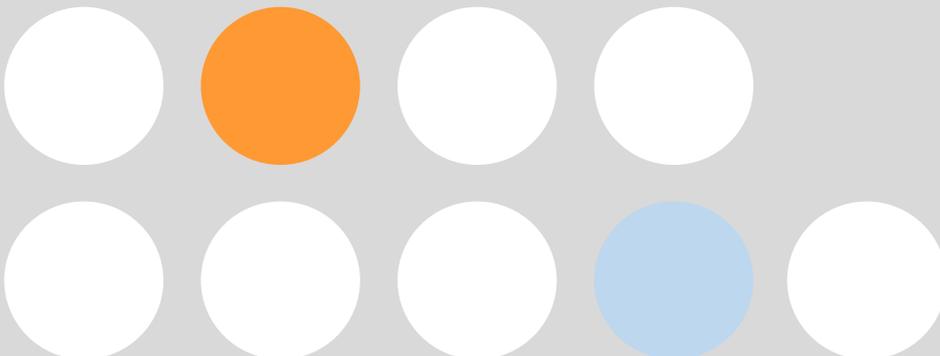


Guía para la  
**SOLICITUD DE  
AUTORIZACIÓN DE  
ENTRADA EN SERVICIO  
DE SUBSISTEMAS  
ESTRUCTURALES  
FIJOS Y DE PUESTA EN  
SERVICIO DE LÍNEAS,  
TRAMOS, ESTACIONES  
Y TERMINALES**

O-02.03-03-GU-01

*Versión 01*



## CONTROL DOCUMENTAL

	NOMBRE	FIRMA	PUESTO	FECHA
ELABORADO				
REVISADO				
VISTO BUENO				
APROBADO				

Firmado en el original

## CONTROL DE VERSIONES

Versión	Fecha	Motivo
01	Abril 2024	Aprobación de la guía

## CONTENIDO

<b>1</b>	<b>Objeto .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Contexto en el que se desarrolla la presente guía .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Definiciones .....</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Abreviaturas .....</b>	<b>5</b>
<b>5</b>	<b>Documentos de referencia y normativa de aplicación .....</b>	<b>6</b>
<b>6</b>	<b>Proceso de autorización .....</b>	<b>7</b>
<b>7</b>	<b>Presentación de solicitudes .....</b>	<b>9</b>
7.1	Presentación de solicitud y expediente .....	9
7.2	Solicitud de AES de subsistemas estructurales fijos .....	9
7.3	Solicitud de APS de líneas, tramos, estaciones y terminales .....	13
7.4	Documentación adicional.....	15

## 1 OBJETO

El objeto de esta guía es informar a los solicitantes de una autorización de entrada en servicio (AES) de subsistemas estructurales fijos y de puesta en servicio (APS) de líneas, tramos, estaciones y terminales, sobre la documentación a aportar, así como de los trámites a seguir, clarificando los requisitos que debe cumplir el expediente que acompaña a la mencionada solicitud. La presente guía se debe emplear conjuntamente 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 6.5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario (en adelante, LSF) establece que *“antes de 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, será necesario contar con una autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en la que se declare que la línea ferroviaria o el tramo correspondiente pueden entrar en servicio, al cumplir con las condiciones de seguridad exigidas por la normativa aplicable”*. Añade que *“reglamentariamente, se determinarán el procedimiento y los requisitos necesarios para la autorización”*.

Por su parte, 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, por medio de sus artículos 18 y 19, establece las condiciones para la obtención de autorizaciones de entrada en servicio de subsistemas estructurales fijos.

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 (en adelante, RD 929/2020), que en el Capítulo I de su Título III recoge las disposiciones relativas a la autorización de subsistemas fijos y líneas.

En particular, el artículo 106.3 del RD 929/2020 establece que la AESF 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.

### 3 DEFINICIONES

- **Organismo de evaluación de la conformidad:** organismo al que se ha notificado o designado, previa 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.
- **Organismo de evaluación de la seguridad:** persona, organización o entidad independiente y competente, interna o externa, que lleva a cabo 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) nº 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) nº 352/2009.*
- **Proponente:** a los efectos de esta guía, puede ser:
  - a) Un administrador de infraestructura.
  - b) Una entidad contratante o un fabricante cuando invitan a un organismo notificado o a un organismo designado a aplicar el procedimiento de verificación «CE».
  - c) El solicitante de una autorización de puesta en servicio de subsistemas estructurales.
- **Solicitante:** a los efectos de esta guía, es la persona física o jurídica que solicita la autorización.

### 4 ABREVIATURAS

- **AES** – Autorización de Entrada en Servicio.
- **AESF** - Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.
- **APS** – Autorización de Puesta en Servicio.
- **AsBo** – Organismo de evaluación independiente de la seguridad.
- **CE** – Comisión Europea.
- **CIAF** – Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.
- **CMS** – Control, mando y señalización.
- **DeBo** – Organismo designado.
- **DGPCE** - Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior.
- **ERTMS** – European Rail Traffic Management System.

- **ETI** – Especificación técnica de interoperabilidad.
- **EUAR** – European Union Agency for yRailways.
- **GSM-R** – Global System for Railway Mobile Communications
- **MCS** – Método común de seguridad.
- **NoBo** – Organismo notificado.
- **NNN** – Normativa nacional notificada.
- **RFIG** – Red Ferroviaria de Interés General.

## 5 DOCUMENTOS DE REFERENCIA Y NORMATIVA DE APLICACIÓN

- [1] 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.
- [2] Reglamento de Ejecución (UE) 2019/250 de la Comisión de 12 de febrero de 2019 relativo a las plantillas para las declaraciones y los certificados «CE» de los componentes y los subsistemas de interoperabilidad ferroviaria, al modelo de declaración de conformidad con un tipo autorizado de vehículo ferroviario y a los procedimientos de verificación «CE» para subsistemas de conformidad con la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se deroga el Reglamento (UE) nº 201/2011 de la Comisión (RUE 2019/250).
- [3] Reglamento de Ejecución (UE) 2019/777 de la Comisión de 16 de mayo de 2019 sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria y por el que se deroga la Decisión de Ejecución 2014/880/UE (RUE 2019/777)
- [4] Reglamento de Ejecución (UE) nº 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) nº 352/2009.
- [5] Reglamento de Ejecución (UE) nº 2020/424 de la Comisión, de 19 de marzo de 2020, relativo a la presentación de información a la Comisión en relación con la no aplicación de las especificaciones técnicas de interoperabilidad de conformidad con la Directiva (UE) 2016/797.
- [6] Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad.
- [7] Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.
- [8] Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.
- [9] Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, por el que se aprueba la Norma Básica de Autoprotección de los centros, establecimientos y dependencias dedicados a actividades que puedan dar origen a situaciones de emergencia.
- [10] Orden TMA/135/2023, de 15 de febrero, por la que se aprueban la instrucción ferroviaria para el proyecto y construcción del subsistema de infraestructura (IFI) y la instrucción ferroviaria para el proyecto y construcción del subsistema de energía (IFE) y se modifican la Orden FOM/1630/2015, de 14 de julio, por la que se aprueba la

Instrucción ferroviaria de gálibos y la Orden FOM/2015/2016, de 30 de diciembre, por la que se aprueba el Catálogo Oficial de Señales de Circulación Ferroviaria en la Red Ferroviaria de Interés General.

- [11] Resolución Circular 2/2017, de la AESF, sobre normas técnicas nacionales relativas a las especificaciones técnicas de interoperabilidad de infraestructura, energía, personas de movilidad reducida y control-mando y señalización, y organismos encargados de su verificación.
- [12] Resolución Circular 2/2019, de la AESF, de modificación de la Resolución Circular 2/2017, sobre normas técnicas nacionales relativas a las especificaciones técnicas de interoperabilidad de infraestructura, energía, personas de movilidad reducida y control-mando y señalización, y organismos encargados de su verificación.
- [13] Resolución 13/2020 de la AESF, sobre admisión de documentos electrónicos depositados en repositorios.
- [14] Resolución 2/2024 de la AESF sobre normas técnicas nacionales en el ámbito de la interoperabilidad relativas a los subsistemas estructurales fijos.
- [15] Guía sobre la tramitación de solicitudes de no aplicación de las ETI o disconformidad con las normas nacionales (O-02.01-01-GU-02 - Versión 1).
- [16] Recomendación Técnica 1/2015 de la AESF sobre los procesos previos a la puesta en servicio de nuevas líneas o el inicio de la explotación de nuevos tipos de servicios.
- [17] Recomendación Técnica 1/2018 sobre la comunicación de las declaraciones «CE» de componentes de interoperabilidad y subsistemas a ERADIS.

Se deberán aplicar en su última versión en vigor, incluyendo las modificaciones que hayan podido sufrir y teniendo en consideración los períodos transitorios en ellas definidos.

## 6 PROCESO DE AUTORIZACIÓN

De modo general, el proceso se puede dividir en las siguientes fases:

- 1) **Comunicación previa de actuaciones en subsistemas fijos.** Este trámite inicial se realiza en virtud del artículo 18.6 de la Directiva UE 2016/797 de Interoperabilidad de 11 de mayo de 2016 [1] y de los artículos 107 y 109 del RD 929/2020 [8]. Tiene el objetivo principal de valorar la necesidad o no de AES y APS por parte de la AESF al finalizar el proceso de verificación y evaluación correspondiente. También tiene por objeto determinar las eventuales acciones de supervisión que puedan considerarse necesarias durante el proceso de diseño, fabricación y construcción e, incluso, identificar problemas que puedan dificultar el proceso posterior de puesta en servicio.
- 2) **Notificación de proyectos antes de su aprobación,** en cumplimiento del artículo 6.1 de la LSF [7] y del artículo 110 del RD 929/2020 [8]. Esta notificación tiene carácter meramente informativo y puede coincidir con el trámite de comunicación previa si la actuación está definida en un único proyecto.

- 3) **En caso de proyectos de ERTMS, solicitud de aprobación de la solución técnica prevista a la EUAR**, en virtud del artículo 113 del RD 929/2020 [8]. La Decisión Positiva de la EUAR es requisito indispensable para la emisión de la APS/AES por parte de la AESF.
- 4) En su caso, **solicitud de no aplicación de especificaciones técnicas de interoperabilidad o de desconformidad con las normas nacionales para subsistemas estructurales fijos**, en los supuestos contemplados en los artículos 83 y 86 del RD 929/2020 [8]. La AESF dispone en su web de una Guía dirigida a los solicitantes para clarificar el proceso de tramitación de estas solicitudes [15].
- 5) **Realización de procesos previos a la puesta en servicio de nuevas líneas o el inicio de la explotación de nuevos tipos servicios**, una vez que la infraestructura se encuentra en condiciones sensiblemente similares a las nominales de la línea. Principalmente, se contemplan los siguientes:
  - a) Pruebas de fiabilidad de la infraestructura.
  - b) Por parte de las empresas ferroviarias:
    - Evaluación de riesgos de la nueva explotación.
    - Formación de maquinistas.
    - Análisis de la compatibilidad tren-ruta.
  - c) Gestión de riesgos compartidos entre administrador de la infraestructuras y empresas ferroviarias.

En esta fase previa también se recomienda que el solicitante adelante una versión preliminar de la documentación que acompañará a la solicitud de APS, para que se pueda iniciar el proceso de evaluación del expediente en la AESF y evitar dificultades en una fase posterior.

Estos procesos están recogidos en la Recomendación 1/2015 de la AESF [16].

- 6) **Autorización de Entrada en Servicio (AES) de subsistemas fijos y, en su caso, Autorización de Puesta en Servicio (APS) de líneas, tramos, estaciones y terminales**. La documentación que debe acompañar a la solicitud está definida en los artículos 112 y 117 del RD 929/2020 [8].

El objeto de esta guía se centra en clarificar los requisitos que debe cumplir esta documentación.

## 7 PRESENTACIÓN DE SOLICITUDES

### 7.1 PRESENTACIÓN DE SOLICITUD Y EXPEDIENTE

El procedimiento se inicia por el solicitante de la AES/APS.

La presentación de las solicitudes se realizará por alguno de los siguientes medios:

- Por Registro Electrónico, a través del Punto de Acceso al registro electrónico de la AGE (<http://administracion.gob.es/>).
- Por la Sede electrónica de la AESF, a través del procedimiento habilitado en la siguiente dirección

[\(https://sede.mitma.gob.es/SEDE\\_ELECTRONICA/LANG\\_CASTELLANO/GRUPO\\_FOMENTO/INFRA\\_FERROVIARIAS/AESF\\_SOLICITUDES/\)](https://sede.mitma.gob.es/SEDE_ELECTRONICA/LANG_CASTELLANO/GRUPO_FOMENTO/INFRA_FERROVIARIAS/AESF_SOLICITUDES/)

**Se recomienda el uso de este sistema para relacionarse con la AESF.**

No obstante, debido a que los expedientes que acompañan a las solicitudes de APS/AES suelen ser muy voluminosos en términos informáticos, se admite su depósito en repositorios. Para ello, se deberá tener en consideración la Resolución 13/2020 de la AESF [13].

### 7.2 SOLICITUD DE AES DE SUBSISTEMAS ESTRUCTURALES FIJOS

Las evidencias documentales que debe contener el expediente que acompaña a la solicitud de AES de subsistemas estructurales fijos viene establecida en el artículo 112.1 del RD 929/2020 [8].

Para facilitar el trabajo de revisión del expediente, se recomienda que la solicitud incluya un guion de la documentación presentada ajustado al orden establecido en dicho artículo 112.1 del RD 929/2020 [8]. Esta documentación deberá cumplir los siguientes requisitos:

- 1) **Informe resumen** de la actuación con los aspectos más relevantes para la obtención de la AES del subsistema, como pueden ser las características técnicas principales del subsistema, el ámbito físico y funcional afectado, la normativa principal de referencia, la descripción de los procesos de verificación CE y de evaluación del riesgo, así como las condiciones de aplicación o restricciones de uso previstas.

Este documento es potestativo, pero permite al equipo instructor de la AESF tener una primera visión general de los aspectos más importantes a tener en cuenta durante su revisión del expediente.

- 2) **Declaraciones «CE» de verificación de los subsistemas** (artículo 112.1.a del RD 929/2020 [8]).

En cuanto a su formato y contenido, se deberán ajustar a las plantillas recogidas en los Anexos II y III del RUE 2019/250 de 12 de febrero [2], en función de si el subsistema en cuestión es nuevo o modificado y, en este último caso, de si ya había entrado en servicio con una declaración «CE» o no.

En particular, las declaraciones «CE» deberán ser emitidas por el solicitante de la autorización y determinarán claramente el ámbito geográfico cubierto por las mismas.

Dicho ámbito geográfico deberá coincidir con el de los certificados «CE» de verificación a los que hagan referencia y ser igual o superior al solicitado.

Las declaraciones «CE» deberán ser publicadas, siempre que sea posible, por el solicitante en la aplicación europea ERADIS, antes de su puesta en servicio [17]. Para evidenciarlo, las declaraciones «CE» deberán ir acompañadas del justificante de su publicación o comprobante de su presentación.

- 3) Para la justificación de la compatibilidad técnica del subsistema con el sistema en que se integra, comprobada a partir de las ETI, las normas nacionales y los registros pertinentes (artículo 112.1.b del RD 929/2020 [8]):

- a) **Certificados «CE» de verificación** de los subsistemas afectados expedidos por el NoBo relativos únicamente a la verificación de la conformidad con las ETI pertinentes; o **Certificados de verificación** expedidos por DeBo relativos a la verificación de la conformidad con las normas nacionales pertinentes (ver [11], [12] y [14]).

La sigla «CE» solo se aplica a los certificados expedidos por un organismo notificado, incluidos los certificados que comprenden tareas tanto de un organismo notificado como de un organismo designado, cuando se trata de la misma entidad. Debe omitirse en los certificados expedidos por un organismo designado.

En cuanto a su formato y contenido, se deberán ajustar a la plantilla recogida en el Anexo V del RUE 2019/250 de 12 de febrero [2].

Los certificados determinarán claramente el ámbito geográfico cubierto por los mismos, el cual deberá ser igual o superior al solicitado.

- b) **Expediente técnico del NoBo/DeBo.**

Contendrá principalmente los informes de evaluación generados por el organismo de verificación.

Deberá incluir además las declaraciones y certificados de conformidad o de idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad utilizados.

- 4) Para la justificación de la integración segura del subsistema o subsistemas, establecida sobre la base de las ETI, las normas nacionales y los Métodos Comunes de Seguridad:

- a) **Expediente de seguridad** que evidencie el proceso de evaluación y gestión del riesgo llevado a cabo por el **Proponente**, de acuerdo con el Anexo I del RUE 402/2013 de 30 de abril [4].

De cara a comprobar la integridad, pertinencia y coherencia de la documentación presentada, el expediente deberá incluir las evidencias que demuestran el cumplimiento de los requisitos de seguridad establecidos durante el proceso.

- b) **Informe del organismo evaluador independiente de la seguridad (AsBo)**.

Este informe deberá contener, al menos, la información recogida en el Anexo III del RUE 402/2013 de 30 de abril [4].

- c) **Declaración del Proponente** en virtud del artículo 16 del RUE 402/2013 de 30 de abril [4].

En esta declaración, el Proponente manifestará que, sobre la base de los resultados de la aplicación del Reglamento y del informe de evaluación de la seguridad elaborado por el organismo de evaluación, todos los peligros identificados y sus riesgos asociados se encuentran a un nivel adecuado de control.

- 5) **Decisión positiva de la EUAR** en el caso de subsistemas CMS con equipamiento de **ETCS** y/o de **GSM-R** cuando proceda, de conformidad con el artículo 113 del RD 929/2020 [8].

De acuerdo con el artículo 55 de la Directiva UE 2016/797 de 11 de mayo [1], estarán exentos de la decisión positiva de la EUAR los proyectos que hayan superado la fase de licitación o de contratación antes del 16 de junio de 2019.

Asimismo, hasta el 16 de junio de 2031 las opciones incluidas en los contratos que se hayan firmado antes del 15 de junio de 2016 no estarán sujetas a la aprobación previa de la EUAR, incluso aunque se ejerciten después del 15 de junio de 2016.

- 6) Justificación de la aplicación de la normativa exigible y del cumplimiento del plan de pruebas establecido por el administrador de infraestructuras, o acordado por el solicitante y aquel.

Esta justificación coincide con los documentos referenciados en el artículo 117.2, apartados a) y b), del RD 929/2020 [8].

- a) **Informe de adecuación del conjunto de las obras a la normativa técnica aplicable**.

Mediante este informe, que podrá ser único para toda la actuación o para cada subsistema afectado, el personal encargado de la ejecución y supervisión de la actuación acredita:

1. Que los trabajos han sido ejecutados, a juicio de la Dirección de Obra, con la adecuación y el cumplimiento estricto respecto al proyecto o proyectos objeto de la actuación.
2. Que las obras, que afectan al proyecto o proyectos, han sido recepcionadas según acta formal o se dispone de autorización del adjudicatario para la explotación comercial del tramo.
3. Que las obras disponen de todos los permisos, licencias y autorizaciones, salvo la de la AESF, necesarias para el correcto funcionamiento de todos sus elementos.
4. Que las obras se adecúan a la normativa técnica aplicable para su puesta en servicio.

Este informe irá acompañado, al menos, de los siguientes Anexos:

- Anexo I: Normativa y recomendaciones técnicas de aplicación.
- Anexo II: Esquema de las obras e instalaciones del tramo.

Este Anexo no debe contener todos los planos del proyecto. Se debe limitar a un esquema o esquemas de las instalaciones y, en su caso, a las secciones tipo características.

- Anexo III: Autorización del adjudicatario o acta de recepción, según proceda.
- Anexo IV: Listado de puntos pendientes.

El listado se debe limitar a aquellos trabajos que no pueden ser completados en el momento de la presentación de la solicitud de autorización, como pueden ser pruebas finales en las instalaciones consideradas como Condición de Puesta en Servicio.

No se deben incluir en este listado trabajos que no tengan impacto en la seguridad o la interoperabilidad, o que se encuentren dentro del alcance de una actuación posterior o complementaria.

En el listado se debe identificar claramente el punto o los puntos pendientes, si los hubiera, la justificación de por qué no se han podido completar, así como la fecha prevista de cierre y la evidencia que acreditará su finalización.

- Anexo V: Informes de supervisión y resolución de aprobación técnica del proyecto o proyectos.

Mediante estos documentos, se deja constancia del cumplimiento de la normativa exigible durante la ejecución de las obras o instalaciones incluidas en el proyecto o proyectos.

- b) **Informe acreditativo del cumplimiento de la ejecución del plan de pruebas que establezca el solicitante o el administrador de infraestructuras de común acuerdo con aquel.**

Mediante este informe, que podrá ser único para toda la actuación o, preferiblemente, para cada subsistema afectado, el personal encargado de la ejecución y supervisión de la actuación acredita:

1. Que las pruebas han sido ejecutadas, a juicio de la Dirección de las Obras, con la adecuación y el cumplimiento estricto respecto al proyecto o proyectos, así como al plan de pruebas establecido por el solicitante o el administrador de infraestructuras de común acuerdo con aquel.
2. Que el resultado de las pruebas ha permitido verificar la funcionalidad de las instalaciones.
3. Que en las obras se han realizado todas las pruebas necesarias para el correcto funcionamiento de todos sus elementos.
4. El cumplimiento, en debida forma, de la ejecución del plan de pruebas establecido por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias con resultado satisfactorio, para la puesta en servicio de las instalaciones.

Este informe irá acompañado, al menos, del siguiente Anexo:

- Anexo I: Plan de pruebas.

Se trata de un documento donde se resume la planificación de las distintas pruebas previstas en cada subsistema afectado.

En principio, no será necesario adjuntar los resultados de todas y cada una de las pruebas. No obstante, durante la instrucción del expediente, la AESF podrá solicitar información complementaria de ciertas pruebas.

Para simplificar la documentación, tanto el informe de adecuación a la normativa como el informe acreditativo del cumplimiento del plan de pruebas pueden integrarse en un único informe con los correspondientes Anexos.

A su vez, si en el documento “Informe resumen” o en la “Definición del cambio” ya se ha realizado una descripción detallada de la actuación, no es necesario que estos informes la incluyan o repitan.

## 7.3 SOLICITUD DE APS DE LÍNEAS, TRAMOS, ESTACIONES Y TERMINALES

La puesta en servicio de nuevas líneas ferroviarias, de sus tramos y de las estaciones de transporte de viajeros o terminales de transporte de mercancías pertenecientes a la RFIG, 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.

Asimismo, deberá tramitarse también en el caso de modificación de líneas, tramos, estaciones o terminales que requiera de autorización a raíz del trámite de comunicación previa.

Las evidencias documentales que debe contener el expediente que acompaña a la solicitud de APS de líneas, tramos, estaciones o terminales vienen establecidas en el artículo 117.2 del RD 929/2020 [8].

No será necesario volver a aportar aquellos documentos que ya se hayan presentado junto a la solicitud de entrada en servicio de los subsistemas. Bastará con hacer referencia en la solicitud a los apartados de los artículos 112 y 117 del RD 929/2020 [8] a los que se refieren. En particular:

- 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.

En relación con el documento d) *“Descripción del cambio en las condiciones de explotación”*, en aquellos casos de modificación de líneas, tramos, estaciones y terminales existentes, se podrá omitir justificadamente su presentación siempre que dicha descripción se haya realizado en otro documento del expediente, como puede ser el *“Informe resumen”* o la *“Definición del cambio”*.

Por último, el documento e) *“Certificado de implantación del Plan de Autoprotección”* se deberá presentar cuando proceda de acuerdo con la normativa vigente sobre autoprotección en túneles y estaciones ferroviarias [9]. Asimismo, deberá ir acompañado del propio Plan de Autoprotección y de su registro en la Comunidad Autónoma correspondiente.

Adicionalmente, el Plan de Autoprotección deberá ser informado previamente por la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior en virtud del apartado 1.3.1.b) de la Norma Básica de Autoprotección [9]. Para ello, es recomendable que el Plan de Autoprotección sea presentado ante la AESF, y enviado por esta a la DGPC, con suficiente antelación para no comprometer el proceso de autorización previsto.

## 7.4 DOCUMENTACIÓN ADICIONAL

Esta documentación, aunque no es preceptiva reglamentariamente, permite al equipo instructor del expediente verificar, entre otros aspectos, el cumplimiento de los procesos previos a la puesta en servicio de nuevas líneas o el inicio de la explotación de nuevos tipos de servicios. En particular:

- Informe final sobre los recorridos de fiabilidad, cuando procedan.
- Información incluida en el Registro de Infraestructura de acuerdo con los requisitos establecidos en el RUE 2019/777 de 16 de mayo [3]. Se acompañará también de la comunicación al operador para su utilización en el proceso de compatibilidad tren-ruta.

A su vez, para facilitar la labor de supervisión de la AESF a raíz de la emisión de informes de investigación de accidentes por parte de la CIAF, se recomienda incluir un “*Informe de análisis del cumplimiento de las recomendaciones de la CIAF*” que pudieran resultar de aplicación en la actuación.

