GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA

Guía sobre el PROCESO PARA LA OBTENCIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE TIPO DE VEHÍCULO Y DE PUESTA EN MERCADO PARA VEHÍCULOS BIMODALES

O.02.02-01-GU-02

Versión 01

CONTROL DOCUMENTAL

	NOMBRE	PUESTO	FIRMA
ELABORADO			
REVISADO			
APROBADO			

Firmado en el original

CONTROL DE VERSIONES

Versión	Fecha	Motivo
01	Abr-2022	Primera edición.

ÍNDICE

1 Objeto 4

2 Contexto en el que se desarrolla la presente guía 4

3 Definiciones 5

4 Abreviaturas 7

5 Documentos de referencia y normativa de aplicación 8

6 Preguntas frecuentes 9

6.1 ¿Qué se considera un vehículo bimodal? 9

6.2 ¿Mi vehículo bimodal debe estar matriculado y disponer de un Permiso de Circulación de Tráfico e ITV de carretera en vigor? 9

6.3 ¿Es necesario obtener una autorización de la AESF para poder circular con mi vehículo por la RFIG? 10

6.4 ¿Qué vehículos pueden solicitar Acta de Identificación de ADIF? 10

6.5 ¿Qué reglamentación le es de aplicación al proceso de autorización de mi vehículo? . 11

6.6 ¿Cómo puedo pre-reservar un Número de vehículo Europeo (N.V.E.) para mi(s) vehículo(S)? 12

6.7 ¿Qué pasos comprende el proceso de autorización de un vehículo? 12

6.8 ¿Cómo puedo contactar con los organismos evaluadores de la conformidad e independientes de la seguridad? 14

6.9 ¿Qué puedo hacer si mi vehículo bimodal no cumple con la ETH MRA? 14

6.10 ¿Qué voy a obtener del proceso de autorización? 15

6.11 ¿Qué tasa debo abonar para obtener la autorización? 15

6.12 ¿Cuáles son los plazos del proceso de autorización? 16

6.13 ¿Qué pasos debo dar tras el proceso de autorización para que el vehículo pueda circular por la RFIG? 17

Anexo 1. Esquema resumen del proceso de autorización de un vehículo bimodal 18

1 OBJETO

El objeto de esta guía es aclarar las dudas más frecuentes que suelen plantear los solicitantes y clarificar los procesos de autorización de vehículos bimodales en los que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) actúe como entidad responsable de la autorización. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de la presente Guía los procesos de autorización en los que la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (EUAR) sea la entidad responsable de la autorización.

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

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 por medio de sus artículos 21, 24 y 25 las condiciones para la obtención de autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos y autorizaciones de tipo de vehículo.

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.

Por otro lado, con el fin de desarrollar el artículo 21.9 de la Directiva (UE) 2016/797, la Comisión Europea aprobó 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*.

En dicho documento se recogen las diferentes particularidades a las que puede estar sometido el proceso de autorización de un vehículo ferroviario. Fundamentalmente, y desde la perspectiva del solicitante de la autorización, el Reglamento establece:

- el modo en que el solicitante deberá cumplir los requisitos establecidos en la Directiva de Interoperabilidad para la obtención de la autorización de puesta en el mercado de vehículos y la autorización de tipo de vehículo, así como los documentos exigidos en el proceso;
- los detalles del proceso de autorización, así como las fases del procedimiento y los plazos de cada etapa del mismo.

Dada la complejidad del proceso de autorización, esta guía busca facilitar la aplicación del marco legal, así como clarificar los detalles del proceso particularizado al caso de los vehículos bimodales.

3 DEFINICIONES

- **Acta de Identificación:** *Documento mediante el que se identifica a los vehículos-herramientas susceptibles de acceder a vía. En la misma se recogen sus características principales. El Acta de Identificación en ningún caso se trata de una Autorización de Circulación* [Fuente: ADIF-IT-402-001-015-SC-311, rev.03, abril 2020, apartado 5].
- **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* [Fuente: Reglamento (UE) nº 2018/545, art. 2.15].
- **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 otro 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 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].
- **Entidad encargada de mantenimiento**: *La 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* [Fuente: Real Decreto 929/2020, Anexo I.26].
- **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]. Según el caso, dicha entidad podrá ser la AESF o la EUAR[1].
- **Medio nacional aceptable de conformidad:** *Dictamen no vinculante emitido 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* [Fuente: RD 929/2020. Anexo I.51].

[1] *Apartado 2 del artículo 124 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre*

- **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].
- **Organismo de evaluación de la 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) nº402/2013 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* [Fuente: RD 929/2020. Anexo I.60].
- **Poseedor:** *La persona física o jurídica que explote un vehículo, como medio de transporte, bien sea su propietario o tenga derecho a utilizar el mismo y que esté registrada como tal en el Registro Especial Ferroviario* [Fuente: RD 929/2020. Anexo I.64] o en cualquier otro registro de vehículos.
- **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* [Fuente: RD 929/2020. Anexo I.69].
- **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* [Fuente: RD 929/2020. Anexo I.70].
- **Registro Nacional de Vehículos**: Registro nacional de vehículos contemplado en el artículo 47 de la Directiva (UE) 2016/797 y en el artículo 134 y disposición transitoria séptima del RD 929/2020. A los efectos de la Directiva de Interoperabilidad, en España es la sección 5ª del Registro Especial Ferroviario (REF).
- **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):** *Aquél 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 [Fuente: RD 929/2020. Anexo I.87]. 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.[2]

- **Titular de la autorización de tipo de vehículo:** *La persona física o jurídica, o su sucesor legal, que ha solicitado y recibido la autorización de tipo de vehículo* [Fuente: Reglamento (UE) nº 2018/545, art. 2.6]. Una vez concedida la autorización de tipo de vehículo, se registrará al solicitante como titular de dicha autorización de tipo de vehículos en el Registro europeo de tipos autorizados de vehículos (ERATV, establecido por la Decisión 2011/665/UE).[3]
- **Variante de tipo de vehículo**: *Opción de configuración de un tipo de vehículo establecida durante una primera autorización de tipo de vehículo de conformidad con el artículo 24.1 del Reglamento (UE) nº 2018/545, o modificaciones que se produzcan en un tipo de vehículo existente durante su ciclo de vida que requieran una nueva autorización de tipo de dicho vehículo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 24.1 y en el artículo 21.12 de la Directiva (UE) nº 2016/797* [Fuente: Reglamento (UE) nº 2018/545, art. 2.13].
- **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.* [Fuente: RD 929/2020. Anexo I.91].
- **Ventanilla Única Europea [One-Stop Shop, OSS por sus siglas en inglés]**: *Tal y como se define en el artículo 12 del Reglamento (UE) 2016/796, de 11 de mayo de 2016* [Fuente: RD 929/2020. Anexo I.94].

4 ABREVIATURAS

- **AESF** - Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.
- **APM** – Autorización de puesta en el mercado.
- **AsBo** - Organismo de evaluación de la seguridad.
- **DeBo** – Organismo de evaluación de la conformidad - Organismo Designado.
- **EEM** – Entidad Encargada del Mantenimiento de un vehículo.
- **ERATV** – Registro Europeo de Tipos de Vehículos Autorizados.
- **ETH MRA**- Especificación técnica de homologación de material rodante ferroviario: Material Rodante Auxiliar.
- **ETM**- Especificación técnica de material rodante de ancho métrico.
- **EUAR** – Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.
- **ITV** – Inspección Técnica de Vehículos.
- **MRA** – Material Rodante Auxiliar.

[2] *Apartado 3 del artículo 129 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre*

- **NoBo** – Organismo de evaluación de la conformidad - Organismo Notificado.
- **OSS** – Ventanilla Única Europea.
- **RCF** – Reglamento de Circulación Ferroviaria
- **REF** – Registro Especial Ferroviario.
- **REV** – Registro Europeo de Vehículos.
- **RFIG** - Red Ferroviaria de Interés General.

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).
- Reglamento (UE) nº 321/2013 *de la Comisión, de 13 de marzo de 2013, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «material rodante - vagones de mercancías» del sistema ferroviario de la Unión* (ETI WAG).
- Decisión 2011/665/UE, *de 4 de octubre de 2011, de la Comisión sobre el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos Ferroviarios*.
- 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*.
- Instrucciones Ferroviarias aplicables a los subsistemas de material rodante y control, mando y señalización, o bien las ETH o ETM, según corresponda, en tanto no se aprueben las instrucciones ferroviarias correspondientes.

  Se deberán aplicar las que estén en vigor en el momento de la tramitación de la solicitud de autorización, incluyendo las versiones revisadas tras su entrada en vigor y teniendo en consideración los transitorios en ellas establecidos.

- Resolución Circular 3/2017 de la AESF, *aclaratoria sobre las herramientas y maquinaria de obra referidas en el apartado 1.1 de la ETH de Material Rodante Auxiliar*.

6 PREGUNTAS FRECUENTES

6.1 ¿QUÉ SE CONSIDERA UN VEHÍCULO BIMODAL?

Tal y como se recoge en el Anexo II del Real Decreto 929/2020, entran en la consideración de 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.

En este sentido, y conforme se define en la normativa nacional de aplicación al material rodante auxiliar, la ETH MRA, los vehículos bimodales serían aquellos vehículos autopropulsados o remolcados capaces de circular en vía férrea y carretera indistintamente, con las funcionalidades y requerimientos de seguridad de ambas vías.

6.2 ¿MI VEHÍCULO BIMODAL DEBE ESTAR MATRICULADO Y DISPONER DE UN PERMISO DE CIRCULACIÓN DE TRÁFICO E ITV DE CARRETERA EN VIGOR?

Atendiendo a la definición de vehículo bimodal, este debe ser capaz de circular por la red ferroviaria y de carretera, pero además cumpliendo las funcionalidades y requerimientos de seguridad en ambas redes.

En base a esto, para su circulación por carretera cumpliendo las funcionalidades y requerimientos de seguridad, el vehículo debe estar matriculado y disponer de un Permiso de Circulación de Tráfico e ITV en vigor.

Para ello, en caso de no disponer de matrícula de carretera, así como tras las modificaciones que se realicen en un vehículo matriculado para habilitarle a circular por la red ferroviaria, se debe superar un proceso de homologación ante el Ministerio de Industria , Comercio y Turismo (si desea obtener información precisa sobre el proceso de homologación debe dirigirse a dicho organismo).

Adicionalmente, la ETH MRA deja claro este asunto al señalar lo siguiente:

> ***Para los vehículos bimodales, además de esta ETH, se requerirán el Permiso de Circulación (Tráfico) y la ITV de carretera en vigor****. Aquellas características comunes con las de carretera no será necesario certificarlas, ya que van implícitas en los citados documentos.*

Aparte de estos permisos de carretera, la propia Resolución Circular 3/2017 incluye en el ámbito de aplicación de la ETH MRA a los vehículos de carretera, como norma de referencia para la evaluación de los requisitos de seguridad ferroviarios.

6.3 ¿ES NECESARIO OBTENER UNA AUTORIZACIÓN DE LA AESF PARA PODER CIRCULAR CON MI VEHÍCULO POR LA RFIG?

En primer lugar, si su vehículo dispone de una Acta de Identificación concedida por el Administrador de Infraestructuras (Adif), y esta se encuentra en vigor, podrá maniobrar y/o circular por las líneas que dicho documento le autorice y de acuerdo con las consignas específicas y régimen de explotación que establezca el propio Adif.

En caso de no disponer del documento anterior, o en caso de que este haya superado su período de vigencia, deberá contactar con Adif para solicitar su emisión o renovación, respectivamente.

En el caso de que, desde Adif, considerando la Resolución Circular 3/2017, se le indique que no procede la emisión o renovación del acta de identificación, su vehículo, para poder circular por la RFIG, necesita obtener una autorización de puesta en mercado (junto con la autorización de tipo correspondiente) emitida por la AESF.

6.4 ¿QUÉ VEHÍCULOS PUEDEN SOLICITAR ACTA DE IDENTIFICACIÓN DE ADIF?

Los vehículos que pueden solicitar Acta de Identificación son aquellos que se encuentran fuera del ámbito de aplicación de la ETH MRA.

Este aspecto se describe expresamente en la Resolución Circular 3/2017 de la AESF, que trata de clarificar el apartado 1.1 de dicha norma:

- Quedan excluidas del cumplimiento de esta ETH las **herramientas y maquinaria de obra (máquinas, pórticos de vía y herramientas de obra) sobre diplorys (salvo coches y camiones)**, que únicamente accederán y se retirarán de la vía directamente en las zonas de trabajo sin interferir en la circulación, con la correspondiente regulación por el administrador de la infraestructura. Estos vehículos constarán en un registro del administrador de la infraestructura que contemple las características de estos.

  Esta exclusión 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.). Tampoco es de aplicación a coches y camiones, como ya recogía la ETH de material rodante auxiliar.

- Determinada tipología de herramienta o maquinaria de obra debe seguir un régimen particular al margen del de los vehículos ferroviarios considerados como MRA.

- Dado que el movimiento de máquinas aptas para ser encarriladas en plena vía debe iniciarse, preferentemente, desde una de las estaciones colaterales del trayecto en el que han de operar, las zonas de trabajo a las que hace referencia la ETH, como el lugar por el que podrán acceder y retirarse de la vía las herramientas y maquinaria de obra sobre diplorys que quedan excluidas del cumplimiento de la misma, incluyen no sólo el tramo

donde se estén efectuando físicamente los trabajos sino el trayecto que parte de la estación colateral de acceso y retirada, quedando las condiciones de aplicación, prescripciones de circulación y protección de los trabajos conforme a lo establecido en el RCF. Las maniobras en la estación con esta tipología de herramienta y maquinaria de obra, también quedan incluidas.

En resumen, el material excluido del ámbito de aplicación de la ETH MRA y que, por tanto, está en disposición de obtener un Acta de Identificación, sería el siguiente: 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 supera las 10 t y su velocidad máxima permitida no supere los 10 km/h.

6.5 ¿QUÉ REGLAMENTACIÓN LE ES DE APLICACIÓN AL PROCESO DE AUTORIZACIÓN DE MI VEHÍCULO?

En cuanto al marco normativo aplicable actualmente, en relación con los procesos de autorización de vehículos, este sería el **Reglamento (UE) nº 2018/545 de la Comisión**.

[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]

Por ello, si, tras haber consultado a Adif, se le ha indicado que, pese a lo establecido en la Resolución Circular 3/2017 de la AESF, no procede la emisión o renovación del acta de identificación, deberá someterse a un proceso de autorización conforme a los criterios establecidos en el mencionado Reglamento (UE) nº 2018/545.

Desde el punto de vista técnico resulta necesario acreditar el cumplimiento de todos los requisitos de carácter técnico establecidos por la normativa aplicable en vigor:

- Por un lado, el 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), y el Reglamento (UE) nº 321/2013 *de la Comisión, de 13 de marzo de 2013, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «material rodante - vagones de mercancías» del sistema ferroviario de la Unión* (ETI WAG), **ambos de aplicación voluntaria al material rodante auxiliar**:

  [https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/normativa-europea/normativa-en-materia-de-interoperabilidad]

- Por otro lado, a nivel nacional los requisitos técnicos se recogen en la Resolución de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, por la que se aprueba Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Auxiliar (ETH MRA), **de obligado cumplimiento en caso de no aplicar el Reglamento anterior** y disponible en la página web de la AESF:

[https://www.seguridadferroviaria.es/normativa/normativa-nacional/normativa-relativa-a-vehiculos-y-su-mantenimiento]

- A esto habría que añadir cualquier otra normativa de la Unión Europea que le sea de aplicación, tanto ferroviaria como no ferroviaria.

6.6 ¿CÓMO PUEDO PRE-RESERVAR UN NÚMERO DE VEHÍCULO EUROPEO (N.V.E.) PARA MI(S) VEHÍCULO(S)?

Para realizar la pre-reserva de un Número de Vehículo Europeo (N.V.E.) deberá realizar una solicitud a través de la sede electrónica de la AESF, siendo necesario para acceder a dicho trámite estar en posesión de un certificado electrónico reconocido o cualificado de firma electrónica:

[https://sede.mitma.gob.es/SEDE_ELECTRONICA/LANG_CASTELLANO/GRUPO_FOMENTO/INFRA_FERROVIARIAS/NEV/default.htm]

Así mismo, deberá aportar la siguiente información:

- Documentación justificativa de la apertura del expediente y breve resumen del mismo, indicando al menos:
  - Peticionario: [Nombre de la empresa]
  - Identificación del vehículo: [Descripción general del vehículo]
  - Tipología de vehículo: [Locomotoras, vagones, autopropulsados, coches, material rodante auxiliar]
  - Número de vehículos [Número de matrículas solicitadas]
  - ERATV ID: [Código de tipo de vehículo en el Registro ERATV. Si no dispone, indicar N/D]
  - Referencia del expediente abierto en OSS: [Código de expediente de autorización o de compromiso previo en OSS, si existe. Si no dispone, indicar N/D]
  - Área de uso prevista: [Indicar el área de uso en función de: ancho de vía, tipo de electrificación, sistemas de comunicaciones y sistemas de protección automática]
- Datos técnicos mínimos necesarios para la definición de la nueva matrícula, de acuerdo a lo especificado en la Decisión 2018/1614 de la Comisión.

Los números pre-reservados tendrán una validez máxima de 5 años. Si en el mencionado plazo no se ha solicitado el alta de los vehículos en el Registro Nacional de Vehículos español, se procederá a la anulación de la reserva, salvo que el solicitante comunique que el proceso de autorización en el que están involucradas sigue abierto.

6.7 ¿QUÉ PASOS COMPRENDE EL PROCESO DE AUTORIZACIÓN DE UN VEHÍCULO?

A grandes rasgos, los principales pasos a seguir para poder realizar una solicitud de autorización, una vez que ya se dispone de un vehículo ferroviario o este se encuentra en fase de fabricación, serían los siguientes, los cuales se deben desarrollar en el orden indicado:

1) Realizar el proceso de recopilación de requisitos que establece el artículo 13 del Reglamento (UE) nº 2018/545.

2) Solicitar excepciones de cumplimiento de la normativa de aplicación, en caso de no poder dar cumplimiento a los requisitos establecidos en la normativa técnica ETI/ETH MRA.

   Se le recomienda consultar la Guía de aplicación específica que la AESF ha publicado sobre este asunto:

   [https://www.seguridadferroviaria.es/recursos_aesf/o.02.01-01-gu-02-v01_guia_excepciones_etis_y_nn_web.pdf]

3) Llevar a cabo el proceso de verificación de la conformidad.

   Este proceso debe contar con la participación de un organismo evaluador de la conformidad, también referido como organismo de certificación (NoBo y/o DeBo), que verifique el cumplimiento de aquellas características de las ETI/ETH que sean pertinentes, así como de un organismo evaluador independiente de la seguridad (AsBo) que informe sobre el correcto uso de la metodología de análisis de riesgos como complemento al proceso de certificación.

4) Recopilar toda la información que le será requerida por la AESF para tramitar su solicitud de autorización.

   Si el caso de autorización incluye la emisión de una autorización de tipo, es necesario que solicite la apertura de un borrador de tipo en ERATV. El procedimiento para hacerlo puede encontrarlo en la Sede Electrónica de la AESF y consiste en la presentación del correspondiente formulario en el que se recopilan los datos básicos del tipo a autorizar y los del usuario que introducirá la información, siendo necesario para acceder a dicho trámite estar en posesión de un certificado electrónico reconocido o cualificado de firma electrónica.

   [https://sede.mitma.gob.es/SEDE_ELECTRONICA/LANG_CASTELLANO/GRUPO_FOMENTO/INFRA_FERROVIARIAS/ERATV/default.htm]

   Con la apertura del borrador se obtendrá, a su vez el "*ID de tipo*" que se necesitará en la OSS, mencionada más adelante.

5) En función del caso de autorización, conforme al artículo 14 del Reglamento (UE) nº 2018/545, la información será diferente, y esta queda detallada en el Anexo I de dicho Reglamento.

6) Presentar toda la documentación, en su versión definitiva, a través de la OSS.

   [https://oss.era.europa.eu/logon.jsp]

   Para más información al respecto, le recomendamos que visite la página web de la EUAR, donde podrá encontrar toda la información referente al proceso de autorización de vehículos en el marco del 4ºPF.

[https://www.era.europa.eu/applicants/applications-vehicle-type-authorisations_en]

En el Anexo 1, se muestra un esquema que resume el proceso de autorización antes descrito. En cualquier caso, este esquema es orientativo y no sustituye a las normas y futuros desarrollos normativos que puedan aprobarse, ni exime de responsabilidad a los diferentes actores implicados en sus obligaciones legales.

6.8 ¿CÓMO PUEDO CONTACTAR CON LOS ORGANISMOS EVALUADORES DE LA CONFORMIDAD E INDEPENDIENTES DE LA SEGURIDAD?

En la página web de la AESF se puede encontrar un listado de las entidades que pueden realizar las funciones arriba citadas:

- Organismos de certificación frente a normativa europea (NoBo):

  [https://www.seguridadferroviaria.es/agentes-sector-ferroviario/organismos-certificacion-y-evaluadores/organismos-notificados]

- Organismos de certificación frente a normativa nacional (DeBo):

  [http://www.seguridadferroviaria.es/organismos-certificacion-y-evaluadores/organismos-designados]

- Organismos evaluadores independientes de la seguridad (AsBo):

  [http://www.seguridadferroviaria.es/organismos-certificacion-y-evaluadores/organismos-evaluadores-de-seguridad]

6.9 ¿QUÉ PUEDO HACER SI MI VEHÍCULO BIMODAL NO CUMPLE CON LA ETH MRA?

Durante los procesos de certificación de vehículos bimodales realizados en los últimos años, se han identificado una serie de deficiencias en la definición de los requisitos técnicos exigidos por la ETH MRA.

Esta disconformidad con la normativa nacional obligaría a solicitar una excepción de cumplimiento de la ETH MRA, en virtud del artículo 86 del Real Decreto 929/2020, y con las directrices recogidas en la Guía de aplicación específica que la AESF ha publicado sobre este asunto:

[https://www.seguridadferroviaria.es/recursos_aesf/o.02.01-01-gu-02-v01_guia_excepciones_etis_y_nn_web.pdf]

No obstante, las deficiencias que aparecen con más frecuencia en este tipo de vehículos se han identificado y, por ello, se ha publicado la Resolución 4/2022, *de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, por la que se establecen medios nacionales aceptables de conformidad para vehículos bimodales en relación con ciertos requisitos de la Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Material Rodante Auxiliar (ETH MRA)*.

Dichos medios aceptables de conformidad pueden utilizarse como un requisito alternativo a los exigidos con la ETH MRA durante el proceso de verificación de la conformidad.

Si, además de los requisitos indicados en la Resolución 4/2022, siguen identificándose disconformidades con otros requisitos de la ETH MRA, se podrá solicitar una excepción de cumplimiento como se ha indicado anteriormente.

En cualquier caso, se debe tener en consideración que **no se admitirán solicitudes de excepción ante disconformidades vinculadas con la matriculación de carretera, su Permiso de Circulación de Tráfico e ITV en vigor**, en tanto que son requisitos vinculados a su circulación por carretera y los requisitos de seguridad vinculados a este tipo de circulación y, por tanto, quedarían fuera del ámbito de competencias de la AESF.

Así mismo, se debe tener en consideración que el hecho de que un vehículo no cumpla con los requisitos de seguridad en la circulación por carretera implicaría que no podría categorizarse como vehículo bimodal y, por tanto, estaría obligado al cumplimiento íntegro de la ETH MRA como vehículo ferroviario.

6.10 ¿QUÉ VOY A OBTENER DEL PROCESO DE AUTORIZACIÓN?

El resultado del proceso de autorización, si la AESF considera que se ha dado cumplimiento a todos los requerimientos del Reglamento (UE) nº 2018/545, será la obtención de una APM para su vehículo bimodal.

Adicionalmente, y en caso de que no se dispusiera de ella, también se obtendrá una autorización de tipo de vehículo, que supone una autorización del diseño que ha permitido la fabricación y autorización del vehículo físico. Los diseños ya autorizados se recogen en el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos (ERATV). Una vez autorizado un tipo, en principio sólo su titular podrá solicitar autorizaciones de puesta en mercado para sucesivos vehículos.

Los documentos relativos a la autorización de su vehículo y de su tipo de vehículo deberán ser descargados por el solicitante desde la OSS, estando disponibles en el momento en el que finalice el proceso de autorización, tal y como establece el artículo 36.2 del Reglamento (UE) nº 2018/545.

Estos documentos no serán enviados por la AESF a través de ningún otro medio.

6.11 ¿QUÉ TASA DEBO ABONAR PARA OBTENER LA AUTORIZACIÓN?

Tal y como se recoge en el Anexo II del Real Decreto 929/2020, los vehículos bimodales se consideran material rodante auxiliar. Por tanto, se deberán abonar las tasas estipuladas en la Ley 38/2015 para “Material Rodante Auxiliar” y, atendiendo al caso de solicitud de autorización, tendrá un concepto diferente:

- Material Rodante Auxiliar: Autorización de tipo de vehículo (Primera autorización)

  Esta tasa incluye la emisión de autorización de tipo de vehículo y APM del primer vehículo en una única solicitud.

Debe tenerse en consideración que, a efectos de la AESF, todo vehículo que no cuente con una autorización emitida por la AESF o por la extinta DGF deberá acogerse a un caso de primera autorización, con independencia que el vehículo contara con una Acta de Identificación anteriormente emitida por Adif.

- Material Rodante Auxiliar: Modificación de tipo de vehículo y/o vehículo (Nueva autorización)

  Esta tasa incluye la emisión de autorización de tipo de vehículo y APM del primer vehículo en una única solicitud, tras la modificación de vehículos que ya cuentan con una autorización emitida por la AESF o la DGF.

- Material Rodante Auxiliar: Autorización de conformidad con un tipo (Continuaciones de serie)

  Esta tasa incluye la emisión de las APM por vehículo, cuando se hagan de conformidad con un tipo de vehículo ya autorizado.

- Material Rodante Auxiliar: Autorización por ampliación del área de uso (sin modificaciones)

- Material Rodante Auxiliar: Opinión técnica de referencia del compromiso previo (emitida como responsable de la autorización)

Para más información, puede verificar los códigos e importes actuales de las tasas, así como las instrucciones para realizar su abono, en la página web de la AESF:

[https://www.seguridadferroviaria.es/relaciones-con-la-agencia/pago-de-tasas]

En cualquier caso, si tiene alguna duda sobre la tasa que debe pagar, puede consultarlo a través del siguiente buzón de correo: material.aesf@seguridadferroviaria.es indicando en el asunto: '*CONSULTA PAGO DE TASAS*'.

El pago de las tasas deberá realizarse justo antes de realizar la solicitud de autorización a través de la OSS, y el justificante del pago de esta deberá incorporarse a dicha solicitud.

No se admitirán justificantes de tasas pagadas con anterioridad a los 6 meses previos a la apertura de la solicitud de autorización en OSS, así como tampoco, justificantes que incluyan casos de autorización y vehículos que no se correspondan con la solicitud abierta en OSS.

6.12 ¿CUÁLES SON LOS PLAZOS DEL PROCESO DE AUTORIZACIÓN?

El proceso de autorización tiene una duración máxima de 5 meses para todos los casos de autorización del artículo 14 del Reglamento (UE) nº 2018/545, salvo para el caso de autorización de conformidad con el tipo, en el que el plazo es de 1 mes.

Con independencia de lo anterior, si se identifican deficiencias en la documentación entregada que impidan la emisión de la autorización podrán acordarse ampliaciones de plazo entre la AESF y el solicitante.

En caso de que el solicitante no esté de acuerdo en la ampliación del plazo, y dado que dichas ampliaciones siempre estarían vinculadas a deficiencias en la documentación, se resolvería negativamente. Dicha resolución negativa no supone el derecho a la devolución de la tasa abonada.

6.13 ¿QUÉ PASOS DEBO DAR TRAS EL PROCESO DE AUTORIZACIÓN PARA QUE EL VEHÍCULO PUEDA CIRCULAR POR LA RFIG?

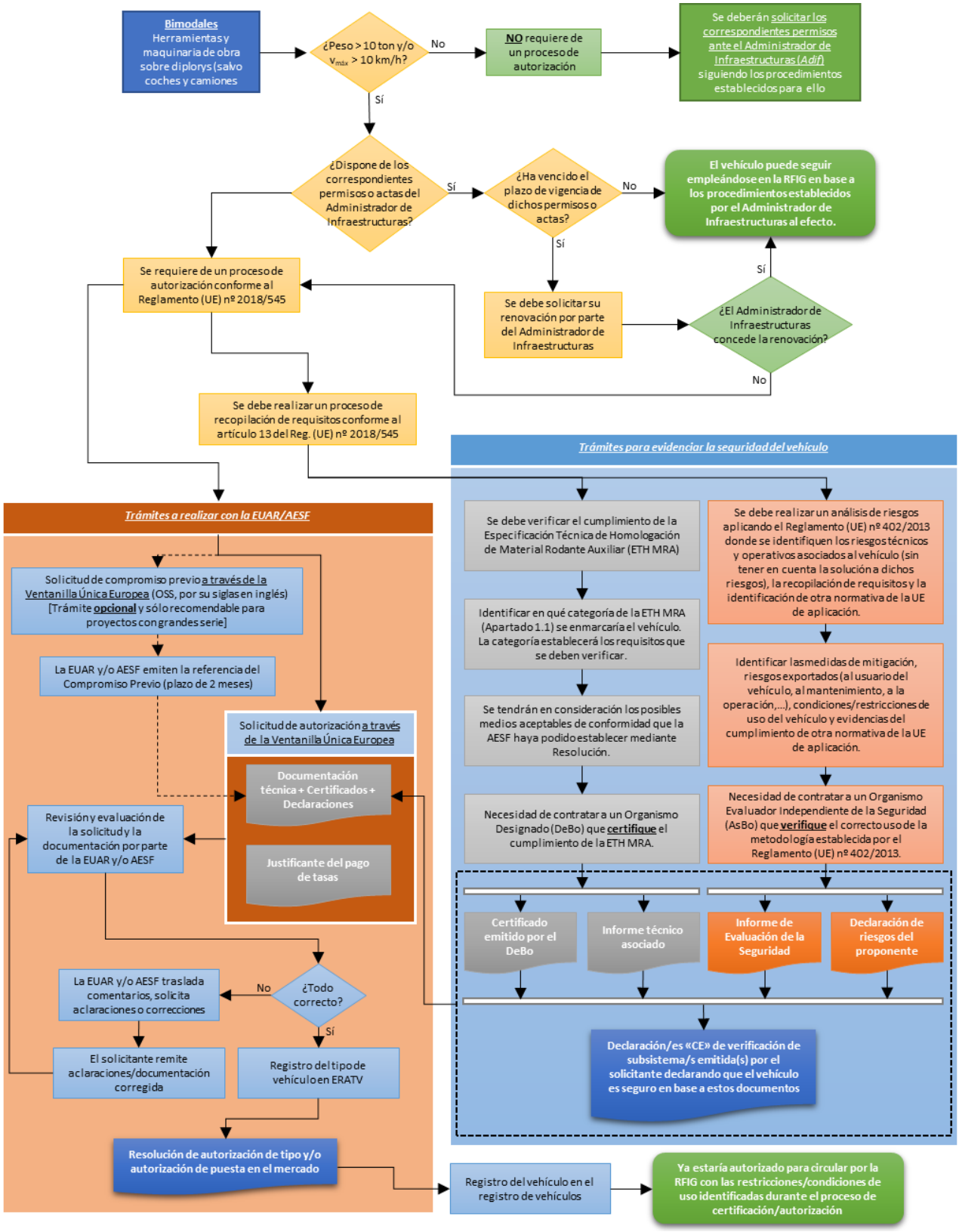
Una vez disponga de la APM, que se recibirá a través de OSS una vez finalizado el proceso de evaluación de la solicitud, deberá registrar su vehículo en el Registro Nacional de Vehículos y asignarle las figuras legales necesarias: propietario, poseedor y entidad encargada de mantenimiento (EEM).

Para ello será necesario que aporte el formulario de registro junto con la APM que ha obtenido de OSS.

Así mismo, deberá registrar en el REF el plan de mantenimiento asociado a su vehículo, debidamente firmado por la EEM que se hará cargo del mantenimiento del vehículo tras el registro.

Para las anteriores operaciones se han habilitado en la Sede Electrónica de la AESF sendos trámites (*Presentación de formulario para el alta y modificación de datos de vehículos en el Registro Especial Ferroviario (REF)* y *Comunicación de plan de mantenimiento de material rodante ante la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria*¸ respectivamente) a través del siguiente enlace, siendo necesario para acceder a los mismos estar en posesión de un certificado electrónico reconocido o cualificado de firma electrónica:

[https://sede.mitma.gob.es/sede_electronica/lang_castellano/GRUPO_FOMENTO/INFRA_FERROVIARIAS/]

Es importante señalar que se ha previsto que el REF sea sustituido por el Registro Europeo de Vehículos (REV), si bien aún no se dispone de una fecha en la cual se producirá esta transición. A partir del momento en el que el REV se encuentre totalmente operativo, los trámites de registro deberán realizarse a través de la herramienta establecida por la EUAR, no pudiendo tramitarse a través del enlace indicado en el párrafo anterior.

ANEXO 1. ESQUEMA RESUMEN DEL PROCESO DE AUTORIZACIÓN DE UN VEHÍCULO BIMODAL