

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE FOMENT

- 1234** *Ordre FOM/167/2015, de 6 de febrer, per la qual es regulen les condicions per a l'entrada en servei de subsistemes de caràcter estructural, línies i vehicles ferroviaris.*

El Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, sobre interoperabilitat del sistema ferroviari de la xarxa ferroviària d'interès general, incorpora parcialment al dret intern la Directiva 2008/57/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 17 de juny de 2008, sobre la interoperabilitat del sistema ferroviari dins de la Comunitat. Aquesta Directiva estableix les condicions que s'han de complir per aconseguir en el territori comunitari la interoperabilitat del sistema ferroviari, entre les quals figuren el projecte, la construcció, l'entrada en servei, la rehabilitació, la renovació, l'explotació i el manteniment dels elements del sistema esmentat. Els annexos del Reial decret referit han estat modificats per l'Ordre FOM/3218/2011, de 7 de novembre, per la qual es modifiquen els annexos II, V i VI del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, sobre interoperabilitat del sistema ferroviari de la xarxa ferroviària d'interès general, així com per l'Ordre FOM/421/2014, de 13 de març, per la qual es modifica l'annex III del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, sobre interoperabilitat del sistema ferroviari de la xarxa ferroviària d'interès general.

La finalitat de la present Ordre és desplegar els articles 10 i 16 del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, que disposen que els procediments d'autorització d'entrada en servei dels subsistemes i dels vehicles s'han d'establir per ordre ministerial. Com a part d'això, l'Ordre descriu els règims per a l'entrada en servei dels subsistemes de caràcter estructural, així com les condicions i els requisits per atorgar les autoritzacions d'entrada en servei dels vehicles, tant les de primera autorització com les autoritzacions addicionals d'entrada en servei dels vehicles, les de sèrie i continuació de sèrie i les de tipus de vehicle, diferenciant els que estan conformes amb les especificacions tècniques d'interoperabilitat (ETI) i els que no hi estan conformes.

Així mateix, la mateixa Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, a l'article 58 habilita el Ministeri de Foment per establir, mitjançant una ordre, les condicions i els requisits per autoritzar i posar en servei tots els subsistemes de naturalesa estructural que componen el sistema ferroviari, així com les condicions per al funcionament adequat dels subsistemes de naturalesa funcional. Igualment, s'habilita el Ministeri de Foment per establir, mitjançant una ordre, les condicions i els requisits per homologar i registrar el material rodant que circuli per les línies ferroviàries de la xarxa ferroviària d'interès general, així com el règim d'autorització i funcionament dels centres d'homologació d'aquest material.

Cal, també, modificar l'Ordre FOM/233/2006, de 31 de gener, per la qual es regulen les condicions per a l'homologació del material rodant ferroviari i dels centres de manteniment i es fixen les quanties de la taxa per certificació del material esmentat, que estableix, entre d'altres, els requisits necessaris per a la circulació dels vehicles ferroviaris per la xarxa ferroviària d'interès general i la regulació de les autoritzacions requerides en aquest respecte, en haver modificat la Directiva 2008/57/CE la normativa europea existent en el moment d'elaborar l'Ordre esmentada.

Així mateix, l'Ordre completa la transposició de la Directiva 2008/57/CE, del Parlament Europeu i del Consell, sobre la interoperabilitat del sistema ferroviari dins de la Comunitat, pel que fa als capítols IV i V.

En elaborar l'Ordre també s'ha tingut en compte, en relació amb l'autorització d'entrada en servei, la Recomanació de la Comissió de 29 de març de 2011 relativa a l'autorització d'entrada en servei dels subsistemes de caràcter estructural i dels vehicles

que recull la Directiva 2008/57/CE del Parlament Europeu i del Consell, que es constitueix en un document imprescindible i de referència per aplicar la Directiva esmentada i la seva part nuclear, i que altera profundament el règim i el procediment seguits fins ara en la majoria dels estats de la Unió Europea.

D'altra banda, l'Ordre modifica les quanties de la taxa per entrada en servei de material rodant per a cada classe de vehicle ferroviari, en ús de l'habilitació assenyalada a l'article 72 de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari.

Componen el text d'aquesta Ordre vint-i-nou articles, distribuïts en vuit títols, als quals s'afegeixen sis disposicions addicionals, sis disposicions transitòries, una disposició derogatòria, quatre disposicions finals i un annex.

Aquesta Ordre s'ha sotmès als tràmits que estableixen el Reial decret 1337/1999, de 31 de juliol, pel qual es regula la remissió d'informació en matèria de normes i reglamentacions tècniques i reglaments relatius als serveis de la societat de la informació, i la Directiva 98/34/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 22 de juny, modificada per la Directiva 98/48/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de juliol, per la qual s'estableix un procediment d'informació en matèria de les normes i reglamentacions tècniques i de les regles relatives a la societat de la informació.

En virtut d'això, a proposta de la Direcció General de Ferrocarrils, amb la conformitat del secretari general d'Infraestructures i del secretari d'Estat d'Infraestructures, Transport i Habitatge, amb l'aprovació prèvia del ministre d'Hisenda i Administracions Públiques i d'acord amb el Consell d'Estat, dispo:

TÍTOL I

Disposicions generals

Article 1. *Objecte i abast d'aquesta Ordre.*

1. És objecte d'aquesta Ordre:

a) Establir els requisits que han de reunir els subsistemes de caràcter estructural, tant individualment com agrupats en línies o en vehicles ferroviaris, per poder ser posats en servei a la xarxa ferroviària d'interès general de conformitat amb l'article 10.4 del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, sobre interoperabilitat del sistema ferroviari de la xarxa ferroviària d'interès general. Aquests requisits es refereixen a les condicions tendents a garantir els requisits essencials definits a l'annex III del Reial decret esmentat.

b) Regular el procés d'autorització d'entrada o posada en servei de subsistemes de caràcter estructural, línies i vehicles ferroviaris.

c) Fixar les quanties de la taxa per l'entrada en servei de material rodant per a cada classe de vehicle ferroviari.

2. No és objecte d'aquesta Ordre fixar les característiques de les unitats o els dipòsits de transport de mercaderies perilloses o peribles que, al seu torn, estiguin incorporades sobre material rodant ferroviari, ni modificar la normativa tècnica, d'inspecció, d'aprovació o de reparació de les unitats esmentades, recollida al Reglament relatiu al transport internacional de mercaderies perilloses per ferrocarril (RID) i a l'Acord sobre transports internacionals de mercaderies peribles i sobre vehicles especials utilitzats en aquests transports (ATP).

3. Així mateix, de conformitat amb la disposició addicional única del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, els vehicles reservats a un ús estrictament històric o turístic queden exclosos de l'àmbit d'aplicació.

Article 2. *Definicions.*

Als efectes d'aquesta Ordre, s'entén per:

a) Component d'interoperabilitat: tot component elemental, grup de components, subconjunt o conjunt complet de materials incorporats o destinats a ser incorporats en un

subsistema, dels quals depengui directament o indirectament la interoperabilitat del sistema ferroviari. El concepte «components» engloba no només objectes materials, sinó també immaterials, com els programes informàtics.

b) Subsistemes: resultat de la divisió del sistema ferroviari segons es defineix a l'annex II del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre. Els subsistemes de caràcter estructural són: infraestructura, energia, control-comandament i senyalització en terra, control-comandament i senyalització a bord i material rodant. Els subsistemes de caràcter funcional són: explotació i gestió del trànsit, manteniment i aplicacions telemàtiques per a serveis de viatgers i de transport de mercaderies.

c) Especificació tècnica d'interoperabilitat (ETI): especificació adoptada d'acord amb la normativa comunitària de la qual és objecte cada subsistema o part de subsistema, amb vistes a satisfer els requisits essencials i garantir la interoperabilitat del sistema ferroviari.

d) Cas específic: tota part del sistema ferroviari que requereixi disposicions particulars a les ETI, temporals o definitives, per exigències geogràfiques, topogràfiques, d'entorn urbà o de coherència amb el sistema existent. Pot incloure, en especial, els casos de les línies i xarxes ferroviàries aïllades de la resta de la xarxa comunitària, el gàlib, l'amplada de via o l'espai entre les vies, així com dels vehicles destinats a l'ús estrictament local, regional o històric i dels vehicles procedents de països tercers o amb destinació a aquests.

e) Punts oberts: paràmetres tècnics corresponents als requisits essencials que no s'han pogut tractar de manera explícita en una ETI en el moment en què aquesta es va redactar.

f) Instruccions ferroviàries (IF): conjunt d'especificacions tècniques que complementen les ETI i que inclouen, entre d'altres, les exigències en l'àmbit nacional necessàries per cobrir els requisits essencials definits a l'annex III del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, i que ha de complir tot subsistema de caràcter estructural per poder obtenir l'autorització d'entrada en servei.

g) Organisme notificat: l'encarregat d'avaluar la conformitat o la idoneïtat per a l'ús dels components d'interoperabilitat o de tramitar el procediment de verificació «CE» dels subsistemes.

h) Organisme designat: l'encarregat, d'acord amb el que disposa l'article 12.3 del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, d'efectuar el procediment de verificació de subsistemes en el cas de normes nacionals.

i) Organisme d'avaluació de la seguretat: persona o entitat independent i competent, interna o externa, que duu a terme una investigació que li permeti emetre un judici, basat en proves, sobre la idoneïtat d'un sistema per complir els seus requisits de seguretat, d'acord amb el procediment establert al Reglament d'execució (UE) 402/2013 de la Comissió, de 30 d'abril de 2013, relatiu a l'adopció d'un mètode comú de seguretat per a l'avaluació i la valoració del risc i pel qual es deroga el Reglament (CE) 352/2009, i que està subjecte a un procés previ d'acreditació o reconeixement de conformitat amb el que estableix el Reglament esmentat.

j) Verificació «CE»: procediment definit a l'annex VI del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, pel qual un organisme notificat comprova i certifica d'acord amb la normativa comunitària que un subsistema és conforme a les ETI corresponents i les altres disposicions comunitàries que li siguin aplicables.

k) Verificació en el cas de normes nacionals: procediment definit a l'annex VI del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, pel qual un organisme designat comprova i certifica, seguint els mòduls indicats a les IF, que el subsistema compleix les normes nacionals que li siguin aplicables.

l) Declaració «CE» de verificació de subsistemes: document expedit pel sol·licitant, de conformitat amb la normativa comunitària, a partir de la verificació «CE», per tal d'obtenir, si s'escau, l'autorització d'entrada en servei. Els continguts d'aquest document són els que s'indiquen a l'annex V del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre.

m) Declaració de verificació dels subsistemes en el cas de les normes nacionals: document expedit pel sol·licitant similar al que es defineix a l'apartat l) però relatiu a les normes nacionals.

n) Rehabilitació: treballs importants de modificació d'un subsistema o d'una part d'un subsistema que en milloren el rendiment global.

o) Renovació: treballs importants de substitució d'un subsistema o d'una part d'un subsistema que no n'afecten el rendiment global.

p) Línia: la línia ferroviària és la part de la infraestructura ferroviària que uneix dos punts determinats del territori i està integrada pels elements següents: plataforma de la via, superestructura, com ara carrils i contracarrils, travesses i material de subjecció, obres civils, com ara ponts, viaductes i túnels, i instal·lacions d'electrificació, de senyalització i seguretat i de telecomunicació de la via, camins de servei, i els elements que permeten l'enllumenat. Des del punt de vista d'aquesta Ordre, una línia pot estar formada per un o més subsistemes estructurals i funcionals o per parts d'aquests subsistemes.

q) Modificació d'una línia: qualsevol renovació o rehabilitació duta a terme en els subsistemes que componen una línia.

r) Vehicle: vehicle ferroviari que circula amb les seves pròpies rodes per línies ferroviàries, amb o sense tracció. Un vehicle està compost per un o més subsistemes estructurals i funcionals o per parts d'aquests subsistemes.

s) Tipus: tipus de vehicle pel qual es defineixen les característiques bàsiques de disseny del vehicle cobert pel «certificat CE d'examen de tipus» descrit al mòdul SB de la Decisió de la Comissió 2010/713/UE, de 9 de novembre de 2010, sobre els mòduls per als procediments d'avaluació de conformitat, idoneïtat per a l'ús i verificació CE, que s'han d'utilitzar a les especificacions tècniques d'interoperabilitat adoptades en virtut de la Directiva 2008/57/CE del Parlament Europeu i del Consell.

t) Sèrie: un nombre de vehicles idèntics d'un tipus de disseny.

u) Modificació d'un vehicle ferroviari: qualsevol renovació o rehabilitació duta a terme en els subsistemes que componen el vehicle.

v) Posseïdor: persona o entitat que explota un vehicle com a mitjà de transport, tant si n'és propietària com si té dret a utilitzar-lo, i que està registrada al Registre especial ferroviari.

w) Número de vehicle europeu (NVE): número que s'assigna al vehicle quan es concedeixi la primera autorització d'entrada en servei en el sistema comunitari.

x) Registre especial ferroviari (REF): registre mantingut per l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, definit segons el títol V del Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament del sector ferroviari. La seva secció 5a té la consideració de registre nacional de vehicles, de conformitat amb l'article 19 del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre.

y) Registre europeu de tipus autoritzats de vehicles (ERATV): registre dels tipus de vehicles autoritzats pels estats membres per a l'entrada en servei en la xarxa ferroviària de la Comunitat, de conformitat amb l'article 34 de la Directiva 2008/57/CE, de 17 de juny de 2008, sobre la interoperabilitat del sistema ferroviari dins de la Comunitat, i amb la Decisió d'execució de la Comissió 2011/665/UE, de 4 d'octubre de 2011, sobre el Registre europeu de tipus autoritzats de vehicles ferroviaris.

z) Entitat encarregada del manteniment: entitat encarregada de mantenir els vehicles ferroviaris, registrada com a tal al Registre especial ferroviari, i que assumeix la responsabilitat de les funcions de manteniment següents: gestió, desenvolupament del manteniment, gestió del manteniment de la flota i execució del manteniment.

TÍTOL II

Instruccions ferroviàries

Article 3. *Redacció i adopció de les instruccions ferroviàries.*

1. El Ministeri de Foment, a proposta de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, ha d'aprovar les instruccions ferroviàries (IF) que han de complir tot subsistema i els seus components per poder obtenir les autoritzacions d'entrada en servei corresponents. En l'elaboració d'aquestes instruccions cal fer consultes als agents del sector, amb participació d'experts qualificats en la matèria procedents d'administradors d'infraestructures, empreses ferroviàries, fabricants de material rodant ferroviari i components ferroviaris, empreses mantenedores i altres entitats que operin en el sector ferroviari.

2. Quan calgui actualitzar les IF d'un determinat subsistema com a conseqüència de la modificació d'una ETI, s'ha d'aplicar transitòriament, fins que s'aprovin i entrin en vigor les noves IF, l'ETI complementada amb la IF antiga. En cas de contradicció entre el que disposa la IF antiga i l'ETI nova, prevalen les especificacions indicades a les ETI.

3. Les IF han d'incloure, entre d'altres, les especificacions necessàries per complir els requisits essencials definits a l'annex III del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, que no s'hagin inclòs a les ETI, complementant les ETI per verificar el subsistema. En particular, han de desenvolupar, per a cada subsistema o part de subsistema, com a mínim els continguts següents:

- a) L'àmbit al qual es dirigeixen.
- b) Les exigències relatives al compliment dels requisits essencials dels subsistemes i les seves interfícies amb la resta del sistema ferroviari que no hagin estat coberts per les ETI aplicables. En particular, han d'incloure els requisits relatius als punts oberts i casos específics.
- c) Els requisits i les pautes de manteniment necessaris per conservar les característiques tècniques exigibles al llarg de la vida útil del subsistema.
- d) Els procediments (mòduls) d'avaluació segons el que disposa la Decisió de la Comissió 2010/713/UE, de 9 de novembre de 2010, sobre els mòduls per als procediments d'avaluació de conformitat, idoneïtat per a l'ús i verificació CE, que s'han d'utilitzar per verificar les exigències.

Igualment, les IF poden estipular instruccions específiques en cas que es modifiquin subsistemes que ja s'han posat en servei de conformitat amb l'article 15 del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre.

TÍTOL III

Components d'interoperabilitat

Article 4. *Comunicació d'entrada al mercat de components d'interoperabilitat.*

1. Segons el que estableix la Directiva 2008/57/CE, de 17 de juny de 2008, les ETI han de definir els components d'interoperabilitat dins del seu àmbit d'aplicació, així com els procediments que cal utilitzar per avaluar la conformitat o la idoneïtat per a l'ús dels components. Aquests procediments es basen en els mòduls definits a la Decisió de la Comissió 2010/713/UE.

2. Tot fabricant que tingui la intenció de posar al mercat components d'interoperabilitat, de conformitat amb el que preveu l'article 6 del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, ho ha de comunicar a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària. El fabricant ha de:

- a) Comunicar la intenció d'iniciar el procés d'avaluació de la conformitat o idoneïtat per a l'ús d'acord amb el procediment definit al capítol III del Reial decret 1434/2010, de 5

de novembre, i les especificacions concretes definides a les ETI per a cada tipus de component.

b) Quan finalitzi el procés, remetre la declaració «CE» emesa pel fabricant i el certificat «CE» emès per l'organisme notificat, juntament amb l'expedient, segons el que estipula l'annex IV del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre.

TÍTOL IV

Subsistemes

Article 5. *Règim general d'autorització d'entrada en servei de subsistemes.*

1. Sense perjudici del que disposen els títols V i VI d'aquesta Ordre, i d'acord amb el que disposa l'article 10 del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha d'autoritzar l'entrada en servei dels nous subsistemes de caràcter estructural integrants del sistema ferroviari que s'implantin o explotin a la xarxa ferroviària d'interès general.

2. Aquests subsistemes només poden entrar en servei si s'han dissenyat, construït i instal·lat de manera que es compleixin els requisits essencials definits a l'annex III del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, quan s'integrin en el sistema ferroviari.

3. En concret, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha de comprovar abans de concedir l'autorització:

- a) El compliment dels requisits essencials.
- b) La compatibilitat tècnica dels subsistemes amb el sistema ferroviari en el qual s'integren.
- c) La integració segura dels subsistemes de conformitat amb el que estableixen l'article 3 del Reglament sobre seguretat en la circulació de la xarxa ferroviària d'interès general, aprovat pel Reial decret 810/2007, de 22 de juny, i la normativa comunitària.

Article 6. *Fase inicial: comunicació prèvia a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària.*

1. Quan, per tal d'obtenir l'autorització d'entrada en servei, es vulgui iniciar la fabricació, construcció o modificació d'un subsistema estructural, el sol·licitant ho ha de comunicar a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària.

2. Aquesta comunicació ha d'anar acompanyada de la informació següent:

- a) Característiques tècniques preliminars del subsistema.
- b) Normativa vigent a la qual està subjecte el subsistema per cobrir els requisits essencials.
- c) Estimació del termini d'execució del pla de fabricació/construcció.
- d) Indicació preliminar de l'organisme notificat i/o designat que ha de dur a terme el procés de verificació del subsistema.

La comunicació es pot presentar als llocs que preveu l'article 38.4 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, o a través de mitjans electrònics d'acord amb el que disposa la Llei 11/2007, de 22 de juny, d'accés electrònic dels ciutadans als serveis públics.

3. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, una vegada que rebí la documentació, pot demanar al sol·licitant, en el termini màxim de dos mesos a comptar de l'endemà de presentar la comunicació, els canvis en aquesta que siguin necessaris amb vistes a la concessió de l'autorització d'entrada en servei final.

4. De conformitat amb l'article 15 del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, i tenint en compte els requisits específics que continguin les IF, en el cas de subsistemes autoritzats degudament que se sotmetin a una modificació, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha de decidir sobre la necessitat d'efectuar una nova autorització

d'entrada en servei o no. Per a això, el sol·licitant ha de comunicar a aquesta autoritat la seva pretensió, acompanyada de la informació següent:

- a) Descripció del projecte de modificació, amb identificació de la part del subsistema que es veu afectada.
- b) Normativa i mètodes de verificació aplicables a la part del subsistema objecte de modificació per cobrir els requisits essencials, prioritzant en la mesura del possible la migració cap al subsistema objectiu definit a les ETI. En cas que no s'apliqui plenament l'ETI, cal justificar-ne el motiu.
- c) Organisme encarregat d'avaluar la conformitat amb la normativa referida a l'apartat b).

Tenint en compte la documentació i la normativa aplicable, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha de resoldre en el termini màxim de quatre mesos des que es va presentar l'expedient complet. Si transcorre aquest termini sense que hagi recaigut cap resolució expressa, s'ha d'entendre que no cal dur a terme una nova autorització d'entrada en servei.

La resolució de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària posa fi a la via administrativa, i contra aquesta es pot interposar un recurs potestatiu de reposició en el termini d'un mes, que és el termini màxim per dictar i notificar la resolució del recurs. Si transcorre aquest termini sense que hagi recaigut cap resolució expressa, el recurs s'ha d'entendre desestimat.

Tot això sense perjudici del dret dels interessats a recórrer a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

Article 7. *Avaluació del subsistema.*

1. El sol·licitant, prèviament a la sol·licitud d'autorització d'entrada en servei del subsistema, l'ha d'haver sotmès al procés d'avaluació definit als apartats següents.
2. Una vegada que el sol·licitant tingui definit amb suficient grau de detall el subsistema, ho ha de posar en coneixement de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària perquè, si s'escau, aquesta li indiqui les possibles exigències complementàries relatives a la compatibilitat tècnica i integració segura.
3. Sense perjudici del que estableix el Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, per verificar els subsistemes i components d'interoperabilitat cal seguir els mòduls de verificació específics definits a les ETI i IF. A més, el sol·licitant ha de seguir el que estipula el Reglament d'execució (UE) 402/2013, de 30 d'abril, en els casos en què sigui aplicable, i en particular, per demostrar la integració segura del subsistema.
4. Així mateix, el sol·licitant ha de sotmetre a avaluació els requisits de qualsevol altra normativa vigent que li sigui aplicable.
5. En cas que durant el procés de fabricació i avaluació sorgeixi la necessitat de sol·licitar una excepció o disconformitat pel fet de produir-se una no-conformitat amb les ETI o amb les normes nacionals que siguin aplicables, el sol·licitant ha de seguir el procediment que estableix l'article 9 d'aquesta Ordre.
6. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària pot fer un seguiment del procés de fabricació i avaluació del subsistema. Per a això, el sol·licitant ha de posar a la seva disposició tota la informació requerida.

Article 8. *Autorització d'entrada en servei de subsistemes.*

1. Per obtenir l'autorització d'entrada en servei, el sol·licitant ha de remetre a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària la documentació següent:
 - a) Informe resum amb els aspectes rellevants per autoritzar l'entrada en servei del subsistema i en el qual s'indiquin, entre d'altres, les característiques tècniques principals del subsistema, una descripció del procés d'avaluació i el grau de compliment de les característiques o restriccions d'ús.

b) Declaracions de verificació del subsistema, subscrietes pel sol·licitant, respecte de les ETI i, si s'escau, de les normes nacionals aplicables, de conformitat amb l'annex V del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre.

c) Si s'escau, declaracions «CE» de verificació que el subsistema compleix la normativa que li és aplicable.

d) Certificats CE de verificació respecte a les ETI i certificat de verificació respecte de les normes nacionals, atorgats per l'organisme notificat i per l'organisme designat, respectivament, acompanyats dels expedients tècnics respectius d'acord amb el que estableix l'annex VI del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre.

e) Informe de l'organisme avaluador de seguretat, en els casos en què sigui aplicable el Reglament d'execució (UE) 402/2013, de 30 d'abril, i en particular per demostrar la integració segura del subsistema, inclosos els aspectes que s'assenyalen a l'article 7.2 d'aquesta Ordre.

f) Certificat d'un organisme designat de conformitat amb les exigències complementàries de compatibilitat tècnica exigides per l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, d'acord amb el que disposa l'article 7.2 d'aquesta Ordre.

La documentació es pot presentar als llocs que preveu l'article 38.4 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, o a través de mitjans electrònics d'acord amb el que disposa la Llei 11/2007, de 22 de juny, d'accés electrònic dels ciutadans als serveis públics.

2. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha de concedir, si escau, com a màxim dins dels quatre mesos següents a la data de recepció completa de la documentació que acompanya la sol·licitud, l'autorització corresponent d'entrada en servei del subsistema, que pot incloure condicions o restriccions d'ús del subsistema, així com el període de validesa de l'autorització. Si transcorre el termini esmentat sense que hagi recaigut cap resolució expressa, l'autorització d'entrada en servei s'ha d'entendre concedida.

La resolució de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària posa fi a la via administrativa, i contra aquesta es pot interposar un recurs potestatiu de reposició en el termini d'un mes, que és el termini màxim per dictar i notificar la resolució del recurs. Si transcorre aquest termini sense que hagi recaigut cap resolució expressa, el recurs s'ha d'entendre desestimat.

Tot això sense perjudici del dret dels interessats a recórrer a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

Article 9. *Excepcions en l'aplicació de les ETI i disconformitats amb les normes nacionals.*

1. En cas que, segons el parer del sol·licitant, el subsistema pugui estar subjecte a excepcions en l'aplicació de les ETI, d'acord amb el que estableix l'article 5 del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, o possibles disconformitats amb les normes nacionals, se n'ha d'informar l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària en el moment en què es tingui coneixement de l'excepció o la disconformitat, i s'ha de sol·licitar la no-aplicació de l'ETI o, si s'escau, de la norma nacional.

2. Juntament amb la sol·licitud d'excepció de no-aplicació d'una o diverses ETI, cal aportar la informació següent:

a) Descripció de les parts del subsistema subjectes a l'excepció.

b) Justificació que el subsistema es troba en algun dels supòsits en els quals concorre una excepció d'acord amb el que disposa l'article 5.1 del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre.

c) Referència precisa a les ETI o a part d'aquestes respecte a les quals se sol·licita l'excepció.

d) Relació de normes alternatives aplicades en substitució de l'ETI i procediment i organisme encarregat de la verificació.

e) Justificació raonada que concorre una excepció, que inclogui les principals raons de caràcter tècnic, econòmic, comercial, operatiu i/o administratiu.

f) Justificació de l'estat avançat de desenvolupament del projecte, en les sol·licituds efectuades en virtut de l'article 5.1.a) del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre.

g) Proposta de mesures per fomentar la interoperabilitat final del projecte i el compliment progressiu de l'ETI.

Tenint en compte aquesta documentació, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària pot acordar l'aplicació o no de les excepcions sol·licitades, i ho ha de comunicar al sol·licitant en un termini màxim de quatre mesos.

3. Així mateix, de conformitat amb l'article 5.3 del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, cada vegada que s'adopti una ETI els sol·licitants afectats per aquesta han de comunicar a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària la llista de subsistemes que estiguin en una fase avançada de desenvolupament.

4. Anàlogament, per a les disconformitats amb les normes nacionals, junt amb la sol·licitud cal aportar la informació següent:

- a) Descripció de les parts del subsistema subjectes a la no-conformitat.
- b) Informe justificatiu de la no-conformitat.
- c) Requisits i mètodes alternatius d'avaluació de manera que garanteixin el compliment dels requisits essencials.
- d) Organisme d'avaluació encarregat de verificar les normes alternatives per al compliment dels requisits essencials.

Tenint en compte aquesta documentació, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha de comunicar al sol·licitant l'acceptació o la denegació de la no-conformitat en un termini màxim de tres mesos. Si transcorre aquest termini sense que hagi recaigut cap resolució expressa, la no-conformitat s'ha d'entendre acceptada.

La resolució de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària posa fi a la via administrativa, i contra aquesta es pot interposar un recurs potestatiu de reposició en el termini d'un mes, que és el termini màxim per dictar i notificar la resolució del recurs. Si transcorre aquest termini sense que hagi recaigut cap resolució expressa, el recurs s'ha d'entendre desestimat.

Tot això sense perjudici del dret dels interessats a recórrer a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

TÍTOL V

Línies

Article 10. *Autorització de posada en servei de noves línies.*

1. Als efectes d'aquesta Ordre ministerial, les línies estan formades pels subsistemes de caràcter estructural fixos: infraestructura, energia i control-comandament i senyalització.

2. La posada en servei de noves línies s'ha d'autoritzar segons el que estableix l'article 16 del Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament del sector ferroviari.

3. Juntament amb l'autorització de posada en servei de les línies, s'ha d'autoritzar l'entrada en servei dels subsistemes que la integren, segons el procediment que disposa el títol IV d'aquesta Ordre.

4. Amb la finalitat d'unificar tots dos procediments, el sol·licitant ha de presentar una única sol·licitud d'autorització de posada en servei de la línia, a la qual ha d'adjuntar la documentació següent:

- a) Informe d'adequació de les obres a la normativa tècnica aplicable, emès pel personal encarregat de l'execució i la supervisió, establert a l'article 16 del Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre.

b) Documentació acreditativa del compliment, degudament, de l'execució del pla de proves que estableixi l'administrador d'infraestructures ferroviàries o, si s'escau, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, establerta a l'article 16 del Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre.

c) Documentació establerta a l'article 8 d'aquesta Ordre, relativa a cadascun dels subsistemes que integren la línia, incloses les seves interfícies.

d) Certificat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries del compliment de les condicions exigibles en matèria de seguretat en l'explotació ferroviària, tal com disposa l'article 16 del Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre. Aquesta certificació s'ha d'elaborar tenint en compte els diferents informes dels organismes avaluadors de seguretat segons el Reglament d'execució (UE) 402/2013, de 30 d'abril. Així mateix, s'ha d'acompanyar d'una justificació del tancament dels riscos dels diferents subsistemes i les seves interfícies, i d'un expedient amb la documentació que ha servit de base per elaborar-la.

La sol·licitud es pot presentar als llocs que preveu l'article 38.4 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, o a través de mitjans electrònics d'acord amb el que disposa la Llei 11/2007, de 22 de juny, d'accés electrònic dels ciutadans als serveis públics.

5. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha de concedir, si escau, com a màxim dins del mes següent a la data de recepció completa de la documentació que acompanya la sol·licitud, l'autorització corresponent de posada en servei de la línia i d'entrada en servei dels subsistemes, que pot incloure condicions o restriccions d'ús, així com el període de validesa de l'autorització. Si transcorre aquest termini sense que hagi recaigut cap resolució expressa, s'ha d'entendre que no s'autoritza la posada en servei.

La resolució de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària posa fi a la via administrativa, i contra aquesta es pot interposar un recurs potestatiu de reposició en el termini d'un mes, que és el termini màxim per dictar i notificar la resolució del recurs. Si transcorre aquest termini sense que hagi recaigut cap resolució expressa, el recurs s'ha d'entendre desestimat.

Tot això sense perjudici del dret dels interessats a recórrer a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

Article 11. *Modificació de línies existents.*

1. Sense perjudici del que l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària pugui decidir en cada cas de conformitat amb l'article 6.4 d'aquesta Ordre i del que s'estableixi a través de les IF o altres disposicions, en el cas que es modifiquin línies existents cal una nova autorització de posada en servei de la línia almenys en els supòsits següents:

- a) Modificació substancial del traçat d'un trajecte o part d'aquest.
- b) Addició d'una o més vies d'un trajecte o part d'aquest, quan la separació entre les vies existents i les noves sigui significativa.
- c) En general, modificacions que hagin requerit l'aprovació d'un estudi informatiu.

En aquests casos, s'ha de seguir el procediment que estableix l'article 10 d'aquesta Ordre, i s'ha d'autoritzar de manera conjunta la posada en servei de la línia i l'entrada en servei dels diferents subsistemes que la formen.

2. No cal una nova autorització de posada en servei de la línia en els casos de modificació de línies existents que s'indiquen tot seguit, en què únicament és exigible una comunicació a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària:

- a) Instal·lació de nous subsistemes d'electrificació o control-comandament i senyalització. En aquest cas, s'ha de procedir a l'autorització d'entrada en servei dels nous subsistemes, d'acord amb el procediment que recull el títol IV d'aquesta Ordre.
- b) Renovació o rehabilitació dels subsistemes preexistents, en els supòsits en què l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària decideixi, de conformitat amb l'article 6.4

d'aquesta Ordre, que requereixen una nova autorització d'entrada en servei de subsistema. Es consideren inclosos en aquest cas els supòsits de canvi de tensió elèctrica de l'electrificació o de canvi de versió o de nivell d'ERTMS.

Junt amb la comunicació del canvi de les condicions d'explotació, el sol·licitant ha de remetre a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària la documentació que estableix l'article 10.4 corresponent als elements subjectes a modificació i, en particular, la certificació per part de l'administrador d'infraestructures ferroviàries corresponent del compliment de les condicions exigibles en matèria de seguretat en l'explotació ferroviària en la nova situació de la línia.

L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha d'emetre, si escau, com a màxim dins del mes següent a la data de recepció completa de la documentació que s'indica en aquest apartat, la conformitat amb el canvi en les condicions d'explotació i, segons el procediment del títol IV, les autoritzacions corresponents d'entrada en servei dels subsistemes.

TÍTOL VI

Vehicles

CAPÍTOL I

Disposicions generals

Article 12. *Classificació de vehicles.*

1. Un vehicle es compon dels subsistemes de caràcter estructural material rodant i, quan sigui procedent, de control-comandament i senyalització a bord.

2. Als efectes d'aquesta Ordre, es distingeixen les classes de vehicles següents:

a) Locomotores: vehicle ferroviari que, per mitjà de tracció tèrmica o elèctrica, és capaç de desplaçar-se per si mateix i la funció principal del qual és remolcar altres vehicles ferroviaris. S'inclouen en aquesta definició, entre d'altres, les locomotores de línia, de treballs en via i els tractors de maniobres.

b) Unitats autopropulsades: composicions d'un o diversos vehicles que formen un tren indeformable en explotació, que estan dotades de tracció tèrmica o elèctrica que les fa capaces de desplaçar-se per si mateixes i que generalment transporten viatgers.

c) Cotxes: vehicles ferroviaris sense tracció pròpia habilitats per al transport de viatgers, així com els vehicles complementaris per al seu servei, entre d'altres, els furgons destinats a transportar una càrrega útil no consistent en viatgers i els vagons de transport d'automòbils destinats a integrar-se en un tren de viatgers. S'hi inclouen també els cotxes en composicions fixes que només es poden reconfigurar quan no estan prestant servei.

d) Vagons: vehicles ferroviaris sense tracció pròpia habilitats per al transport de mercaderies. Dins d'aquesta classe es consideren inclosos els vehicles ferroviaris especials. S'entén com a tals els vehicles dissenyats expressament per al transport ferroviari que, per les seves dimensions o masses excepcionals, requereixen unes condicions particulars de circulació. S'hi inclouen també els vagons destinats al transport de materials per a activitats com la construcció o el manteniment de la infraestructura i susceptibles d'efectuar transports comercials.

e) Material rodant auxiliar: es considera material rodant auxiliar els vehicles ferroviaris que estan habilitats específicament per a les tasques de supervisió, reconeixement i manteniment de la via i de les seves instal·lacions fixes, inclosos, entre d'altres, la maquinària de via i els vehicles ferrocarril-carretera (bimodals), així com els destinats a trens taller i de socors.

Article 13. *Règim general.*

1. Quan els vehicles estan compostos per subsistemes, són aplicables les disposicions del títol IV d'aquesta Ordre sense perjudici de les disposicions específiques que s'inclouen en el present títol que desplega l'article 16 del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre.

2. De conformitat amb l'article 16 del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, i sense perjudici del que estableix l'article 19 d'aquesta Ordre, tot vehicle, abans d'utilitzar-se a la xarxa ferroviària d'interès general, ha de rebre l'autorització de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària per poder entrar en servei.

Les autoritzacions concedides a vehicles amb anterioritat al 19 de juliol de 2008 en virtut d'acords internacionals, en particular RIC i RIV, continuen sent vàlides de conformitat amb les condicions en les quals s'hagin autoritzat.

3. Són vàlides a Espanya les autoritzacions concedides per un altre Estat membre de la Unió Europea, sense perjudici del que disposen els articles 19 i 20 d'aquesta Ordre respecte a les autoritzacions addicionals.

4. Els vehicles que circulin per la xarxa ferroviària d'interès general han d'estar inscrits al Registre especial ferroviari, creat pel Reglament del sector ferroviari, aprovat pel Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre. Per a això, el titular de cada vehicle ha d'aportar a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària la informació que s'indica a l'article 134 del Reglament del sector ferroviari, així com la comunicació de l'entitat encarregada del manteniment. Aquest apartat no s'aplica als vehicles que circulen amb una autorització provisional de l'article 16.

5. Es distingeix entre vehicles conformes amb les ETI i vehicles no conformes amb aquestes, quan així ho permeti l'ETI corresponent o quan siguin susceptibles d'una excepció de conformitat amb l'article 5 del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre.

6. Des del punt de vista de la tramitació de l'autorització d'entrada en servei de vehicles ferroviaris, es poden distingir els casos següents:

- a) Primera autorització d'un vehicle o un tipus nou.
- b) Autorització addicional: autorització d'un vehicle per circular a la xarxa ferroviària d'interès general que ja s'ha autoritzat degudament en un primer Estat membre.
- c) Autorització d'un vehicle de conformitat amb un tipus ja autoritzat (com a continuació de sèrie).
- d) Renovació de tipus, entre d'altres casos, per expiració del període de validesa d'un tipus o canvi de normes aplicables al tipus en qüestió.
- e) Nova autorització després de la modificació d'un vehicle ja autoritzat o d'un tipus.
- f) Combinació d'alguns dels supòsits anteriors: en aquest cas, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha de vetllar per evitar la duplicitat de verificacions i per aplicar el procediment més idoni segons el cas.

7. Les autoritzacions d'entrada en servei concedides en virtut d'aquesta Ordre ministerial s'entenen sense perjudici d'altres condicions imposades a les empreses ferroviàries i a l'administrador d'infraestructures ferroviàries per al funcionament a la xarxa ferroviària d'interès general dels vehicles esmentats, de conformitat amb el que disposen els articles 9, 10, 15 i 16 del Reial decret 810/2007, de 22 de juny, pel qual s'aprova el Reglament sobre seguretat en la circulació de la xarxa ferroviària d'interès general.

CAPÍTOL II

Procediment d'autorització d'entrada en servei

Article 14. *Fase inicial: comunicació prèvia a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària.*

1. Quan, per tal d'obtenir l'autorització d'entrada en servei, es vulgui iniciar el procediment de verificació d'un vehicle ferroviari, el sol·licitant ho ha de comunicar prèviament a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària.

2. Aquesta comunicació ha d'incloure la documentació següent:

a) Les dades de l'entitat que inicia el procediment. El sol·licitant ha d'indicar en qualitat de què efectua la sol·licitud: fabricant, posseïdor o empresa ferroviària.

b) Identificació del cas al qual pertany dels indicats a l'article 13.6.

c) Característiques tècniques preliminars dels subsistemes que componen el vehicle i les prestacions bàsiques del vehicle: velocitat màxima, característiques mínimes de frenada, masses, condicions d'ús previsibles, etc.

d) Plans generals del vehicle.

e) Indicació de la normativa a la qual està subjecte cada subsistema per cobrir els requisits essencials.

f) Previsió estimada del pla de la fabricació i de la distribució en lots.

g) Indicació preliminar de l'organisme notificat i/o designat que ha de dur a terme el procés de verificació dels subsistemes.

h) Indicació preliminar de l'organisme d'avaluació de seguretat en els casos en què el Reglament d'execució (UE) 402/2013 sigui aplicable, i, en particular, per demostrar la integració segura dels subsistemes que componen el vehicle, incloses les seves interfícies, i entre el vehicle i la xarxa ferroviària d'interès general.

La comunicació es pot presentar als llocs que preveu l'article 38.4 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, o a través de mitjans electrònics d'acord amb el que disposa la Llei 11/2007, de 22 de juny, d'accés electrònic dels ciutadans als serveis públics.

3. En el supòsit de nous vehicles que es vulguin autoritzar de conformitat amb un tipus autoritzat convenientment, també cal incloure, junt amb la documentació de l'apartat anterior, un informe detallat de les possibles diferències amb el tipus ja autoritzat.

4. En el supòsit de vehicles o tipus existents ja autoritzats subjectes a modificació:

i. El sol·licitant ha d'afegir un informe, elaborat per persones expertes, competents i amb experiència en la matèria i coneixedores del vehicle, en el qual s'indiquin les característiques que, si s'escau, i com a conseqüència de la modificació, s'han de validar de nou.

ii. La informació sol·licitada als apartats c), d), e), f), g) i h) de l'apartat 2 anterior es refereix a la part modificada del vehicle, així com a la seva interfície amb la resta del vehicle i d'aquest amb la xarxa ferroviària d'interès general.

5. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha de comunicar a l'administrador d'infraestructures ferroviàries l'inici de l'expedient, i en pot sol·licitar un informe. En cas que l'administrador d'infraestructures ferroviàries, després d'haver estat consultat, no emeti un informe en el termini d'un mes, s'ha d'entendre que és favorable.

6. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha de respondre al sol·licitant en el termini de dos mesos des de la recepció completa de la informació sol·licitada, i ha d'indicar:

a) En el cas d'una primera entrada en servei d'un vehicle o una modificació que afecti el número de vehicle europeu (NVE), la numeració NVE provisional que se li assigni al vehicle o vehicles.

b) En el cas de sol·licitud de continuacions de sèrie, confirmació que és aplicable aquest procediment o que cal crear un tipus nou.

c) En el supòsit de vehicles o tipus existents ja autoritzats subjectes a modificació, la necessitat o no d'obtenir una nova autorització d'entrada en servei, d'acord amb les exigències de les ETI i IF i l'envergadura de la modificació. En el cas de modificacions, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària té un termini de quatre mesos per emetre la seva resposta al sol·licitant.

Si transcorre el termini de dos mesos, o de quatre mesos, en el supòsit que preveu la lletra c), sense que l'autoritat responsable hagi respost al sol·licitant, s'entén que no cal obtenir una nova autorització.

La resolució de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària posa fi a la via administrativa, i contra aquesta es pot interposar un recurs potestatiu de reposició en el termini d'un mes, que és el termini màxim per dictar i notificar la resolució del recurs. Si transcorre aquest termini sense que hagi recaigut cap resolució expressa, el recurs s'ha d'entendre desestimat.

Tot això sense perjudici del dret dels interessats a recórrer a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

Article 15. *Seguiment de l'expedient.*

1. Una vegada que s'iniciï el procediment de verificació del vehicle, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària en pot efectuar el seguiment. Per a això, el sol·licitant ha de posar a la seva disposició tota la informació que se li requereixi.

2. Tan aviat com el sol·licitant tingui definit amb prou grau de detall el vehicle, ho ha de posar en coneixement de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària perquè, si s'escau, aquesta li indiqui les exigències relatives a la compatibilitat tècnica i integració segura, i dins d'aquestes es poden incloure, si s'escau, indicacions sobre els recorreguts que ha d'efectuar d'entre els que es recullen a l'annex d'aquesta Ordre.

3. El sol·licitant ha de comunicar a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària l'inici, si s'escau, del procés d'avaluació que es detalla a l'article 7 d'aquesta Ordre.

4. Si durant el procés de fabricació i verificació el sol·licitant té coneixement d'una excepció o disconformitat amb les ETI o amb la normativa nacional, ho ha de comunicar a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària com més aviat millor i ha de seguir el procediment que estableix l'article 9.

Article 16. *Autorització provisional de circulació.*

1. La realització de proves, assajos o trasllats en la xarxa ferroviària d'interès general exigeix que el vehicle ferroviari amb el qual es duen a terme disposi d'una autorització provisional de circulació atorgada per l'administrador d'infraestructures ferroviàries.

2. Una vegada rebuda la contestació de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària en la fase de comunicació a què fa referència l'article 14.6 d'aquesta Ordre, el sol·licitant s'ha de dirigir a l'administrador d'infraestructures ferroviàries perquè l'informi de les normes generals que han de regir les seves relacions amb aquest, de les despeses que, si s'escau, es derivin del procediment de verificació com a conseqüència de la realització de proves sobre la infraestructura ferroviària administrada per aquell, així com les garanties que ha de prestar per fer front a les possibles responsabilitats que es puguin originar.

3. L'autorització provisional de circulació s'ha de sol·licitar a l'administrador d'infraestructures ferroviàries, amb prou antelació, acompanyada de la documentació següent:

a) La que identifiqui el sol·licitant, amb indicació de la seva raó social i el seu domicili als efectes de notificacions.

b) La que identifiqui el vehicle ferroviari.

- c) La que expressi el caràcter, la planificació i la durada prevista de les proves, els assajos o els trasllats que es vol dur a terme.
- d) La que descriui les instal·lacions fixes, les comunicacions i la tracció que caldran per efectuar les proves, i les diferents entitats que hi intervindran.
- e) En el cas de proves i assajos, la que identifiqui l'organisme notificat, designat o d'avaluació de seguretat encarregat de supervisar el procediment.
- f) Definició del projecte en la seva interacció amb la infraestructura.
- g) Estat d'avenç del procés d'avaluació del projecte.

Tenint en compte aquesta documentació, l'administrador d'infraestructures ferroviàries pot sol·licitar, motivadament, atenent raons de seguretat en la circulació, les modificacions que consideri pertinents en les proves, els assajos o els trasllats projectats.

L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de resoldre motivadament sobre la concessió o la denegació de l'autorització provisional sol·licitada, en un termini màxim d'un mes des de la recepció completa de la documentació.

Les resolucions del president de l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries exhaureixen la via administrativa. Contra aquestes es pot interposar un recurs potestatiu de reposició en el termini d'un mes, que és el termini màxim per dictar i notificar la resolució sobre el recurs. Si transcorre aquest termini sense que hagi recaigut cap resolució expressa, el recurs s'ha d'entendre desestimat.

Tot això, sense perjudici del dret dels interessats a recórrer a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

4. L'autorització provisional de circulació ha d'intentar satisfer al màxim possible la sol·licitud formulada i ha d'especificar, almenys:

- a) La capacitat d'infraestructura de què es disposa per dur a terme les proves, els assajos o els trasllats.
- b) La unitat de contacte de l'administrador d'infraestructures ferroviàries que ha de ser l'interlocutor entre l'operador del vehicle i el lloc de comandament per dur a terme les proves, els assajos o els trasllats.
- c) Les condicions de circulació durant les proves, els assajos o els trasllats.
- d) El període de validesa de l'autorització que, en tot cas, caduca en finalitzar les proves, els assajos o els trasllats per als quals s'hagi sol·licitat.

5. L'atorgament d'aquesta autorització provisional no requereix una verificació completa prèvia ni l'autorització d'entrada en servei, encara que sí que cal aportar la documentació tècnica que permeti comprovar que el vehicle es troba en unes condicions suficients perquè l'execució de les proves no generi riscos en la circulació ni en la infraestructura.

6. El sol·licitant pot demanar una pròrroga de l'autorització per dur a terme les proves. L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'atorgar o, si s'escau, denegar, de manera motivada, aquesta pròrroga en un termini màxim de quinze dies.

Les resolucions del president de l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries exhaureixen la via administrativa. Contra aquestes es pot interposar un recurs potestatiu de reposició en el termini d'un mes, que és el termini màxim per dictar i notificar la resolució sobre el recurs. Si transcorre aquest termini sense que hagi recaigut cap resolució expressa, el recurs s'ha d'entendre desestimat.

Tot això, sense perjudici del dret dels interessats a recórrer a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

7. El sol·licitant ha de comunicar a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària les autoritzacions provisionals de circulació oportunes.

CAPÍTOL III

Sol·licitud d'autorització d'entrada en servei

Article 17. *Autorització d'entrada en servei. Règim general.*

1. Aquest article és aplicable per a qualsevol autorització d'entrada en servei d'un vehicle, sense perjudici de les consideracions específiques que disposen els articles 18 a 23 d'aquesta Ordre.

2. L'autorització d'entrada en servei s'ha de formular davant l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, i ha d'incloure la informació següent:

a) Identificació del sol·licitant, amb indicació de la seva raó social, el seu domicili als efectes de notificacions, així com la referència de l'expedient de l'inici del procés d'autorització d'entrada en servei.

b) La que identifiqui el vehicle ferroviari per al qual se sol·licita l'autorització, acompanyada d'una descripció i d'un informe resum de l'avaluació en què s'indiquin aspectes rellevants (entre d'altres, restriccions i opcions) per autoritzar l'entrada en servei.

c) Dades necessàries per inscriure el vehicle a la secció 5a del Registre especial ferroviari i a l'ERATV, si s'escau. Les dades associades a l'ERATV han d'estar validades per un organisme designat o notificat, segons que correspongui.

d) Progrés del pla de manteniment del vehicle.

La sol·licitud es pot presentar als llocs que preveu l'article 38.4 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, o a través de mitjans electrònics d'acord amb el que disposa la Llei 11/2007, de 22 de juny, d'accés electrònic dels ciutadans als serveis públics.

3. Una vegada que el sol·licitant hagi presentat tota la informació requerida, així com la informació suplementària que se li sol·liciti, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària pot sol·licitar un informe a l'administrador d'infraestructures ferroviàries, que s'entén favorable si no s'emet en el termini d'un mes.

4. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha de resoldre motivadament la sol·licitud d'autorització d'un vehicle en el termini màxim de dos mesos des de la presentació de la documentació completa a la qual s'al·ludeix en l'apartat anterior, sense perjudici que es pugui suspendre o ampliar aquest termini d'acord amb el que estableix la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

5. L'autorització d'entrada en servei d'un vehicle pot establir condicions d'ús i, si escau, restriccions. En aquesta autorització s'ha de confirmar el número de vehicle europeu o codi alfanumèric d'identificació a què es refereix l'article 134.2.i del Reglament del sector ferroviari.

6. En tot cas, l'autorització d'un vehicle implica l'autorització del tipus amb el qual és conforme aquest vehicle, en el cas en què no es disposi prèviament d'aquesta última autorització, d'acord amb l'article 21 d'aquesta Ordre.

7. La resolució de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària posa fi a la via administrativa, i contra aquesta es pot interposar un recurs potestatiu de reposició en el termini d'un mes, que és el termini màxim per dictar i notificar la resolució del recurs. Si transcorre aquest termini sense que hagi recaigut cap resolució expressa, el recurs s'ha d'entendre desestimat.

Tot això sense perjudici del dret dels interessats a recórrer a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

Article 18. *Primera autorització d'entrada en servei.*

1. A més de la informació indicada a l'article 17.2, el sol·licitant ha d'aportar:

a) Les declaracions de verificació dels subsistemes emeses pel sol·licitant i els certificats de verificació emesos per l'organisme notificat i, si s'escau, l'organisme

designat, així com l'expedient tècnic que acompanya la declaració CE de verificació, de conformitat amb els annexos V i VI del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre. El certificat de l'organisme designat ha d'incloure les exigències relatives a compatibilitat tècnica que l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària hagi sol·licitat de conformitat amb l'article 15.2 d'aquesta Ordre.

b) Si s'escau, i quan hi hagi una altra normativa comunitària aplicable al subsistema o a part d'aquest, els certificats CE corresponents. L'organisme notificat ha de recopilar els certificats o les declaracions «CE» eventuals que es derivin d'aquesta normativa.

c) Informe de l'organisme avaluador de seguretat en els casos en què el Reglament d'execució (UE) 402/2013, de 30 d'abril, sigui aplicable i, en particular, per demostrar la integració segura. Aquest informe ha de tenir en compte el resultat dels recorreguts sol·licitats, si s'escau, per l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària de conformitat amb l'article 15.2 d'aquesta Ordre.

2. La primera autorització l'ha de concedir l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària en els termes següents:

a) En cas que s'hagin autoritzat tots els subsistemes estructurals d'un vehicle conforme amb les ETI d'acord amb les disposicions del títol IV d'aquesta Ordre, l'autorització s'ha de concedir sense més verificacions.

b) Pel que fa al material rodant que disposi de totes les declaracions «CE» de verificació, els criteris que l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha de verificar amb vistes a l'autorització d'entrada en servei se circumscriuen als aspectes següents:

- La compatibilitat tècnica entre els subsistemes pertinents dels vehicles i la compatibilitat tècnica entre el vehicle i la xarxa ferroviària d'interès general.
- La integració segura dels subsistemes que integren el vehicle i del vehicle amb la xarxa ferroviària d'interès general.
- Les normes nacionals aplicables als punts oberts definits a les ETI.
- Les normes nacionals aplicables als casos específics definits a les ETI.

3. Per als aspectes tècnics no coberts per les ETI, s'apliquen les disposicions nacionals notificades d'acord amb l'article 12.3 del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre.

4. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha de concedir, si escau, com a màxim dins dels quatre mesos següents a la data de la recepció completa de la documentació que acompanya la sol·licitud, l'autorització d'entrada en servei del vehicle ferroviari o de cadascun dels vehicles que componen la sèrie.

La resolució de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària posa fi a la via administrativa, i contra aquesta es pot interposar un recurs potestatiu de reposició en el termini d'un mes, que és el termini màxim per dictar i notificar la resolució del recurs. Si transcorre aquest termini sense que hagi recaigut cap resolució expressa, el recurs s'ha d'entendre desestimat.

Tot això sense perjudici del dret dels interessats a recórrer a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

Article 19. Autorització addicional d'entrada en servei de vehicles conformes amb les ETI.

1. Als vehicles l'entrada en servei dels quals ja s'hagi autoritzat en un altre Estat membre de la Unió Europea i que siguin conformes amb totes les ETI pertinents en el moment d'entrar en servei, els és aplicable el que disposen els apartats següents.

2. Els vehicles que estiguin en plena conformitat amb les ETI que cobreixin tots els aspectes dels subsistemes pertinents sense casos específics i sense punts pendents relacionats estrictament amb la compatibilitat tècnica entre el vehicle i la xarxa, no estan subjectes a cap autorització addicional d'entrada en servei, sempre que circulin per línies

de la xarxa ferroviària d'interès general conformes amb l'ETI o en les condicions especificades a les ETI corresponents.

3. En els casos no coberts per l'apartat 2 d'aquest article, el sol·licitant ha de presentar a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària la documentació relativa al vehicle o tipus de vehicle i al seu ús en la xarxa ferroviària d'interès general. Aquesta documentació ha d'incloure, a més del que s'indica a l'article 17.2, la informació següent:

a) Justificants que el vehicle ha estat autoritzat a entrar en servei en un altre Estat de la Unió Europea.

b) Una còpia de l'expedient tècnic que acompanya la declaració CE de verificació, previst a l'annex VI del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, que ha d'incloure, en el cas de vehicles equipats amb enregistradors de dades, documentació sobre el procediment de recollida de dades que en permeti la visualització i l'avaluació, sempre que aquesta informació no sigui harmonitzada per l'ETI corresponent.

c) Registres en què constin, per al vehicle, els antecedents de manteniment i, si escau, les modificacions tècniques efectuades amb posterioritat a l'autorització.

d) Dades sobre les característiques tècniques i operatives, així com el certificat de conformitat emès per l'organisme notificat o, si s'escau, designat, que demostrï que el vehicle és compatible amb les infraestructures i les instal·lacions fixes (com ara les condicions climàtiques, el sistema de subministrament d'energia, el sistema de control-comandament i senyalització, l'amplada de via i gàlils d'infraestructura, càrrega per eix màxima autoritzada i altres condicions de la xarxa ferroviària d'interès general).

4. Els criteris que ha de verificar l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària es refereixen únicament a:

– La compatibilitat tècnica entre el vehicle i la xarxa ferroviària d'interès general, incloses les normes nacionals aplicables als punts oberts necessaris per garantir aquesta compatibilitat.

– Les normes nacionals aplicables als casos específics definits a les ETI pertinents.

La verificació d'aquests aspectes només es pot fer basant-se en les normes nacionals classificades en els grups B i C, que figurin al document de referència nacional establert de conformitat amb la Decisió 2011/155/UE, i si no n'hi ha, en els acords bilaterals amb l'Estat de la Unió Europea en el qual es va autoritzar per primera vegada.

Per fer aquesta verificació, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària pot exigir:

a) Informació addicional per dur a terme l'anàlisi de riscos de conformitat amb el Reglament d'execució (UE) 402/2013, de 30 d'abril, o assajos sobre la xarxa ferroviària d'interès general.

b) Certificats de conformitat emesos per l'organisme notificat o designat i informe de l'organisme d'avaluació de la seguretat, respecte a la normativa que s'esmenta en aquest apartat.

5. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, si s'escau, després de consultar el sol·licitant, ha de determinar l'abast i el contingut de la informació complementària que cal aportar, les anàlisis de riscos o els assajos requerits. Els assajos s'han de fer en un termini màxim de tres mesos, una vegada que el sol·licitant i l'administrador d'infraestructures ferroviàries hagin acordat un pla d'actuació. Si s'escau, l'autoritat esmentada ha de prendre les mesures necessàries per garantir que es puguin dur a terme els assajos.

6. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha de resoldre en els terminis que s'indiquen tot seguit:

a) Dos mesos després d'haver-se presentat la documentació completa que preveu l'apartat 3 d'aquest article.

b) Després de l'anàlisi d'aquesta documentació, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària pot sol·licitar informació addicional. Una vegada que s'hagi presentat la informació completa, l'autoritat ha d'adoptar una decisió en el termini màxim d'un mes.

c) Després de l'anàlisi de la documentació indicada anteriorment, o com a conseqüència de la decisió de l'apartat b anterior, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària pot sol·licitar proves addicionals. Una vegada que s'hagin presentat de manera conforme els resultats d'aquestes, l'autoritat ha de resoldre en el termini màxim d'un mes.

En absència d'una resolució per part de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària en els terminis establerts, l'entrada en servei del vehicle en qüestió s'ha d'entendre autoritzada després d'un període de tres mesos a partir del final dels terminis esmentats, d'acord amb el que disposa l'article 21.8 de la Directiva 2008/57/CE, de 17 de juny de 2008. Les autoritzacions concedides per altres autoritats nacionals de seguretat per manca de resposta a l'interessat d'aquestes en els terminis previstos no tenen validesa en la xarxa ferroviària d'interès general.

Article 20. Autorització addicional d'entrada en servei de vehicles no conformes amb les ETI.

1. Els vehicles que ja estiguin autoritzats en un altre Estat membre de la Unió Europea i que no siguin conformes amb totes les ETI corresponents vigents en el moment d'entrar en servei, inclosos els vehicles subjectes a excepcions, o quan una part significativa dels requisits essencials no hagi quedat establerta en una o diverses ETI, requereixen una autorització addicional d'entrada en servei que es regeix pel que estableixen els apartats següents.

2. El sol·licitant ha de completar la informació que recull l'article 17.2 d'aquesta Ordre amb les dades següents:

a) Justificants que el vehicle ha estat autoritzat a entrar en servei en un altre Estat membre de la Unió Europea, i documents sobre el procediment seguit per mostrar que el vehicle complia els requisits de seguretat vigents, inclosa, si escau, informació sobre les excepcions concedides.

b) Les dades tècniques, el pla de manteniment i les característiques funcionals. Això inclou, en el cas de vehicles equipats amb enregistradors de dades, documentació sobre el procediment de recollida de dades que en permeti la visualització i l'avaluació, com estableix l'article 26 del Reial decret 810/2007, de 22 de juny.

c) Registres en què constin, per al vehicle, els antecedents d'explotació i de manteniment i, si escau, les modificacions tècniques efectuades amb posterioritat a l'autorització.

d) Dades sobre les característiques tècniques i operatives, així com el certificat de conformitat emès per l'organisme notificat o, si s'escau, designat, que demostrin que el vehicle és compatible amb les infraestructures i les instal·lacions fixes (com ara les condicions climàtiques, el sistema de subministrament d'energia, el sistema de control-comandament i senyalització, l'amplada de via i els gàlils d'infraestructura, la càrrega per eix màxima autoritzada i altres condicions de la xarxa ferroviària d'interès general).

3. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, quan hi hagi un risc substancial per a la seguretat, pot sol·licitar informació addicional a la que s'esmenta a l'apartat 2, lletres a) i b), d'aquest article.

4. En relació amb el que estableix l'apartat 2, lletres c) i d), d'aquest article, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària pot sol·licitar informació addicional. La verificació d'aquests apartats només es pot fer basant-se en les normes nacionals classificades en els grups B i C, que figurin al document de referència nacional establert de conformitat amb la Decisió 2011/155/UE, i si no n'hi ha, en els acords bilaterals amb l'Estat de la Unió Europea en el qual es va autoritzar per primera vegada.

Per efectuar aquesta verificació, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària pot exigir:

a) Informació addicional per dur a terme l'anàlisi de riscos de conformitat amb el Reglament d'execució (UE), de 30 d'abril, o assajos sobre la xarxa ferroviària d'interès general.

b) Certificats de conformitat emesos per l'organisme notificat o designat i informe de l'organisme d'avaluació de la seguretat, respecte a la normativa que s'esmenta en aquest apartat.

5. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, si s'escau, després de consultar el sol·licitant, ha de determinar l'abast i el contingut de la informació complementària, les anàlisis de riscos o els assajos requerits. Aquests assajos s'han de fer en un termini màxim de tres mesos, una vegada que el sol·licitant i l'administrador d'infraestructures ferroviàries hagin acordat un pla d'actuació. Si s'escau, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha d'adoptar les mesures necessàries per garantir que els assajos puguin tenir lloc.

6. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha d'adoptar una decisió en els terminis que s'indiquen tot seguit:

a) Quatre mesos després d'haver-se presentat la documentació completa que preveu l'apartat 2 d'aquest article.

b) Després de l'anàlisi d'aquesta documentació, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària pot sol·licitar informació addicional o una anàlisi de riscos, d'acord amb l'apartat 3 d'aquest article. Una vegada que s'hagi presentat la informació completa, l'autoritat ha d'adoptar una decisió en el termini màxim de dos mesos.

c) Després de l'anàlisi de la documentació indicada anteriorment, o com a conseqüència de la decisió de l'apartat b anterior, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària pot sol·licitar assajos en la xarxa ferroviària d'interès general, d'acord amb l'apartat 3 d'aquest article. Una vegada que s'hagin presentat de manera conforme els resultats d'aquests, l'autoritat ha de resoldre en el termini màxim de dos mesos.

En absència d'una decisió per part de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària en els terminis establerts, l'entrada en servei del vehicle en qüestió s'ha d'entendre autoritzada després d'un període de tres mesos a partir del final dels terminis esmentats, d'acord amb el que disposa l'article 21.8 de la Directiva 2008/57/CE, de 17 de juny de 2008. Les autoritzacions concedides per altres autoritats nacionals de seguretat per manca de resposta a l'interessat d'aquestes en els terminis previstos no tenen validesa en la xarxa ferroviària d'interès general.

Article 21. *Autorització de tipus i renovació de tipus.*

1. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha de concedir, si escau, autoritzacions de tipus, bé d'ofici en els casos a què es refereix l'article 17.6 d'aquesta Ordre, bé quan se sol·liciti específicament així. Per a l'autorització de tipus, l'autoritat responsable ha de seguir el que disposen els articles 17 i 18 d'aquesta Ordre, particularitzat al tipus. Els certificats de verificació emesos per l'organisme notificat són els certificats «CE» d'examen de tipus i/o certificats «CE» d'examen de disseny, si s'apliquen, respectivament els mòduls SB i/o SH1 que recull la Decisió 2010/713/UE.

2. En cas que es modifiquin les disposicions pertinents de les ETI i de les normes nacionals que s'hagin utilitzat com a base per autoritzar un tipus determinat de vehicle, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha de decidir si les autoritzacions del tipus de què es tracti ja concedides continuen sent vàlides o si cal renovar-les.

3. Els criteris que ha de verificar l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària en cas que es renovi l'autorització per a un tipus determinat únicament afecten les normes modificades.

4. La renovació de l'autorització d'un tipus determinat no afecta les autoritzacions de vehicles ja concedides sobre la base de tipus autoritzats prèviament.

5. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, de conformitat amb la legislació comunitària, ha de subministrar a l'Agència Ferroviària Europea la informació necessària sobre l'autorització d'un tipus, la seva modificació, suspensió o revocació per al registre a l'ERATV.

6. En els casos en què el sol·licitant d'una autorització de tipus hagi iniciat el procediment en diversos estats membres alhora, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha de cooperar amb la resta d'autoritats implicades en la simplificació del procediment i en la reducció al màxim de la càrrega administrativa que comporta.

Article 22. *Autorització de vehicles conformes a un tipus autoritzat.*

1. En el cas de sol·licituds d'autoritzacions de vehicles conformes amb un tipus ja autoritzat o continuacions de sèrie, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, de conformitat amb l'article 14.6 d'aquesta Ordre, ha de determinar si el vehicle és conforme o no a un tipus autoritzat degudament.

2. Un vehicle conforme a un tipus ja autoritzat a Espanya ha de ser autoritzat per l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària d'acord amb la declaració de conformitat amb aquest tipus presentada pel sol·licitant sense verificacions addicionals.

3. La sol·licitud d'autorització s'ha de presentar davant l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, i ha d'incloure:

- a) La informació que s'indica a l'article 17 d'aquesta Ordre.
- b) Una declaració de conformitat amb el tipus. El sol·licitant ha d'utilitzar el model de declaració de tipus adoptat pel Reglament (UE) 2011/201, d'1 de març de 2011, sobre el model de declaració de conformitat amb un tipus autoritzat de vehicle ferroviari.
- c) La documentació que inclogui les proves que s'han seguit els procediments pertinents de verificació de conformitat amb la legislació comunitària aplicable i amb les normes nacionals notificades, amb indicació de les directives, les ETI, les normes nacionals i altres disposicions en les quals s'emparen. En particular, els certificats de verificació emesos per l'organisme notificat són els certificats «CE» de verificació, i es poden aplicar els mòduls SD, SF o SH1 que recull la Decisió 2010/713/UE.

La sol·licitud es pot presentar als llocs previstos a l'article 38.4 de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, o a través de mitjans electrònics d'acord amb el que disposa la Llei 11/2007, de 22 de juny, d'accés electrònic dels ciutadans als serveis públics.

Un vehicle conforme a un tipus ja autoritzat en un altre Estat membre de la Unió Europea ha de ser autoritzat per l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària d'acord amb la declaració de conformitat amb aquest tipus presentada pel sol·licitant. Tanmateix, en aquest cas, es pot sol·licitar la documentació i la verificació addicionals que estableixen els articles 19 i 20 d'aquesta Ordre.

Article 23. *Modificacions.*

1. Per a les modificacions efectuades en vehicles ferroviaris que durant la fase de comunicació prèvia que es detalla a l'article 14.6 hagin estat informades per l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària que necessiten una nova autorització d'entrada en servei, s'aplica el que disposa l'apartat següent.

2. La sol·licitud d'autorització d'entrada en servei ha d'incloure, a més del que s'indica a l'article 17 d'aquesta Ordre, la documentació que recull l'article 18, però indicant exclusivament les característiques que s'han modificat, la seva interfície amb la resta de subsistemes i, en cas que es vegi afectada, la interfície entre el vehicle i la xarxa ferroviària d'interès general.

CAPÍTOL IV

Procediment a seguir després de l'autorització

Article 24. *Establiment de compatibilitat del tren amb la ruta.*

1. Una vegada que un vehicle ha obtingut l'autorització d'entrada en servei, és responsabilitat de l'empresa ferroviària la formació del tren i garantir que aquest sigui compatible amb la ruta per la qual ha de circular. Per a això, l'empresa ferroviària ha de disposar de procediments dins del seu sistema de gestió de la seguretat i ha de seguir el que estableix la normativa vigent relativa a operacions i gestió del trànsit.

2. Per garantir la compatibilitat amb la ruta, l'empresa ferroviària ha de disposar de la informació necessària a través del registre d'infraestructura que defineix la Decisió 2011/633/UE. Mentre aquest registre no estigui totalment operatiu, i sense perjudici del que s'indica a l'apartat anterior, l'empresa ferroviària pot:

a) Delegar la comprovació en l'administrador d'infraestructures ferroviàries, si hi ha un acord previ entre les dues parts.

b) Si no hi ha acord, ha de sol·licitar a l'administrador d'infraestructures ferroviàries la informació necessària per poder dur a terme la comprovació. S'ha de facilitar la totalitat de la informació en el termini màxim d'un mes des que s'hagi sol·licitat.

TÍTOL VII

Inspeccions, suspensions i revocacions

CAPÍTOL I

Inspecció

Article 25. *Inspecció dels subsistemes estructurals i de vehicles.*

1. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària pot inspeccionar els subsistemes estructurals i els vehicles que integren el sistema ferroviari en qualsevol moment, per tal de comprovar que s'exploten i mantenen de conformitat amb els requisits essencials exigits.

2. En relació amb el material rodant que circula per la xarxa ferroviària d'interès general, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària pot sol·licitar en qualsevol moment l'assistència tècnica i operativa de l'administrador d'infraestructures ferroviàries per dur a terme les inspeccions que s'esmenten en aquest article. L'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'aportar per a aquest fi, en els terminis que se li sol·licitin, els mitjans i les condicions que es requereixin i que estableixi l'autoritat referida.

3. Les inspeccions que s'esmenten en aquest article formen part de les activitats de supervisió dels sistemes de gestió de la seguretat dels administradors d'infraestructures ferroviàries i empreses ferroviàries, després de l'emissió de les seves autoritzacions de seguretat i certificats de seguretat, respectivament.

4. En el cas dels vehicles, si del resultat de les inspeccions es conclou que hi ha un risc per a la seguretat de la circulació ferroviària, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària pot:

a) Ordenar al titular del vehicle inspeccionat la realització de les operacions de conservació oportunes en un termini determinat.

b) Ordenar la immobilització del material i iniciar el procediment de suspensió o revocació que estableix aquesta Ordre.

Tot això sense perjudici de la capacitat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries de paraitzar la circulació d'un vehicle si s'aprecia que aquesta pot posar en perill la seguretat.

Les inspeccions de vehicles poden comportar, amb una justificació motivada prèvia, la realització de proves o el desmuntatge de qualsevol element del vehicle.

Durant la supervisió, per part de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, dels requisits i criteris d'avaluació aplicables a les entitats encarregades del manteniment, s'han de tenir en compte els resultats de les inspeccions efectuades als vehicles dels quals és responsable l'entitat.

Article 26. *Inventari de vehicles.*

Dins de les seves funcions d'assistència tècnica i operativa a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha d'incorporar a l'inventari al qual fa referència l'article 19 del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, tota la informació relativa a l'estat i a les característiques dels vehicles que estiguin autoritzats per circular a la xarxa ferroviària d'interès general. Els titulars dels vehicles ferroviaris i les empreses ferroviàries han de comunicar les dades dels vehicles i les seves modificacions que en cada moment siguin necessàries per mantenir actualitzat l'inventari. Aquest inventari pot ser consultat per l'empresa ferroviària que operi el material i pels titulars per al seu propi material.

CAPÍTOL II

Suspensió i revocació de les autoritzacions d'entrada en servei de subsistemes estructurals i vehicles

Article 27. *Suspensió i revocació de l'autorització d'entrada en servei dels subsistemes estructurals.*

1. Si, en l'exercici de les seves competències, l'autoritat responsable de la seguretat té coneixement que un subsistema estructural ha deixat de complir els requisits essencials en virtut dels quals se li va concedir l'autorització d'entrada en servei, ha de suspendre aquesta autorització i n'ha d'assabentar el responsable del subsistema. A més, li ha de comunicar les causes i raons de la suspensió, i li ha d'indicar el termini màxim en el qual ha d'adoptar les mesures pertinents per reparar les deficiències detectades a fi que, una vegada es comprovi que s'han adoptat, es pugui aixecar la suspensió.

2. L'interessat disposa d'un termini de quinze dies, a comptar de la data en què se li notifiqui la suspensió, per formular les al·legacions que consideri pertinents. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha de dictar una resolució motivada dins del termini dels quinze dies següents a la finalització del termini anterior, i l'ha de comunicar a les parts interessades. Si transcorre aquest termini sense que s'hagi notificat la resolució de suspensió, es produeix la caducitat del procediment.

3. En cas que l'esmena no es produeixi en el termini establert a la resolució de suspensió, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha de procedir, mitjançant la resolució corresponent, a revocar l'autorització d'entrada en servei del subsistema. Tot això sense perjudici, si s'escau, de l'inici d'actuacions en relació amb el certificat de seguretat de l'empresa ferroviària o l'autorització de seguretat de l'administrador d'infraestructures ferroviàries que es puguin derivar com a conseqüència de l'incompliment de les condicions exigibles en matèria d'explotació o manteniment.

4. La resolució de revocació és executiva immediatament. Tota revocació s'ha de comunicar a tots els possibles interessats i s'ha d'inscriure als registres oportuns. En el cas de revocació d'autoritzacions addicionals emeses de conformitat amb els articles 19 i 20 d'aquesta Ordre, cal notificar-ho a l'autoritat responsable de la seguretat que hagi expedit l'autorització inicial.

5. La resolució de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària posa fi a la via administrativa, i contra aquesta es pot interposar un recurs potestatiu de reposició en el termini d'un mes, que és el termini màxim per dictar i notificar la resolució del recurs. Si transcorre aquest termini sense que hagi recaigut cap resolució expressa, el recurs s'ha d'entendre desestimat.

Tot això sense perjudici del dret dels interessats a recórrer a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

6. La revocació de l'autorització d'entrada en servei no dóna lloc a cap indemnització a favor del seu titular, i s'ha de dur a terme sense perjudici de l'aplicació, si s'escau, del règim sancionador que preveu la normativa vigent.

Article 28. *Suspensió i revocació de l'autorització d'entrada en servei de vehicles.*

1. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària pot prohibir motivadament la circulació d'un vehicle ferroviari, per a la qual cosa ha de procedir a suspendre l'autorització d'entrada en servei del vehicle ferroviari en qüestió.

2. L'autorització d'entrada en servei d'un vehicle ferroviari es pot suspendre quan:

- a) Ho sol·licitin el propietari o el titular del vehicle ferroviari.
- b) S'incompleixi el pla de manteniment del vehicle ferroviari, de manera que el compliment dels requisits essencials es vegi afectat.
- c) S'hagi fet qualsevol modificació en el pla de manteniment del vehicle que no hagi estat aprovada per l'entitat encarregada del manteniment responsable d'aquest.
- d) Es vegin afectades les garanties de seguretat, fiabilitat i compatibilitat exigides al vehicle com a conseqüència de les inspeccions a què fa referència l'article 25.
- e) Es produeixi un deteriorament durant la seva explotació o manteniment que pugui afectar el compliment dels requisits essencials. Si aquest deteriorament afecta diversos vehicles d'una mateixa sèrie, la suspensió es pot estendre a tots els vehicles integrants d'aquesta fins que no es resolgui el problema detectat.

La suspensió es produeix de manera immediata en els supòsits que preveuen les lletres a), b), c) i d) de l'apartat anterior, tot això sense perjudici del resultat del procediment de suspensió a què fa referència l'apartat següent.

3. L'interessat disposa d'un termini de quinze dies, a comptar de la data en què se li notifiqui la suspensió, per formular les al·legacions que consideri pertinents. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha de dictar una resolució motivada dins del termini dels quinze dies següents a la finalització del termini anterior, i l'ha de comunicar a les parts interessades. Si transcorre aquest termini sense que s'hagi notificat la resolució de suspensió, es produeix la caducitat del procediment.

4. S'ha de notificar la suspensió a l'administrador d'infraestructures ferroviàries perquè procedeixi en conseqüència a l'hora de permetre la circulació d'un vehicle per la seva xarxa.

5. El titular d'un vehicle ferroviari per al qual s'hagi suspès l'autorització pot sol·licitar a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària que deixi sense efecte la suspensió quan s'hagin solucionat les deficiències que la van ocasionar.

6. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha de revocar l'autorització d'entrada en servei d'un vehicle ferroviari quan:

- a) Ho sol·licitin el propietari o el titular del vehicle ferroviari.
- b) No s'hagin solucionat les deficiències que hagin provocat la suspensió de l'autorització.

7. La resolució de revocació és executiva immediatament. Tota revocació s'ha de comunicar a tots els possibles interessats i s'ha d'inscriure als registres oportuns.

La resolució de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària posa fi a la via administrativa, i contra aquesta es pot interposar un recurs potestatiu de reposició en el termini d'un mes, que és el termini màxim per dictar i notificar la resolució del recurs. Si

transcorre aquest termini sense que hagi recaigut cap resolució expressa, el recurs s'ha d'entendre desestimat.

Tot això sense perjudici del dret dels interessats a recórrer a la via jurisdiccional contenciosa administrativa.

8. La revocació de l'autorització d'entrada en servei no dóna lloc a cap indemnització a favor del seu titular, i s'ha de dur a terme sense perjudici de l'aplicació, si s'escau, del règim sancionador que preveu la normativa vigent.

TÍTOL VIII

Règim econòmic

Article 29. *Taxa per certificació de material rodant.*

1. Als efectes d'aquest article, d'acord amb el que disposa l'article 69 de la Llei 39/2003, de 17 novembre, del sector ferroviari, s'entén per certificació de material rodant l'expedició, per part de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, de l'autorització d'entrada en servei corresponent a cada vehicle ferroviari. D'altra banda, no es considera certificació el mer canvi de la numeració NVE d'un vehicle, sempre que això no impliqui la realització de modificacions en el vehicle.

2. De conformitat amb l'article 69.4.c) de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, s'estableixen les quanties següents per a la taxa per certificació de material rodant:

Classe de vehicle	Euros/vehicle ferroviari
Locomotores:	
– Tipus	3.000
– Modificació de tipus	300
– Continuacions de sèrie	300
Unitats autopropulsades:	
– Tipus	6.000
– Modificació de tipus	600
– Continuacions de sèrie	300
Cotxes:	
– Tipus	1.000
– Modificació de tipus	100
– Continuacions de sèrie	100
Vagons:	
– Tipus	1.000
– Modificació de tipus	100
– Continuacions de sèrie	100
Material auxiliar:	
– Tipus	600
– Modificació de tipus	100
– Continuacions de sèrie	100

Tipus: el vehicle que no tingui un tipus autoritzat, tant si és nou com si necessita una autorització addicional.

Modificació del tipus: el vehicle tipus d'una modificació i que requereixi una nova autorització.

Continuacions de sèrie: cadascun dels vehicles pertanyents a un tipus ja autoritzat, tant si és un vehicle nou com modificat.

Disposició addicional primera. *Autorització a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària.*

L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha d'adoptar les mesures necessàries per al compliment d'aquesta Ordre i ha de resoldre els dubtes que es puguin suscitar en relació amb aquesta.

Disposició addicional segona. *Règim aplicable a acords d'acceptació creuada de material rodant.*

L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, en virtut de les competències que se li assignen en aquesta Ordre, pot subscriure acords d'acceptació creuada de material rodant ferroviari amb altres estats membres de la Unió Europea, per facilitar l'admissió del material esmentat, d'acord amb els objectius i procediments que estableix la normativa comunitària.

Aquests acords poden incloure procediments simplificats i establir particularitats en la documentació que cal presentar.

Disposició addicional tercera. *Matriculació del material rodant.*

Als efectes de la inscripció de les dades sobre la matrícula dels vehicles ferroviaris en la secció de material rodant del Registre especial ferroviari, prevista a l'article 134.2.i) del Reglament del sector ferroviari, i del sistema de numeració de vehicles de l'article 18 del Reial decret 1434/2010, són aplicables les regles que s'estableixen a les especificacions tècniques d'interoperabilitat d'explotació i gestió del trànsit.

L'NVE només s'ha d'assignar als vehicles una vegada, llevat que s'especifiqui el contrari a l'ETI relativa al funcionament i la gestió del trànsit, independentment de les possibles autoritzacions addicionals que requereixi el vehicle.

En tot cas, el sol·licitant de la primera autorització d'entrada en servei d'un vehicle és responsable de marcar el vehicle de què es tracti amb l'NVE que tingui assignat.

Disposició addicional quarta. *Material rodant ferroviari que circulava per la xarxa d'amplada mètrica de la xarxa ferroviària d'interès general abans de l'1 de gener de 2013.*

1. D'acord amb l'article 2 del Reial decret Llei 22/2012, de 20 de juliol, pel qual s'adopten mesures en matèria d'infraestructures i serveis ferroviaris, i la disposició addicional vuitanta-novena de la Llei 17/2012, de 27 de desembre, de pressupostos generals de l'Estat per a l'any 2013, tot el material rodant ferroviari del qual disposi FEVE a 31 de desembre de 2012 s'ha integrat, segons la seva naturalesa i adscripció a la infraestructura o a les operacions de transport, en ADIF o RENFE-Operadora, respectivament, per donar compliment a l'exercici de les funcions pròpies de cada entitat.

Així mateix, el material rodant ferroviari que estigués autoritzat a circular prèviament per la xarxa ferroviària d'interès general d'amplada mètrica explotada per FEVE, abans de la seva extinció, queda autoritzat a circular sobre la xarxa esmentada en els mateixos termes en els quals ho estigués fent abans de l'1 de gener de 2013. La vàlida d'aquesta autorització està subjecta al que disposa a aquest efecte aquesta Ordre.

En tot cas, cal inscriure els vehicles a la secció V del Registre especial ferroviari.

2. No obstant això, tot titular de material rodant que es consideri inclòs en l'apartat anterior ha de presentar a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, en el termini de dos anys des de l'entrada en vigor d'aquesta Ordre, la documentació següent:

- a) Dades identificatives del vehicle ferroviari per al qual se sol·licita el document d'autorització.
- b) Pla de manteniment del vehicle ferroviari.
- c) Justificació que el vehicle estava autoritzat abans de l'1 de gener de 2013.

3. L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, després de comprovar que el vehicle ferroviari disposava amb anterioritat a l'1 de gener de 2013 d'una autorització per circular per la xarxa ferroviària d'amplada mètrica de competència estatal, ha d'atorgar formalment l'autorització d'entrada en servei corresponent, que no té la consideració de certificació de material rodant, als efectes de l'article 29 d'aquesta Ordre.

4. En cas que l'autorització per circular d'un vehicle estigués suspesa a 31 de desembre de 2012, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha de prosseguir amb l'expedient de suspensió, i s'ha d'adoptar la decisió d'autoritzar o no el vehicle quan finalitzi l'expedient.

5. Quan no es presenti en el termini establert anteriorment la documentació a què es refereix l'apartat 2, s'ha de revocar l'autorització preexistent per circular del vehicle ferroviari afectat.

Disposició addicional cinquena. *Informe de l'Agència Ferroviària Europea en supòsits de recursos sobre autoritzacions d'entrada en servei de vehicles.*

Dins del procediment de tramitació de recursos relatius a les autoritzacions d'entrada en servei de vehicles, l'òrgan competent per a la resolució pot sol·licitar, si ho considera pertinent, dictamen a l'Agència Ferroviària Europea, que s'ha de notificar al recurrent i a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària.

Disposició addicional sisena. *Clàusula de no-increment de dotacions ni despeses de personal.*

Les mesures contingudes en aquesta Ordre no poden suposar cap increment de les dotacions o retribucions ni d'altres despeses de personal.

Disposició transitòria primera. *Normativa aplicable per a la posada en servei de vehicles fins a l'aprovació de les instruccions ferroviàries.*

1. Mentre que no s'aprovin les IF relatives als subsistemes «material rodant» i «control-comandament i senyalització-equip a bord», s'aplica la normativa següent:

- a. Les especificacions tècniques d'interoperabilitat corresponents vigents en aquest moment.
- b. Les especificacions tècniques d'homologació (ETH) corresponents, en els aspectes complementaris a les ETI esmentades.

2. La normativa que regeix els procediments de validació fins a la publicació de les IF relatives a la xarxa d'amplada mètrica la componen les normes i instruccions tècniques següents:

- a) L'especificació tècnica de material rodant d'amplada mètrica (ETM) aprovada el 13 de desembre de 2012 mitjançant la Circular núm. 22/2012 de la Presidència de FEVE.
- b) Les norma bàsica de seguretat del material (NBSM), aprovada al maig de 2002, per al material d'amplada mètrica al qual no s'apliqui l'ETM anterior.

Aquestes regles s'han de publicar al «Butlletí Oficial de l'Estat» mitjançant la resolució corresponent de l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària.

Disposició transitòria segona. *Règim aplicable a l'entrada en servei de subsistemes en fase de desenvolupament o d'execució.*

En el cas dels subsistemes que estiguin en fase de desenvolupament o execució en el moment d'entrar en vigor aquesta Ordre, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, amb sol·licitud prèvia de l'interessat, pot decidir no aplicar-la per a l'autorització d'entrada en servei dels subsistemes esmentats, tenint en compte, entre d'altres aspectes,

el grau d'avançament en què es trobin els treballs de posada en servei, amb els condicionants que en cada cas corresponguin segons la motivació de la sol·licitud efectuada.

Disposició transitòria tercera. Règim de validesa de les autoritzacions de posada en servei i de circulació expedides de conformitat amb l'Ordre FOM/233/2006, de 31 de gener, per la qual es regulen les condicions per a l'homologació del material rodant ferroviari i dels centres de manteniment i es fixen les quanties de la taxa per certificació del material esmentat.

1. Tot vehicle ferroviari que en entrar en vigor aquesta Ordre estigués habilitat per circular per la xarxa ferroviària d'interès general i estigués inscrit al Registre especial ferroviari, pot seguir circulant per la xarxa esmentada en les mateixes condicions en què estigués autoritzat a fer-ho.

2. Per als vehicles que en entrar en vigor aquesta Ordre disposessin d'una autorització de posada en servei i d'una autorització de circulació atorgades segons els requisits que exigeix l'Ordre FOM/233/2006, es considera a tots els efectes que disposen d'una autorització d'entrada en servei de les que recull aquesta Ordre, sempre que mantinguin els requisits respectius que es van exigir per obtenir-la, i es regeixen pels condicionants i requisits que figurin a les autoritzacions preexistents esmentades.

Tanmateix, si en el moment d'entrar en vigor aquesta Ordre un vehicle ferroviari dels enumerats al paràgraf anterior té l'autorització de circulació suspesa, el titular del vehicle pot sol·licitar la restitució de l'autorització de circulació davant l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, que l'hi ha de concedir en cas que es compleixin les condicions per a això. Una vegada concedida l'autorització, és aplicable el que estableix el paràgraf anterior. Si en el termini de sis mesos des de l'entrada en vigor d'aquesta Ordre el titular no ha sol·licitat la restitució de l'autorització, aquesta decau.

Disposició transitòria quarta. Continuitat dels procediments iniciats d'autorització de posada en servei de vehicles.

1. Tot vehicle ferroviari que hagi iniciat davant l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària el procés de validació fins a tres mesos després de l'entrada en vigor d'aquesta Ordre, pot optar per continuar el mateix d'acord amb la normativa anterior que li era aplicable o pel que estableix aquesta Ordre.

2. En el cas particular de vehicles d'amplada mètrica que hagin iniciat la seva validació amb anterioritat a aquesta Ordre, cal comunicar a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària, dins dels tres mesos següents a la seva entrada en vigor, la intenció de prosseguir amb el procés de validació de conformitat amb les normes preexistents. Una vegada superat aquest termini, és aplicable el règim general que estableix aquesta Ordre. Quan el procés de validació hagi conclòs d'acord amb les normes preexistents, aquest material ha d'obtenir l'autorització corresponent de conformitat amb el que estableix la disposició adicional quarta.

Disposició transitòria cinquena. Inspecció de vehicles.

Mentre l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària no elabori un pla d'inspecció propi en relació amb l'apartat primer de l'article 25 d'aquesta Ordre, ni estableixi el règim de col·laboració que, d'acord amb l'apartat segon de l'article esmentat, ha de prestar l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, aquesta ha de continuar duent a terme la inspecció de vehicles tal com ho feia fins ara.

Els resultats de les inspeccions de vehicles que dugui a terme l'entitat pública empresarial Administrador d'Infraestructures Ferroviàries s'han de comunicar a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària amb la periodicitat que s'estableixi i, si no n'hi ha, cada mes. No obstant això, davant qualsevol sol·licitud de l'autoritat responsable de la

seguretat ferroviària, aquesta entitat pública li ha de comunicar la informació de la qual disposa.

Disposició transitòria sisena. *Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.*

Mentre no es posi en funcionament l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària a què es refereix el paràgraf cinquè de l'apartat 1 de la disposició addicional tercera de la Llei 28/2006, de 18 de juliol, d'agències estatals per a la millora dels serveis públics, les funcions d'autoritat responsable de la seguretat ferroviària les ha d'exercir la Direcció General de Ferrocarrils del Ministeri de Foment, d'acord amb el que estableixen la disposició transitòria vuitena de la Llei del sector ferroviari i l'article 2.v) del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, sobre interoperabilitat del sistema ferroviari de la xarxa ferroviària d'interès general.

Les resolucions que dicti la Direcció General de Ferrocarrils a l'empara d'aquesta Ordre no posen fi a la via administrativa, i contra aquestes es pot interposar un recurs d'alçada, d'acord amb el que disposa la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

Disposició derogatòria única. *Derogació parcial de l'Ordre FOM/233/2006, de 31 de gener, per la qual es regulen les condicions per a l'homologació del material rodant ferroviari i dels centres de manteniment i es fixen les quanties de la taxa per certificació del material esmentat.*

Queda derogada parcialment l'Ordre FOM/233/2006, de 31 de gener, per la qual es regulen les condicions per a l'homologació del material rodant ferroviari i dels centres de manteniment i es fixen les quanties de la taxa per certificació del material esmentat, en concret els articles 3 i 4 del títol I, el títol II, el títol III, el títol IV, els articles 15, 16, 18 i 19 del títol V, i el títol VII, així com les disposicions addicionals.

Disposició final primera. *Modificació de l'Ordre FOM/233/2006, de 31 de gener, per la qual es regulen les condicions per a l'homologació del material rodant ferroviari i dels centres de manteniment i es fixen les quanties de la taxa per certificació del material esmentat.*

U. El títol de l'Ordre queda redactat de la manera següent:

«Ordre FOM/233/2006, de 31 de gener, per la qual es determina el règim d'homologació dels centres de material rodant i les seves condicions de funcionament.»

Dos. L'article 1 queda redactat de la manera següent:

«Article 1. *Objecte i abast d'aquesta Ordre.*

És objecte d'aquesta Ordre determinar el règim d'homologació dels centres de manteniment de material rodant i les seves condicions de funcionament.»

Tres. Les mencions a la Direcció General de Ferrocarrils s'entenen referides a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària.

Quatre. S'afegeixen tres noves disposicions addicionals a l'Ordre FOM/233/2006, de 31 de gener, amb el contingut següent:

«Disposició addicional primera. *Homologació i habilitacions dels centres de manteniment de material de què disposés l'entitat pública empresarial FEVE a 31 de desembre de 2012.*

1. D'acord amb la disposició addicional vuitanta-novena de la Llei 17/2012, de 27 de desembre, de pressupostos generals de l'Estat per a l'any 2013, els

centres de manteniment de material rodant ferroviari a disposició de FEVE a 31 de desembre de 2012 per a la realització de les intervencions i operacions de manteniment de vehicles ferroviaris, es consideren homologats i en disposició de les habilitacions que s'acreditin en la declaració a què es refereix l'apartat 2.b) següent i que els permeti continuar exercint les intervencions o operacions de manteniment que estaven duent a terme fins a aquesta data.

2. Tanmateix, els titulars dels centres de manteniment que recull l'apartat anterior han de presentar, abans que transcorrin dos anys des de l'entrada en vigor d'aquesta Ordre, davant l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària i l'administrador d'infraestructures ferroviàries, respectivament, la documentació següent:

- a) Documentació identificativa del centre de manteniment, inclòs el pla de qualitat.
- b) Declaració de RENFE-Operadora que acrediti la realització, per part del centre de manteniment, de les intervencions i operacions que, amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquesta Ordre, havia estat executant per al material rodant ferroviari que circulava per la xarxa d'amplada mètrica de la xarxa ferroviària d'interès general.
- c) Declaració que reculli les activitats que efectua i els mitjans dels quals disposa.

3. Una vegada revisada aquesta documentació, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha de lliurar el document acreditatiu de l'homologació corresponent al centre. Així mateix, l'administrador d'infraestructures ferroviàries ha de lliurar la documentació acreditativa de l'habilitació o habilitacions oportunes.

Disposició addicional segona. Altres centres de manteniment de material rodant ferroviari que circulava per la xarxa ferroviària d'interès general d'amplada mètrica.

1. Els centres de manteniment de material rodant ferroviari, diferents dels que recull la disposició anterior, que a 31 de desembre de 2012 estiguessin autoritzats per al manteniment del material rodant ferroviari que circulava per la xarxa ferroviària d'interès general d'amplada mètrica, es consideren homologats i habilitats durant un termini de dos anys des de l'entrada en vigor d'aquesta Ordre per continuar executant en el material rodant les intervencions o operacions de manteniment que estiguessin efectuant, i s'han d'adequar, abans que es compleixi el termini esmentat, al que disposa l'Ordre.

2. No obstant això, dins dels sis mesos següents a l'entrada en vigor d'aquesta Ordre, els centres de manteniment a què es refereix l'apartat anterior han de presentar davant l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària i l'administrador d'infraestructures ferroviàries la documentació següent:

- a) Documentació identificativa del centre de manteniment, inclòs el pla de qualitat.
- b) Declaració responsable de l'interessat que acrediti la realització d'intervencions o operacions de manteniment amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquesta Ordre.
- c) Declaració que reculli les activitats que efectua i els mitjans dels quals disposa.
- d) Declaració responsable que acrediti que el centre de manteniment disposa de prou capacitat financera per fer front a les seves obligacions.

En el termini de dos mesos des de la presentació d'aquesta documentació, l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària i l'administrador d'infraestructures

ferroviàries han d'atorgar formalment l'homologació i les habilitacions corresponents, respectivament, o denegar-les motivadament, si s'escau.

Si transcorre aquest termini sense que hagi recaigut cap resolució expressa, l'homologació i l'habilitació corresponent s'han d'entendre estimades.

3. La validesa de les homologacions que s'atorguin de conformitat amb aquesta disposició s'ha de subjectar al que estableix a aquest efecte aquesta Ordre.

Així mateix, la validesa de les habilitacions que s'atorguin en virtut del que recull aquesta disposició està limitada al termini que s'indica al primer apartat.

Disposició addicional tercera. *Autorització a l'autoritat responsable de la seguretat ferroviària.*

L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària ha d'adoptar les mesures necessàries per al compliment d'aquesta Ordre i ha de resoldre els dubtes que es puguin suscitar en relació amb aquesta.»

Disposició final segona. *Títol competencial.*

Aquesta Ordre ministerial es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.14.a, 21a i 24a de la Constitució espanyola, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria d'hisenda general i deute de l'Estat, ferrocarrils i transports terrestres que transcorrin pel territori de més d'una comunitat autònoma, i en matèria d'obres públiques d'interès general o la realització de les quals afecti més d'una comunitat autònoma, respectivament.

Disposició final tercera. *Incorporació de dret de la Unió Europea.*

Mitjançant aquesta Ordre es completa la incorporació al dret espanyol de la Directiva 2008/57/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 17 de juny de 2008, sobre la interoperabilitat del sistema ferroviari dins de la Comunitat.

Disposició final quarta. *Entrada en vigor.*

Aquesta Ordre entra en vigor l'endemà de publicar-se al «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 6 de febrer de 2015.– La ministra de Foment, Ana María Pastor Julián.

ANNEX

Recorreguts que han d'efectuar els vehicles per obtenir l'autorització d'entrada en servei

1. Aspectes generals: els recorreguts finals definits en aquest annex tenen per objecte facilitar al sol·licitant la demostració del compliment dels requisits de compatibilitat tècnica i integració segura amb la xarxa ferroviària d'interès general. De manera alternativa, el sol·licitant pot proposar altres mètodes per demostrar el compliment d'aquests aspectes.

Els recorreguts s'han d'efectuar en una configuració estable del vehicle, en condicions similars a les d'exploatació futura, i són independents dels recorreguts efectuats durant els processos de validació de la resta de requisits.

D'altra banda, aquests recorreguts poden servir per a altres finalitats, com ara l'obtenció de l'habilitació del personal de conducció o la simulació comercial, sempre que es facin en les condicions adequades.

2. Criteris per definir els recorreguts: els recorreguts s'han d'efectuar en els trams de la xarxa ferroviària d'interès general amb característiques similars a les de les línies per les quals ha de circular el material rodant objecte de validació a proposta del sol·licitant.

Per dur a terme aquests recorreguts, cal disposar de l'autorització provisional de circulació corresponent d'acord amb l'article 16 d'aquesta Ordre.

2.1 Recorreguts per al primer vehicle d'una sèrie («tipus»).– Els quilòmetres que s'han d'efectuar són els següents:

- Autopropulsats:
 - Material d'alta velocitat i velocitat superior a 160 km/h:
 - Vehicles tipus de tecnologia nova: 25.000 km.
 - Vehicles tipus a partir de sèries de vehicles en circulació, sense innovacions tecnològiques significatives: 10.000 km.
 - Resta de material: 5.000 km.
- Locomotores:
 - Nou desenvolupament: 10.000 km.
 - Evolució de sèries existents: 5.000 km.
 - Locomotores de maniobres: 2.000 km.
- Cotxes: 2.000 km.
- Vagons: 1.000 km (dels quals 500 en càrrega i 500 en buit).
- Vehicles ferrocarril-carretera (bimodals) i similars: 100 km.
- Resta de material auxiliar: 500 km.

2.2 Recorreguts addicionals en condicions extraordinàries.– Quan estigui previst que el vehicle objecte de la validació hagi de circular en condicions extraordinàries, el sol·licitant ha de proposar justificadament, si s'escau, recorreguts addicionals als que fixen els apartats anteriors.

Els supòsits en els quals es poden donar aquestes condicions extraordinàries són, entre d'altres:

- Vehicles que han de circular per línies amb característiques geomètriques especialment restrictives, per damunt del que estableixen les normes aplicables (radis molt reduïts, pendents molt elevats, càrrega per eix limitada...).
- Material ferroviari amb tecnologia totalment innovadora, no experimentada anteriorment.

3. Supervisió dels recorreguts i informe final: l'informe final sobre el comportament del vehicle durant els recorreguts l'ha d'emetre l'organisme designat. La supervisió dels recorreguts l'han de dur a terme l'organisme designat o bé un avaluador independent. Les conclusions d'aquests s'han de tenir en compte a l'informe de l'avaluador de seguretat.

En aquest informe cal tenir en compte, almenys:

- El procediment de control d'aquests recorreguts establert pel fabricant.
- Els resultats de les operacions i intervencions del pla de manteniment que s'hagin efectuat durant aquest període.
- Descripció i valoració de les incidències produïdes durant els recorreguts.
- Conclusions sobre la integració del vehicle i la seva compatibilitat amb la xarxa ferroviària d'interès general.

Si durant la realització d'aquests recorreguts es produeix una incidència significativa que afecti la seguretat en la circulació i, després de l'anàlisi corresponent, es conclou que l'esmena d'aquesta situació comporta la pèrdua de la configuració estable del vehicle, cal iniciar de nou els recorreguts una vegada fetes i validades les modificacions necessàries per solucionar la incidència.