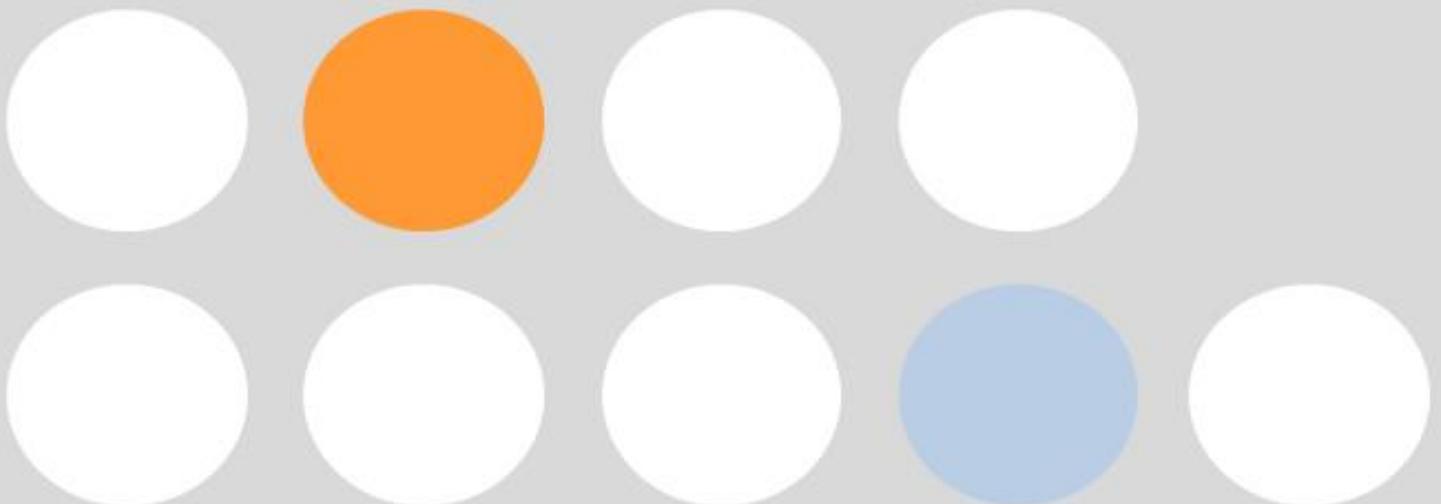




Guía sobre el
PROCESO PARA LA
SOLICITUD Y
OBTENCIÓN DE
AUTORIZACIÓN
PROVISIONAL DE
CIRCULACIÓN
0.02.02-05-GU-01
Versión 01



CONTROL DOCUMENTAL

	NOMBRE	PUESTO	FIRMA
ELABORADO			
REVISADO			
APROBADO			

Firmado en el original

CONTROL DE VERSIONES

Versión	Fecha	Motivo
01	Jul-2023	Aprobación de la guía

ÍNDICE

1	Objeto	4
2	Contexto en el que se desarrolla la presente guía	4
3	Definiciones	5
4	Abreviaturas	8
5	Documentos de referencia y normativa de aplicación	8
6	Casos en los que es necesario realizar una solicitud de APC	9
7	Procedimiento para la obtención de una APC	10
	7.1 Comunicación con la AESF	10
	7.2 Plazos relativos al procedimiento de solicitud de APC.....	11
	7.3 Recurso frente a las decisiones de la AESF	11

1 OBJETO

El objeto de esta guía es aclarar las dudas más frecuentes que suelen plantear los solicitantes y clarificar los procesos de autorización provisional de circulación (APC), en los que siempre interviene la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF), para aquellos vehículos ferroviarios que no cuenten con una autorización que, con sus condiciones y restricciones de uso establecidas, les habilite a circular por la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG).

Quedan excluidos del ámbito de aplicación de la presente Guía los procesos de solicitud de permiso de acceso a la red, que deben ser gestionados ante el administrador de infraestructura correspondiente.

La presente Guía se debe emplear juntamente con la regulación legal en la materia, debiendo considerarse únicamente como una herramienta de ayuda, sin que sustituya o tenga validez en lo que contradiga a dicha regulación.

2 CONTEXTO EN EL QUE SE DESARROLLA LA PRESENTE GUÍA

El artículo 21.3 de 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**, establece el contenido que debe tener el expediente documental que necesariamente debe acompañar a toda solicitud de autorización de puesta en el mercado de un vehículo ferroviario o autorización de tipo de vehículo que se realice a través de OSS.

Por otro lado, dicho artículo también señala la posibilidad de que las ANS competentes para un determinado proyecto puedan emitir autorizaciones temporales que permitan al solicitante de la autorización en OSS reunir todas las pruebas necesarias para conformar el expediente de solicitud. Sin embargo, no se desarrolla el procedimiento que permita gestionar este tipo de autorizaciones temporales.

Esta Directiva ha sido transpuesta al ordenamiento jurídico español a través del **Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias**, que en el Capítulo II de su Título III recoge las disposiciones relativas a la autorización de vehículos ferroviarios.

Ahondando en este concepto, el **Reglamento (UE) nº 2018/545, 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**, señala en su artículo 19 que las ANS sólo podrán expedir autorizaciones temporales con el fin de utilizar el vehículo en ensayos en la red si así se establece en su marco jurídico nacional, indicando que la evaluación de dichas solicitudes debe regularse mediante legislación exclusivamente nacional.

Teniendo en cuenta lo descrito en los párrafos anteriores, el RD 929/2020 dedica un artículo específico a desarrollar este precepto, concretamente el artículo 133, en el cual se define y desarrolla, además del concepto de autorización provisional de circulación (en referencia a las autorizaciones temporales definidas en la Directiva (UE) 2016/797 de aplicación para unos casos concretos), el permiso de acceso a la red que concede el AI para la mayor parte de pruebas, ensayos o traslados que se realicen sobre la RFIG.

Tal y como establece el mencionado artículo 133 del RD 929/2020: “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”.

En este sentido, la solicitud de permiso acceso a la red (PAR) para la realización de pruebas, ensayos o traslados deberá presentarse al AI, mientras que las solicitudes de APC deben presentarse a la AEF, una vez que la entidad solicitante disponga del PAR concedido por AI.

A diferencia del PAR, la APC únicamente es necesaria en ciertos casos específicos que se recogen en el artículo 133.9 del RD 929/2020.

Dada la complejidad del proceso de autorización, esta guía busca facilitar la aplicación del marco legal, así como clarificar los detalles del proceso de solicitud de APC.

3 DEFINICIONES

- **Administrador de Infraestructura:** *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.* [Fuente: RD 929/2020, ANEXO I.5]
- **Autoridad Nacional de Seguridad (ANS):** *El organismo nacional encargado de las funciones relativas a la seguridad ferroviaria o cualquier organismo al que varios Estados miembros hayan encomendado dichas funciones para garantizar un régimen unificado de seguridad;* [Fuente: Directiva 2016/798, art. 3]

En la Red Ferroviaria de Interés General lo es la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. [Fuente: RD 929/2020, ANEXO I.13]

- **Autorización de tipo de vehículo:** *La decisión emitida por la entidad responsable de la autorización 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 de tipo del vehículo y que hayan de aplicarse a todos los vehículos autorizados de conformidad con dicho tipo.* [Fuente: Reglamento (UE) nº 2018/545, art. 2.16]
- **Autorización de puesta en el mercado de vehículos (APM):** *La decisión emitida por la entidad responsable de la autorización 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. [Fuente: Reglamento (UE) nº 2018/545, art. 2.15]

- **Autorización provisional de circulación (APC):** Decisión emitida por la AESF basada en una garantía razonable de que el solicitante, junto con la empresa ferroviaria encargada de las circulaciones, tras la realización del proceso de gestión de riesgos del apartado 133.4 del RD 929/2020, ha llegado a la conclusión de que los riesgos están adecuadamente controlados. La autorización provisional de circulación se basará en un informe favorable para el acceso a la red, emitido por el administrador de la infraestructura, tras haber realizado el solicitante el proceso de concertación con dicho administrador, tal y como viene recogido en dicho artículo 133.
- **Entidad responsable de la autorización:** La entidad que expide la autorización de tipo de vehículo y/o la autorización de puesta en el mercado de un vehículo. [Fuente: Reglamento (UE) nº 2018/545, art. 2.1]
- **ETCS system compatibility (ESC):** registro de compatibilidad técnica entre las partes de ETCS a bordo y las partes de ETCS en tierra de los subsistemas de CMS dentro de un ámbito de utilización. El tipo ESC deberá ser el valor asignado para registrar la compatibilidad técnica entre un ETCS a bordo y una sección del ámbito de utilización. Todas las secciones de la red de la Unión Europea que requieran el mismo conjunto de controles para la demostración de ESC deberán tener el mismo tipo ESC. [Fuente: ETI CMS, ap. 4.2.17.1].
- **European Train Control System (ETCS):** 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 [Fuente: RD 929/2020. Anexo I.33].
- **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; un organismo de evaluación de la conformidad se clasifica como «**organismo notificado**» tras una notificación por un Estado miembro; un organismo de evaluación de la conformidad se clasifica como «**organismo designado**» tras una designación por un Estado miembro [Fuente: Directiva 2016/798. Anexo I.17].
- **Permiso de acceso a la red (PAR):** Consentimiento del administrador de infraestructuras para la realización de circulaciones de pruebas, ensayos o traslados que 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.*
- **Red Ferroviaria de Interés General (RFIG):** *La Red Ferroviaria de Interés General, conforme establece el artículo 4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, está integrada por las infraestructuras ferroviarias que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado español o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal sistema común de transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas comunidades autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional.*
El Catálogo de infraestructuras ferroviarias de la RFIG, referido en el Art. 4.4 de la Ley 38/2015, se encuentra publicado en la Orden FOM 710/2015. En dicho catálogo se relacionan las líneas y tramos conforme a un código oficial asignado y se expresa su origen y destino, así como una breve referencia a sus características técnicas. [Fuente: Manual del Sistema de Gestión]
 - **Radio system compatibility (RSC):** *registro de compatibilidad técnica entre la radiocomunicación de voz o datos a bordo y las partes en tierra de GSM-R de los subsistemas de CMS. El tipo RSC deberá ser el valor asignado para registrar la compatibilidad técnica entre la radiocomunicación de voz o datos y una sección del ámbito de utilización. Todas las secciones de la red de la Unión Europea que requieran el mismo conjunto de controles para la demostración de RSC deberán tener el mismo tipo RSC. [Fuente: ETI CMS, ap. 4.2.17.2].*
 - **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 [Fuente: RD 929/2020. Anexo I.72].*
 - **Solicitante:** *La persona física o jurídica que solicita una autorización (de tipo de vehículo o de puesta en el mercado de vehículos), ya sea una empresa ferroviaria, un administrador de infraestructuras o bien otras personas físicas o jurídicas, como el fabricante, el propietario o el poseedor [Fuente: RD 929/2020. Anexo I.79].*
 - **Tipo de vehículo:** *Un tipo de vehículo por el que se definan 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. [Fuente: Directiva 2016/797. Anexo I.26]*
 - **Vehículo:** *Un vehículo ferroviario que circula con sus propias ruedas por líneas ferroviarias, con o sin tracción. Un vehículo está compuesto por uno o más subsistemas estructurales y funcionales. [Fuente: RD 929/2020. Anexo I.91]*

4 ABREVIATURAS

- **AESF** - Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria
- **AI** – Administrador de infraestructuras ferroviarias
- **ANS** – Autoridad Nacional de Seguridad
- **APC** – Autorización provisional de circulación
- **APM** – Autorización de puesta en el mercado
- **AsBo** - Organismo de evaluación de la seguridad
- **ERADIS** – Base de datos sobre interoperabilidad y seguridad de la Agencia Ferroviaria Europea
- **ERATV** – Registro Europeo de Tipos de Vehículos Autorizados
- **ESC** – ETCS system compatibility (compatibilidad de sistemas ETCS)
- **ETCS** – European Train Control System (sistema europeo de control del tren)
- **ETI CMS** – Especificación Técnica de Interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea
- **EUAR** – Agencia Ferroviaria de la Unión Europea
- **NoBo** – Organismo de evaluación de la conformidad - Organismo Notificado
- **NVE** – Número de Vehículo Europeo
- **OSS** – Ventanilla Única Europea (One-Stop Shop, OSS por sus siglas en inglés)
- **PAR** – Permiso de acceso a la red
- **RCF** – Reglamento de Circulación Ferroviaria
- **RD 929/2020** – Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias
- **RFIG** - Red Ferroviaria de Interés General
- **RSC** – Radio system compatibility (compatibilidad de sistemas de radio)

5 DOCUMENTOS DE REFERENCIA Y NORMATIVA DE APLICACIÓN

- Directiva (UE) nº 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.*
- Reglamento de Ejecución (UE) nº 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.*

- Reglamento (UE) nº 1302/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de «material rodante - locomotoras y material rodante de viajeros» del sistema ferroviario en la Unión Europea (ETI LOC&PAS).
- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.
- Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.
- Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.

6 CASOS EN LOS QUE ES NECESARIO REALIZAR UNA SOLICITUD DE APC

1. Los casos excepcionales en los que se requiere de una APC emitida por la AESF, que complemente al PAR del AI, siempre se enmarcan en un proceso de obtención de una APM de un vehículo que no cuente con una autorización, con sus condiciones y restricciones de uso, que ampare su circulación, y quedan enumerados en el artículo 133.9 del RD 929/2020:

- a) cuando las circulaciones previstas al amparo de la APC sean solicitadas para la realización de ensayos en la RFIG 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 (aquí quedan excluidas las pruebas de validación funcional y verificación CE de los subsistemas), 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.
- b) cuando sea necesaria la realización de ensayos en la RFIG que vengan motivados por cualquier duda justificada que tenga la EUAR o la AESF, en relación con el expediente sobre el vehículo o el tipo de vehículo.

2. En relación con el anterior apartado 1.a), se podría concluir que, a día de hoy, los casos identificados dentro de este supuesto se limitan a aquellos en los que, encontrándonos dentro de un proceso de solicitud de APM, sea necesario realizar pruebas de compatibilidad de sistemas ETCS y radio (chequeos ESC/RSC) según la ETI CMS, en relación a las cuales la AESF publicó la Nota Técnica NT-02/2020:

https://www.seguridadferroviaria.es/recursos_aesf/nt-02-2020-esc-rsc.pdf).

3. Según se recordó por medio de la citada NT-02/2020, estos controles de compatibilidad deben ser verificados por el correspondiente Organismo Notificado (NoBo), siendo finalmente el solicitante quien emitirá una declaración ESC/RSC del subsistema.

4. Esta documentación debe formar parte de la solicitud de autorización del vehículo, según el procedimiento de autorización de vehículos establecido por el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545

de la Comisión, de 4 de abril de 2018, siendo necesario que, en la resolución de autorización, para que esta pueda emitirse, figure al menos un Tipo ESC/RSC de los correspondientes a las diferentes áreas de uso para las que se está solicitando la autorización de tipo de vehículo.

5. En particular, dicha documentación forma parte de las evidencias correspondiente al punto d) del apartado 1 del artículo 127 del RD 929/2020, sobre la solicitud de APM del vehículo, es decir, de la compatibilidad técnica del vehículo con la red en el área de uso, 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.

6. Como antes se indicaba, estos supuestos aplican a los vehículos que deban someterse a un proceso de solicitud de APM (ya sean vehículos nuevos o modificaciones de vehículos ya autorizados que conlleven un nuevo proceso de autorización), y siempre que las pruebas se realicen con el **vehículo en configuración no autorizada**. Así, si una determinada modificación no requiere nueva APM, tampoco será preciso APC alguna, puesto que la APM anterior cubriría la configuración modificada (modificación que no requiere de nueva autorización).

7. Finalmente, se recuerda que para todos los casos en los que se requiera la realización de cualquier prueba, ensayo o un traslado de un vehículo que se encuentre inmerso en un proceso de puesta en el mercado de los subsistemas o del vehículo, se requerirá, tal y como dicho artículo 133 del RD 929/2020 establece, del correspondiente permiso de acceso a la red (PAR) del administrador de infraestructuras.

7 PROCEDIMIENTO PARA LA OBTENCIÓN DE UNA APC

1. En primer lugar, como se ha adelantado anteriormente, siempre que un solicitante desee realizar circulaciones, pruebas o traslados con un vehículo que no cuente con una autorización, ya sea una emitida en el marco del RD 929/2020 o bien bajo algún régimen anterior, será necesario que, en primer lugar, se dirija al AI para la obtención del preceptivo PAR.

2. El proceso para la obtención del PAR queda bajo la exclusiva responsabilidad del AI, de manera que la AESF no interviene en ningún punto de dicho proceso, salvo excepcionalmente en el supuesto del apartado 8 del artículo 133 del RD 929/2020.

3. Una vez que el solicitante haya obtenido el PAR del AI, y exclusivamente para los casos mencionados en el apartado 6 anterior, el solicitante debe dirigirse a la AESF para la obtención de la APC.

7.1 Comunicación con la AESF

1. La AESF, al objeto de facilitar al sector el proceso de solicitud de APC, ha creado en su Sede Electrónica un trámite específico al efecto, el cual está disponible a través del siguiente enlace:

https://sede.mitma.gob.es/SEDE ELECTRONICA/LANG CASTELLANO/GRUPO FOMENTO/INFRA FERROVIARIAS/solicitud_autorizacion_provisional_circulacion_pruebas_ensayos_traslados/default.htm

2. Dicho trámite debe utilizarse siempre que se pretenda obtener una APC por parte de algún solicitante, tanto para la primera presentación de la solicitud, como para las siguientes entregas de documentación correspondientes a peticiones de subsanación, así como también en aquellos casos en los que un solicitante desee consultar a la AESF sobre la necesidad de realizar o no una solicitud de APC. De igual manera, en caso de que se desee solicitar un recurso ante una decisión de la AESF relativa a una solicitud de APC, se deberá hacer uso del trámite indicado.

3. La documentación a presentar por el solicitante se compone, fundamentalmente, del formulario de solicitud de APC que puede encontrarse en el anterior enlace (en formato .xlsx), y complementariamente, de toda aquella documentación que sea de aplicación al proceso para dar cumplimiento a cada uno de los apartados del formulario. En aquellos casos en los que el volumen de información que proporcione el solicitante sea muy elevado, se podrá solicitar acceso al sistema COMPORTE de la AESF, donde podrá entregar todos los documentos anejos al expediente.

4. Por último, la documentación que emita la AESF solicitando una subsanación de la documentación presentada en relación con este tipo de solicitudes, será accesible a los solicitantes a través de dicho trámite. Sin embargo, la Resolución de la AESF mediante la cual se hace efectiva la emisión de la APC será enviada al solicitante mediante correo electrónico.

7.2 Plazos relativos al procedimiento de solicitud de APC

1. Respecto al plazo, tal y como establece el apartado 4 del artículo 133 del RD 929/2020: *“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.”*

2. En este sentido, se debe aclarar que el plazo legal comienza una vez que la AESF ha recibido de forma completa toda la información y documentación que compone la solicitud, y no desde que se facilita la documentación por primera vez.

7.3 Recurso frente a las decisiones de la AESF

1. Contra las decisiones de la AESF que pongan fin a la vía administrativa podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante el Juzgado Central Contencioso-Administrativo de Madrid (Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas y Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa), en el plazo de DOS MESES o, previa y potestativamente, recurso de reposición ante la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el plazo de UN MES.

