Equipamientos en pasos a nivel para uso específico de peatones y de peatones y ganado. Lado del peatón

En este apartado se definen los equipamientos que deben tener los pasos a nivel de uso específico peatonal o peatonal y de ganado, ya estén aislados o formando parte de un paso a nivel con otros usos específicos. Dichos equipamientos son los siguientes:

Tabla 3. Equipamientos específicos del lado del peatón en pasos peatonales asociados a las distintas clases de protección

Equipamiento específico en pasos peatonales	Clase de protección
Señal P-11 (Situación de un paso a nivel sin barreras) o P-11a (Situación de un paso a nivel sin barreras de más de una vía férrea), definidas en el art. 149.5 del RGC ¹ , dependiendo de que exista una o más vías férreas.	P, A2
Se colocará en el margen derecho de la carretera y, en su caso, adosada al mástil de la señalización luminosa.	
Señal R-100 (Circulación prohibida).	
Esta señal se colocará únicamente cuando sea posible el acceso de vehículos a motor al paso a nivel. (El acceso no debería ser posible con elementos de ralentizado)	P, A2
Cartel con la leyenda «ATENCIÓN AL TREN. PASO EXCLUSIVO DE PEATONES».	P (solo peatones)
Se colocará sobre el mismo poste de la señal P-11 o P-11a.	
Cartel con la leyenda «ATENCIÓN AL TREN. PASO EXCLUSIVO DE PEATONES Y GANADO».	P (peatones y ganado)
Se colocará sobre el mismo poste de la señal P-11 o P-11a.	
Cartel con la leyenda «ATENCIÓN AL SEMÁFORO. PASO EXCLUSIVO DE PEATONES».	A2
Se colocará sobre el mismo poste de la señal P-11 o P-11a.	
Elementos de ralentizado: barreras, laberintos, bolardos, etc., colocados en los accesos desde el camino al entarimado de la vía, los cuales permitirán, en su caso, el paso del ganado.	P, A2
Vallado lateral de la vía en las proximidades del paso, siempre que sea factible.	P, A2

Equipamiento específico en pasos peatonales	Clase de protección
Señal luminosa representando un pictograma de silueta humana en posición de espera, en rojo fijo, y la leyenda «ATENCIÓN NO PASE», en rojo a destellos. Por cada carril delimitado para el paso de peatones (y ganado, en su caso), se colocarán dos señales, una a cada lado del paso a nivel, orientadas de forma que sean visibles desde el otro lado de las vías. En instalaciones con cuatro o más vías se colocarán señales intermedias dobles, orientadas una en cada sentido. La señalización se activará, como mínimo, 30 seg antes de la llegada del tren y permanecerá activada hasta que este haya franqueado el paso. Dicha activación es necesaria para que la SPN muestre la indicación de «Paso a nivel protegido». Su activación y desactivación se realizarán mediante accionamiento automático o enclavado. La falta de indicación de una de las señales peatonales instaladas, llevará a la SPN a su indicación más restrictiva («Paso a nivel sin protección»). Rótulo luminoso «OTRO TREN», integrado en la señalización luminosa anterior, o adosado a esta. Se iluminará a destellos, para avisar de la llegada de un nuevo tren, cuando el anterior termina de franquear el paso a nivel. Señal acústica asociada a la señal luminosa anterior. Comienza a sonar simultáneamente con esta y cesa al concluir el paso del tren, o en el caso de sucesión de estos, el último de ellos. Cualquier avería relevante para la seguridad del sistema deberá activar los mecanismos de aviso correspondientes en el lado del ferrocarril (maquinista o responsable de circulación). El sistema de protección de los pasos a nivel clase A2, no deberá permanecer activado durante un tiempo excesivo, con el fin de facilitar el tránsito de los peatones. Por ello: a) Los enclavados deberán permanecer abiertos durante al menos de 3 minutos, por cada intervalo de tiempo de 10 minutos. b) Los automáticos dispondrán de un sistema de apertura automática para evitar que, en caso de anomalía, puedan permanecer cerrados durante un periodo de más de 10 minutos.	A2
	A2
	A2

¹ Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

VII. Equipamientos asociados a clases p, a2, a3 y a4. lado de la vía férrea

Los equipamientos mínimos de protección en la vía férrea, de los que deben disponer los pasos a nivel en función de su correspondiente clase de protección, son los siguientes:

Tabla 4. Equipamientos en el lado del ferrocarril asociados a las distintas clases de protección

Equipamiento en vía	Clase de protección
Señales con información fija (cartelones) definida en la normativa estatal ferroviaria ² que avisen al maquinista de la proximidad del paso a nivel, obligación de silbar, etc.	P, A2, A3, A4
Señal de paso a nivel protegido/sin protección (SPN) que informa al maquinista de la proximidad del paso a nivel y de si este está o no protegido. Estará separada del paso a nivel una distancia equivalente, como mínimo a la de frenado de servicio de un tren circulando a la velocidad máxima autorizada en el tramo.	A2, A3, A4.
La señal solo mostrará el aspecto de «Paso a nivel protegido» tras haber recibido toda la secuencia adecuada de comprobaciones (señalización luminosa y acústica activadas, cierre de barreras o semibarreras, detección de obstáculos en la vía, etc.) que garanticen que el proceso de protección del paso a nivel ha concluido de forma satisfactoria.	(automáticos)
Detección de obstáculos en la vía, que informa, a través de la señal del paso a nivel, de la posible presencia de vehículos de cierto tamaño en el paso, durante la activación de la protección.	A4

² Reglamento de Circulación Ferroviaria, aprobado por Real Decreto 664/2015, de 17 de julio.

VIII. Protección de carácter provisional en caso de avería del sistema de protección de un paso a nivel

Cuando se produzca una avería en la instalación de protección del paso a nivel (ya sea clase A2, A3 o A4) o de su enclavamiento, se podrá operar provisionalmente de forma manual y durante el tiempo estrictamente necesario para subsanarlo, cumpliendo con las disposiciones establecidas en el Reglamento de Circulación Ferroviaria, aprobado por Real Decreto 664/2015, de 17 de julio. En ese caso, el personal ferroviario habilitado a pie de paso, una vez recibida la confirmación de aproximación de un tren por el Responsable de Circulación, activará el aviso y/o la protección al usuario.

IX. Especificaciones técnicas a cumplir por los sistemas de protección de pasos a nivel

Todos los sistemas de protección de pasos a nivel deberán cumplir los requisitos establecidos en este real decreto, así como en la especificación técnica ferroviaria correspondiente.

X. Equipamientos asociados a los pasos a nivel particulares

Los equipamientos a disponer son los siguientes:

- Señalización vertical y horizontal, en su caso, a colocar en el lado de la carretera o camino, análoga a la indicada en la Tabla 2 para las clases de protección de los pasos a nivel públicos, disponiendo como mínimo de las señales R-2 y P-11 o P-11a.
- Medidas de control de acceso establecidas en la autorización otorgada por el administrador de infraestructura.
- Señales con información fija a colocar en el lado de la vía férrea que advierta al maquinista de la proximidad del paso, limitaciones de velocidad, etc.

ANEXO VIII

Protección de cruces entre andenes

I. Conceptos generales

A los efectos establecidos en este real decreto, se entenderá por:

a) Distancia de visibilidad técnica (D_{tp}): Distancia en metros que recorre un tren a su velocidad máxima permitida, durante el tiempo que tarda en cruzar el usuario de un lado al otro del cruce entre andenes. Se calcula mediante la aplicación de las siguientes fórmulas:

Siendo:

D_{tp} , la distancia de visibilidad técnica del cruce entre andenes, en m.

V_m , la velocidad máxima permitida del tren a la altura del cruce entre andenes, en km/h.

T_c , el tiempo empleado por un peatón para cruzar las vías entre andenes, expresado en segundos. Se calcula mediante la siguiente expresión:

$$T_c = 2 + 1,43 \cdot D_a$$

D_a , la distancia a recorrer por el peatón a lo largo de la alineación del cruce entre andenes, en m. En ausencia de datos y como estimación general, puede calcularse como:

$$D_a = e \cdot (n - 1) + 2 \cdot d$$

Siendo:

n , el número de vías existentes en el cruce entre andenes.

e , el entreeje de vía, en m. En ausencia de datos se tomará: $e = 5$ m.

d , la distancia del borde del andén al eje de la vía más próxima, en m. Puede tomarse:

Ancho de vía nominal (m)	Valor de «d» (m)
1,668	1,80
1,435	1,70
1,000	1,60

Con la aproximación anterior de, la D_{tp} estimada sería:

$$D_{tp} = 0,28 \cdot V_m \cdot [2 + 1,43 \cdot (e \cdot n - e + 2 \cdot d)]$$

Y en el caso particular de ancho ibérico y $e = 5$ m:

$$D_{tp} = 2 \cdot V_m \cdot n$$

b) Distancia de visibilidad real (D_{rp}): Distancia, medida a lo largo del eje de vía, que existe entre el punto de intersección de los ejes del ferrocarril y del cruce entre andenes, y el punto donde se encuentra el tren que se dirige hacia el cruce, en el preciso momento en que dicho tren comienza a divisarse desde el punto donde está situado el usuario del cruce.

En los cruces entre andenes, la posición del usuario se establece en la intersección entre el eje del cruce entre andenes y el borde del andén.

Se considerará como visibilidad real del cruce entre andenes la menor de las cuatro visibilidades reales medidas desde los dos lados del cruce y en los dos sentidos de la vía férrea.

No se considerarán distancias de visibilidad real superiores a 500 m.

c) Momento de circulación peatonal (PxT): Producto de la intensidad media de usuarios (P) y trenes (T) que atraviesan diariamente el cruce entre andenes.

II. Clases de protección de los cruces entre andenes

Los tipos de protección a aplicar en los cruces entre andenes se definirán en las correspondientes Instrucciones Ferroviarias. Todos ellos estarán englobados en las dos clases siguientes:

Clase 1: Abarca los siguientes tipos de protección:

- Protección pasiva que no da al usuario información específica de la llegada del tren.
- Protección activa que avisa al usuario de la llegada del tren, y cuyo accionamiento es ajeno a este último.
- Protección activa que avisa al usuario de la llegada del tren por personal ferroviario.

Clase 2: Protección activa (señalización luminosa y acústica) que avisa al usuario de la llegada del tren y que es accionada por éste al aproximarse al cruce.

III. Criterios para aplicación de las clases de protección

En la tabla siguiente se indican los criterios para definir la clase de protección mínima asociada a cada cruce entre andenes. Así, en función de factores tales como el número de circulaciones ferroviarias, número de usuarios que utilizan el cruce, distancias de visibilidad, etc. se determina la clase de protección a aplicar.

Tabla 1. Criterios para aplicación de las clases de protección mínima a los cruces entre andenes nuevos y existentes

Cruce Nuevo o Existente	Velocidad máxima del tren en el cruce (km/h)	Visibilidad real (D_{rp})	T' ⁽¹⁾	Clase de protección mínima
Nuevo	≤ 40	$\geq D_{rp}$		Clase 2
Existente	< 160	(Visibilidad suficiente)	< 8	Clase 1
			≥ 8	Clase 2
Nuevo	≤ 40	$< D_{rp}$		Cruce a distinto nivel
Existente	< 160	(Visibilidad insuficiente)		Clase 2
Nuevo	> 40			
Existente	≥ 160			Cruce a distinto nivel

⁽¹⁾ Número medio de circulaciones en la hora punta de los días de la semana del año con mayor tráfico.

No obstante lo reflejado en la anterior tabla, a través de la aplicación del Método Común de Seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, el administrador de infraestructuras podrá valorar la conveniencia de adoptar niveles superiores de protección a los mínimos indicados en dicha tabla, así como medidas adicionales de protección del cruce o de restricción de la circulación, en función de otros factores como el número de usuarios que utilizan el cruce, la coexistencia en la estación de trenes con y sin parada comercial, circunstancias excepcionales de uso de la estación, o de factores externos o ambientales como la frecuencia de días de niebla.

IV. Equipamientos asociados a cada clase de protección

En este apartado se definen los equipamientos mínimos que deben tener los cruces entre andenes y la vía férrea en función de su correspondiente clase de protección.

Tabla 2. Equipamientos específicos del lado del usuario en cruces a nivel asociados a las distintas clases de protección

Equipamiento en los andenes de ambos lados del cruce	Clase de protección
Señalización vertical y horizontal que advierta al usuario de la existencia y del peligro del cruce.	1 y 2
Señalización luminosa y acústica accionada que se activará cuando el sistema detecte la aproximación de un tren al cruce y, como mínimo, 30 seg antes de su paso. Dicha señalización permanecerá activada hasta que concluya el paso de éste.	2

Tabla 3. Equipamientos en la vía de ferrocarril asociados a las distintas clases de protección

Equipamiento en vía	Clase de protección
Señales con información fija a colocar en el lado de la vía férrea que adviertan al maquinista de la obligación de silbar	1 y 2

ANEXO IX

Listado de secciones fronterizas

Las secciones fronterizas con Francia son:

- Irún-Hendaya.
- Portbou-Cerbère.
- Puigcerdà-La Tour de Carol.
- Figueres Vilafant-Perpiñan.
- Canfranc-Pau.

Las secciones fronterizas con Portugal son:

- Badajoz-Elvas.
- Tui-Valença do Minho.
- Fuentes de Oñoro-Vilar Formoso.
- Valencia de Alcántara-Frontera (km 428.5).

ANEXO X

Subsistemas

1. Lista de subsistemas

A los efectos del presente real decreto, el sistema ferroviario puede desglosarse en los subsistemas siguientes:

a) ámbitos de naturaleza estructural:

- Infraestructura,
- energía,
- control-mando y señalización en tierra,
- control-mando y señalización a bordo,
- material rodante, o.

b) ámbitos de naturaleza funcional:

- Explotación y gestión del tráfico,
- mantenimiento,
- aplicaciones telemáticas para servicios de viajeros y de transporte de mercancías.

2. Descripción de los subsistemas

Los elementos y aspectos relacionados con la interoperabilidad y el orden en que los mismos puedan ser objeto de regulación en cada Especificación Técnica de Interoperabilidad, los subsistemas comprenden lo siguiente:

2.1 Infraestructura. La vía tendida, los equipos de vía, los pasos a nivel, las obras civiles (puentes, túneles, etc.), los elementos de las estaciones vinculados al ferrocarril (incluidas las entradas, andenes, zonas de acceso, locales de servicios, aseos y sistemas de información, así como sus características de accesibilidad para personas con discapacidad y personas con movilidad reducida) y los equipos de seguridad y protección.

2.2 Energía. El sistema de electrificación, incluidas las líneas aéreas y el equipo en tierra del sistema de medición y de tarificación del consumo de electricidad.

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

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

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

El conjunto de cualificaciones profesionales exigibles para la prestación de cualquier tipo de servicio ferroviario.

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

a) las aplicaciones destinadas a los servicios de viajeros, incluidos los sistemas de información a los viajeros antes del viaje y durante el mismo, los sistemas de reserva y pago, la gestión de equipajes, y la gestión de las correspondencias entre trenes y con otros modos de transporte;

b) las aplicaciones destinadas a los servicios de transporte de mercancías, incluidos los sistemas de información (seguimiento en tiempo real de la mercancía y de los trenes), los sistemas de selección y asignación, los sistemas de reserva, de pago y de facturación, la gestión de las correspondencias con otros modos de transporte, y la expedición de los documentos electrónicos de acompañamiento.

2.7 Material rodante. La estructura, el sistema de mando y control de todos los equipos del tren, los dispositivos de captación de corriente eléctrica, las unidades de tracción y transformación de energía, el equipo de a bordo para la medición del consumo y de la tarificación de energía, el equipo de frenado y de acoplamiento, los órganos de rodadura (bogies, ejes, etc.) y la suspensión, las puertas, las interfaces hombre/máquina (maquinista, personal a bordo del tren y viajeros, incluidas sus características de accesibilidad para personas con discapacidad y personas con movilidad reducida), los dispositivos de seguridad pasivos o activos, los dispositivos necesarios para la salud de los viajeros y del personal a bordo.

2.8 Mantenimiento. Los procedimientos, los equipos asociados, las instalaciones logísticas de mantenimiento y las reservas que permiten realizar las operaciones de mantenimiento correctivo y preventivo de carácter preceptivo previstas para asegurar la interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de Interés General y garantizar las prestaciones necesarias.

ANEXO XI

Requisitos esenciales

1. Requisitos generales

1.1 Seguridad.

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

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

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

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

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

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

1.3 Salud.

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

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

1.4 Protección del medio ambiente.

1.4.1 En la concepción del sistema ferroviario deben evaluarse y tenerse en cuenta las repercusiones de su implantación y explotación sobre el medio ambiente, de conformidad con el Derecho de la Unión Europea y la normativa interna española que resulte de aplicación en la materia.

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

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

1.4.4 El diseño y la explotación del sistema ferroviario no deben dar lugar a la generación de un nivel de ruido inadmisibles:

- En las zonas cercanas a infraestructuras ferroviarias, según se define en el artículo 3, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE, y
- en la cabina del maquinista.

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

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

por el sistema ferroviario. Este requisito incluye la integración segura del subsistema del vehículo en la infraestructura.

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

1.6 Accesibilidad.

1.6.1 Los subsistemas «infraestructura» y «material rodante» deben ser accesibles a personas con discapacidad y a personas con movilidad reducida para garantizar un acceso en igualdad de condiciones con los demás mediante la prevención o retirada de barreras y mediante otras medidas adecuadas. Se incluirán el diseño, la construcción, la renovación, la rehabilitación, el mantenimiento y la explotación de las partes pertinentes de los subsistemas a los que tiene acceso el público.

1.6.2 Los subsistemas «operaciones» y «aplicaciones telemáticas para servicios de viajeros» deben ofrecer la funcionalidad necesaria para facilitar el acceso a personas con discapacidad y a personas con movilidad reducida para garantizar un acceso en igualdad de condiciones con los demás mediante la prevención o retirada de barreras y mediante otras medidas adecuadas.

2. Requisitos específicos de cada subsistema

2.1 Infraestructura.

2.1.1 Seguridad. Se tomarán medidas adecuadas para evitar el acceso o la irrupción indeseables en las instalaciones.

Asimismo, deben adoptarse medidas que limiten el peligro para las personas, en especial en el momento del paso de los trenes por las estaciones.

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

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

2.1.2 Accesibilidad. Los subsistemas de la infraestructura a los que tenga acceso el público deberán ser accesibles a personas con discapacidad y a personas con movilidad reducida de acuerdo con el apartado 1.6.

2.2 Energía.

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

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

2.2.3 Compatibilidad técnica. Los sistemas de alimentación de energía eléctrica/térmica utilizados deben:

- Permitir que los trenes desarrollen las prestaciones especificadas,
- en el caso de la electricidad, ser compatibles con los dispositivos de captación instalados en los trenes.

2.3 Control-mando y señalización.

2.3.1 Seguridad. Las instalaciones y operaciones de control-mando y señalización que se utilicen deben permitir que los trenes circulen con un nivel de seguridad que corresponda a los objetivos fijados para la red. Los sistemas de control-mando y señalización deben seguir permitiendo que circulen en condiciones plenamente seguras los trenes autorizados a circular en condiciones degradadas.

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

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

2.4 Material rodante.

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

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

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

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

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

Deberá garantizarse la seguridad de los pasajeros que embarquen y desembarquen de los trenes. Las puertas de acceso deben estar dotadas de un sistema de cierre y apertura que garantice la seguridad de los viajeros.

Deben existir salidas de emergencia y estas deben estar señalizadas.

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

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

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

Deberá facilitarse a los pasajeros información fácilmente comprensible y exhaustiva sobre las normas que les sean aplicables, tanto en las estaciones como en los trenes.

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

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

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

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

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

2.4.5 Accesibilidad. Los subsistemas del material rodante a los que tenga acceso el público deberán ser accesibles a personas con discapacidad y a personas con movilidad reducida de acuerdo con el apartado 1.6.

2.5 Mantenimiento.

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

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

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

2.6 Explotación y gestión del tráfico.

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

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

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

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

2.6.4 Accesibilidad. Deben adoptarse medidas adecuadas para garantizar que las normas operativas prevén la funcionalidad necesaria para garantizar la accesibilidad a personas con discapacidad y a personas con movilidad reducida.

2.7 Aplicaciones telemáticas al servicio de los viajeros y del transporte de mercancías.

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

Para estas aplicaciones telemáticas se garantizará:

- Que las bases de datos, los programas informáticos y los protocolos de comunicación de datos se desarrollen de forma que aseguren al máximo posible los intercambios de datos tanto entre aplicaciones diferentes como entre operadores distintos, con exclusión de los datos comerciales confidenciales,
- un acceso fácil a la información por parte de los usuarios.

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

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

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

2.7.5 Accesibilidad. Deben adoptarse medidas adecuadas para garantizar que los subsistemas de las aplicaciones telemáticas para servicios de viajeros prevén la funcionalidad necesaria para garantizar la accesibilidad a personas con discapacidad y a personas con movilidad reducida.

ANEXO XII

Procedimiento de verificación «CE» de los subsistemas

1. Principios generales

Se entiende por «verificación CE» el procedimiento llevado a cabo por el solicitante a tenor del artículo 87 para demostrar que se han cumplido los requisitos del Derecho de la Unión Europea aplicable, incluidas, en su caso, las correspondientes normas nacionales

relativas a un subsistema determinado, y que puede autorizarse la entrada en servicio del subsistema.

2. Certificado de verificación expedido por un organismo notificado

2.1 Introducción. A efectos de este real decreto, la verificación por referencia a las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad es el procedimiento por el cual un organismo notificado comprueba y certifica que el subsistema cumple las especificaciones técnicas de interoperabilidad (en lo sucesivo, «ETI») correspondientes.

Esto se entiende sin perjuicio de la obligación del solicitante de cumplir con los demás actos jurídicos aplicables de la Unión Europea y con las verificaciones por parte de los organismos de evaluación exigidas en otras normas.

2.2 Declaración de verificación intermedia (en lo sucesivo DVI).

2.2.1 Principios. A instancia del solicitante, las verificaciones podrán realizarse para partes de un subsistema o limitarse a determinadas etapas del procedimiento de verificación. En tales casos, los resultados de la verificación podrán documentarse en una «declaración de verificación intermedia» (en lo sucesivo «DVI») expedida por el organismo notificado elegido por el solicitante. La DVI debe hacer referencia a las ETI respecto a las cuales se haya evaluado la conformidad.

2.2.2 Partes del subsistema. El solicitante puede pedir una DVI para cualquier parte en que decida dividir el subsistema. Cada parte se comprobará en cada etapa descrita en el apartado 2.2.3.

2.2.3 Etapas del procedimiento de verificación. El subsistema o determinadas partes del subsistema se comprobarán en cada una de las etapas siguientes:

- a) Fase de diseño general;
- b) producción: construcción, incluidas, en particular, la ejecución de las obras de ingeniería civil, la fabricación, el montaje de los componentes y el reglaje del conjunto;
- c) ensayo final.

El solicitante puede pedir una DVI para la etapa de diseño (incluidos los ensayos de tipo) y para la etapa de producción para el subsistema en su conjunto o para cualquier parte en que el solicitante haya decidido dividirlo (véase el apartado 2.2.2).

2.3 Certificado de verificación.

2.3.1 Los organismos notificados responsables de la verificación evaluarán el diseño, la producción y el ensayo final del subsistema y expedirán el certificado de verificación destinado al solicitante, que, a su vez, redactará la declaración «CE» de verificación. El certificado de verificación debe hacer referencia a las ETI respecto a las cuales se haya evaluado la conformidad.

Cuando un subsistema no haya sido evaluado para comprobar su conformidad con todas las ETI aplicables (por ejemplo, en el caso de una excepción, una aplicación parcial de las ETI en el caso de una rehabilitación o renovación, un período de transición en una ETI o un caso específico), el certificado de verificación indicará la referencia exacta a las ETI o a las partes de estas respecto a las cuales el organismo notificado no haya examinado la conformidad durante el procedimiento de verificación.

2.3.2 Cuando se hayan expedido DVI, el organismo notificado responsable de la verificación del subsistema tendrá en cuenta estas DVI y, antes de expedir su certificado de verificación:

- a) Verificará que las DVI incluyen correctamente los requisitos pertinentes de las ETI;
- b) comprobará todos los aspectos que no queden regulados por las DVI, y,
- c) comprobará el ensayo final del subsistema en su conjunto.

2.3.3 En caso de modificación de un subsistema ya regulado por un certificado de verificación, el organismo notificado efectuará únicamente los exámenes y ensayos que sean pertinentes y necesarios, es decir, la evaluación atañerá solo a las partes del subsistema que hayan sido modificadas y a sus interfaces con las partes no modificadas del subsistema.

2.3.4 Cada organismo notificado que haya participado en la verificación de un subsistema elaborará un expediente técnico de conformidad con el artículo 87.4 que abarque el ámbito de sus actividades.

2.4 Expediente técnico que acompaña a la declaración «CE» de verificación. El expediente técnico que acompaña a la declaración «CE» de verificación deberá ser confeccionado/elaborado por el solicitante, e incluir los siguientes elementos:

a) Características técnicas relacionadas con el diseño, incluidos planos generales y de detalle en relación con la ejecución, esquemas eléctricos e hidráulicos, esquemas de los circuitos de mando-control, descripción de los sistemas informáticos y de los automatismos al nivel de detalle suficiente para documentar la verificación de conformidad efectuada, documentación sobre el funcionamiento y el mantenimiento, etc., pertinentes para el subsistema en cuestión;

b) una lista de los componentes de interoperabilidad incorporados al subsistema;

c) los expedientes a que se hace referencia en el artículo 87.4, compilados por cada uno de los organismos participantes en la verificación del subsistema, que deberán incluir:

- Copias de las declaraciones «CE» de conformidad y, cuando sea aplicable, de las declaraciones «CE» de idoneidad para el uso establecido para los componentes de interoperabilidad y acompañadas, en su caso, de los cuadernos de cálculos correspondientes y de una copia de los informes de los ensayos y exámenes efectuados por los organismos notificados sobre la base de las especificaciones técnicas comunes,

- cuando se disponga de ella, la DVI que acompaña al certificado de verificación, incluido el resultado de la verificación de su validez efectuada por el organismo notificado,

- el certificado de verificación, acompañado de los cuadernos de cálculos correspondientes y firmado por el organismo notificado responsable de la verificación, donde se haga constar que el subsistema cumple los requisitos de las ETI aplicables y en su caso normas nacionales de aplicación y se mencione cualquier reserva formulada durante la ejecución de las actividades y que no se haya retirado; el certificado de verificación debe ir acompañado, asimismo, de los informes de las inspecciones y auditorías que el mismo organismo haya elaborado en cumplimiento de su misión, según se indica en los apartados 2.5.2 y 2.5.3;

d) Certificados de verificación expedidos con arreglo a otros actos jurídicos de la Unión Europea;

e) cuando se requiera la verificación de la integración segura con arreglo a lo dispuesto en los artículos 112.1.d) y 127.1.c), el expediente técnico correspondiente incluirá el informe o informes de los evaluadores sobre el Método Común de Seguridad para la evaluación de riesgos.

2.5 Vigilancia por parte de los organismos notificados.

2.5.1 El organismo notificado encargado de verificar la realización del subsistema deberá tener acceso permanente a las obras, talleres de fabricación, zonas de almacenamiento y de prefabricación, a las instalaciones de ensayo y, en general, a todo lugar que considere necesario para el cumplimiento de su función. El solicitante deberá remitir al organismo notificado todos los documentos necesarios a tal fin y, en particular, los planes de implementación y la documentación técnica del subsistema.

2.5.2 El organismo notificado responsable de comprobar la implementación llevará a cabo auditorías periódicas para confirmar que se cumple lo dispuesto en la ETI o las ETI aplicables. Presentará un informe de auditoría a los encargados de la implementación. Su presencia podrá ser requerida en determinadas fases de la obra.

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

2.5.4 El organismo notificado deberá estar en condiciones de supervisar un subsistema en el que se haya montado un componente de interoperabilidad a fin de evaluar, cuando así lo requiera la ETI correspondiente, su idoneidad para el uso dentro del entorno ferroviario en que se quisiera utilizar.

2.6 Presentación. El solicitante conservará una copia del expediente técnico que acompaña a la declaración «CE» de verificación durante toda la vida útil del subsistema. Esta documentación será remitida, previa solicitud, a cualquier Estado miembro de la Unión Europea o a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.

La documentación presentada en el marco de una solicitud de autorización de entrada en servicio se presentará ante la autoridad a la que se solicita dicha autorización. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá solicitar que parte o partes de los documentos presentados junto con la autorización sean traducidos al idioma castellano.

2.7 Publicación. Todo organismo notificado publicará con carácter periódico la información pertinente relacionada con:

- a) Las solicitudes de verificación y las DVI recibidas;
- b) la solicitud de evaluación de la conformidad e idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad;
- c) las DVI expedidas o denegadas;
- d) los certificados de verificación y los certificados «CE» de idoneidad para el uso expedidos o denegados;
- e) los certificados de verificación expedidos o denegados.

2.8 Lengua. Los expedientes y la correspondencia relacionados con el procedimiento de verificación «CE» se redactarán en idioma castellano cuando la empresa solicitante esté establecida en España o bien en otra lengua oficial de la Unión Europea aceptada por el solicitante.

3. Certificado de verificación expedido por un organismo designado

3.1 Introducción. En caso de que se apliquen normas nacionales, la verificación incluirá un procedimiento por el que el organismo designado comprobará y certificará que el subsistema cumple las pertinentes normas nacionales, notificadas con arreglo al artículo 75, en relación con cada Estado miembro de la Unión Europea en el que se pretenda que el subsistema sea autorizado para su entrada en servicio.

3.2 Certificado de verificación. El organismo designado expedirá el certificado de verificación destinado al solicitante.

Este certificado incluirá una referencia precisa a la norma o normas nacionales cuya conformidad haya examinado el organismo designado en el proceso de verificación.

En el caso de las normas nacionales relativas a los subsistemas que compongan un vehículo, el organismo designado dividirá el certificado en dos partes: una donde consten las referencias a las normas nacionales estrictamente relacionadas con la compatibilidad técnica entre el vehículo y la red, y otra sobre todas las demás normas nacionales.

3.3 Expediente. El expediente compilado por el organismo designado que acompaña al certificado de verificación en el caso de las normas nacionales, deberá incluirse en el expediente técnico que acompaña a la declaración «CE» de verificación a que se refiere el apartado 2.4 y contener los datos técnicos pertinentes para la evaluación de la conformidad del subsistema con dichas normas nacionales.

3.4 Lengua. Los expedientes y la correspondencia relacionados con el procedimiento de verificación «CE» se redactarán en idioma castellano cuando la empresa solicitante esté establecida en España, o bien en otra lengua oficial de la Unión Europea aceptada por el solicitante.

4. Verificación de partes de subsistemas de conformidad con el artículo 87, apartado 7

En los casos en que se vaya a expedir un certificado de verificación para determinadas partes de un subsistema, las disposiciones del presente anexo se aplicarán, *mutatis mutandis*, a dichas partes.

ANEXO XIII

Características técnicas preliminares del subsistema

1. Dentro de la comunicación previa se incluirá la información relativa a las características técnicas preliminares de cada uno de los subsistemas afectados por la actuación. Esta información se facilitará desglosada por subsistemas y se elaborará en base a los datos más actualizados que se disponga en el momento de elaborar la citada comunicación previa.

2. La información de cada subsistema se referirá a sus características generales, sus interfaces, sus elementos singulares, las novedades técnicas que, en su caso, comporte y, en general, cualquier otra información relevante para conocer la magnitud del cambio propuesto, poder determinar el procedimiento requerido para su entrada en servicio y, eventualmente, decidir la forma de seguimiento del proceso de construcción y evaluación del subsistema.

Se considerarán elementos singulares aquellos que conlleven la existencia de riesgos específicos. Entre otros, se considerarán elementos singulares los túneles con longitud superior a 5 km, y los viaductos de longitud mayor a 1 km.

Se considerará novedoso un subsistema o un elemento del mismo cuando comporte aspectos técnicos para los cuales no existan normas o especificaciones técnicas de soporte o sistemas de referencia comparables para todo su ciclo de vida útil como: nuevos tipos de cambiadores de ancho, superestructura de vía de vía de 3 hilos, nuevos tipos de aparatos de vía o nuevas tecnologías relativas a los subsistemas energía o CMS.

3. En caso de modificación de subsistemas existentes, la información reflejará claramente los subsistemas que se modifican, las características que se mantienen y las que se modifican, así como si la modificación afecta al conjunto de la línea, estación o terminal o solo a parte. Cuando se modifiquen las características técnicas, la información incluirá, tanto las nuevas características, como las pre-existentes.

4. Si las características preliminares de algún subsistema no se conocen en el momento de la comunicación previa, podrá informarse de ellas en una comunicación previa posterior.

Cuando alguna de las características técnicas se modifique, deberá remitirse una comunicación previa complementaria dando cuenta de ello.

5. La información relativa a las características técnicas preliminares de cada uno de los subsistemas afectados por la actuación se adecuará a cada caso, tomando como referencia la siguiente:

i. Características técnicas preliminares de carácter general.

- Tipo de tráfico.
- Ancho de vía.
- Longitud máxima de los trenes de viajeros y/o mercancías.
- Velocidades de diseño: máxima y mínima.
- Carga máxima por eje.

ii. Características técnicas preliminares del subsistema infraestructura.

- Parámetros de trazado.
- Secciones transversales tipo. Gálibos.
- Características técnicas de la plataforma.
- Elementos singulares o novedosos. Características.
- Características técnicas de los túneles: Sección tipo, revestimiento, método constructivo, aceras, galerías de conexión, en su caso.
- Características técnicas de las estructuras: tipología, método constructivo, longitud, número de vanos, luces.
- Existencia o no de pasos a nivel.
- Existencia o no de cerramiento. Características.
- Características técnicas de las estaciones y/o terminales: vías generales y vías de apartado, andenes, pasos entre andenes, áreas técnicas, áreas de atención al viajero o de tratamiento de mercancías. Accesibilidad.
- Tipología y armamento de la vía.
- Tipología de los aparatos de vía.

- Interfaces con otros subsistemas.

iii. Características técnicas preliminares del subsistema energía.

- Tensión(es) eléctrica(s) de funcionamiento.
- Tipología de las instalaciones de captación de energía por los trenes.
- Subestaciones: tipología, potencia.
- Elementos novedosos. Características.
- Interfaces con otros subsistemas.

iv. Características técnicas preliminares del subsistema CMS.

- Tipo de bloqueo.
- Tipos de enclavamientos.
- Programa de explotación.
- Sistemas de detección de trenes.
- Sistemas de protección de tren. En el caso de implantarse ERTMS/ETCS deberán indicarse las versiones de SRS y en sistemas ASFA se indicará la versión del mismo con la que serán conformes los equipos fijos. Sistemas de conducción automática, en su caso.
- Sistemas de control centralizado de explotación y de formación automática de itinerarios.
- Sistemas de comunicación GSM-R y/o «tren-tierra». Telemandos.
- Elementos novedosos o singulares. Características.
- Existencia de otros elementos de detección (caída de objetos, viento lateral, ejes/cajas calientes, arrastre de objetos, etc.) o de control de elementos (pasos a nivel, conmutación de tensión en la línea aérea de contacto, etc.).
- Interfaces con otros subsistemas.

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.