

Proyecto de Decreto del Consell de regulación de las condiciones y requisitos para la autorización de puesta en servicio de vehículos ferroviarios y tranviarios

INDICE

PREÁMBULO	1
TÍTULO I. Disposiciones de carácter general	1
Artículo 1. Objeto	1
Artículo 2. Ámbito de aplicación.....	1
Artículo 3. Definiciones y acrónimos	1
Artículo 4. Métodos de evaluación y gestión de riesgos	5
TÍTULO II. Condiciones y requisitos generales y específicos exigibles a los subsistemas estructurales móviles	7
Artículo 5. Condiciones y requisitos exigibles a los subsistemas estructurales móviles del sistema ferroviario competencia de la Generalitat.....	7
TÍTULO III. Normativa técnica de aplicación	7
Artículo 6. Normas técnicas aplicables.....	7
Artículo 7. Organismos designados para la evaluación del proceso de conformidad.....	8
TÍTULO IV. Régimen de autorización y puesta en servicio de vehículos	9
Capítulo I. Disposiciones Generales	9
Sección I. Consideraciones previas	9
Artículo 8. Aspectos generales	9
Artículo 9. Autorización de puesta en servicio de vehículos.....	9
Artículo 10. Evaluación de riesgos para la seguridad.....	9
Artículo 11. Nivel de seguridad y seguridad intrínseca en el subsistema de CMS	10
Artículo 12. Responsabilidades del solicitante	11
Artículo 13. Responsabilidades de la entidad responsable de la autorización	11
Artículo 14. Responsabilidades de los administradores de infraestructuras	12
Sección II. Preparación de la solicitud	13
Artículo 15. Recopilación de requisitos	13

Artículo 16. Identificación de la autorización pertinente.....	14
Artículo 17. Modificaciones de un vehículo ya autorizado.....	14
Artículo 18. Identificación de las normas aplicables.....	15
Artículo 19. Identificación de las condiciones de uso del vehículo previstas y otras limitaciones	15
Capítulo II. Comunicación inicial	15
Artículo 20. Comunicación inicial	15
Artículo 21. Expediente de comunicación inicial	15
Artículo 22. Informe sobre la comunicación inicial	16
Capítulo III. Evaluación de la conformidad	17
Artículo 23. Evaluación de la conformidad con la normativa de aplicación.....	17
Artículo 24. Procedimiento de verificación	17
Artículo 25. Conformidad con la normativa técnica de aplicación.....	18
Artículo 26. Incumplimiento de requisitos generales y específicos de los subsistemas.....	18
Artículo 27. Presunción de conformidad.....	18
Artículo 28. Circulación para pruebas, ensayos o traslados	19
Capítulo IV: Presentación de la solicitud	21
Artículo 29. Solicitud de la autorización de puesta en servicio de vehículos	21
Artículo 30. Aportación de pruebas para la solicitud.....	21
Artículo 31. Ampliación del área de uso.....	22
Artículo 32. Autorización de conformidad con un vehículo ya autorizado	22
Capítulo V. Tramitación de la solicitud	22
Artículo 33. Comprobación de la exhaustividad de la solicitud	22
Artículo 34. Plazo para la evaluación de la solicitud.....	23
Artículo 35. Evaluación de la solicitud	23
Artículo 36. Conclusión de la evaluación de la solicitud	24
Artículo 37. Decisión sobre la expedición de la autorización o de denegación de la solicitud	25
Capítulo VI: Documentación definitiva.....	26
Artículo 38. Documentación definitiva en relación con la autorización de puesta en servicio de un vehículo	26

Artículo 39. Información en la autorización de puesta en servicio de un vehículo expedida.....	26
Artículo 40. Numeración y registro de vehículos	27
Artículo 41. Revisión de la decisión sobre la expedición de la autorización o de denegación de la solicitud.....	27
Artículo 42. Archivo de una decisión y del expediente digital completo que acompaña a la decisión emitida de conformidad con el artículo 38.....	28
Capítulo VII: Actuaciones tras la autorización de puesta en servicio de un vehículo. Explotación de vehículos ferroviarios y tranviarios	28
Artículo 43. Comprobaciones antes de la utilización de vehículos autorizados	28
Artículo 44. Inspecciones de vehículos	29
Artículo 45. Incumplimiento de requisitos generales y específicos por parte de los vehículos	29
Capítulo VIII: Suspensión, revocación o modificación de una autorización expedida	30
Artículo 46. Suspensión o revocación de una autorización expedida	30
Artículo 47. Efecto de la suspensión, la revocación o la modificación de una autorización expedida en el registro.....	32
Disposiciones adicionales	33
Disposición adicional primera. Entidad ferroviaria con competencias de operadora y de administrador de infraestructuras	33
Disposición adicional segunda. Protección de datos.....	33
Disposición adicional tercera. Vehículos existentes en servicio	33
Disposición adicional cuarta. Cláusula de no gasto	33
Disposiciones transitorias.....	33
Disposición transitoria primera. Sistema de gestión de la seguridad	33
Disposición transitoria segunda. Actuaciones en fase avanzada de desarrollo	33
Disposición transitoria tercera. Normas técnicas aplicables.....	34
Disposición transitoria cuarta. Registro de vehículos.....	34
Disposiciones finales	35
Disposición final única. Entrada en vigor.....	35
ANEXO I. Condiciones y requisitos aplicables a los subsistemas estructurales móviles.	36
ANEXO II: Contenido de la solicitud	41
ANEXO III: Aspectos para la evaluación por parte de la AVSF	46

PREÁMBULO

I

El presente decreto es el desarrollo normativo del título III de la Ley 7/2018, de 26 de marzo, de la Generalitat, de Seguridad Ferroviaria (en adelante, Ley 7/2018), en lo referido al régimen de autorización de puesta en servicio de vehículos ferroviarios y tranviarios que forman parte del sistema ferroviario autonómico, de conformidad con los artículos 8.1.c y 35 de la Ley 7/2018.

Por las características técnicas, de compatibilidad e integración de los vehículos ferroviarios y tranviarios, se ha considerado necesario desarrollar de forma independiente este decreto. La autorización de puesta en servicio de vehículos conllevará implícita la autorización de puesta en servicio de los subsistemas estructurales móviles que lo integran. Se entiende por subsistemas estructurales móviles el subsistema de material rodante, así como la parte del subsistema de control mando y señalización (en adelante, CMS) a bordo.

II

De acuerdo con el ordenamiento jurídico, el sistema ferroviario de competencia autonómica valenciana no está sometido al cumplimiento de la normativa técnica europea emitida por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea. Sin embargo, todo el desarrollo normativo europeo encaminado a la seguridad ferroviaria es fruto de un profundo estudio de los sistemas ferroviarios y constituye una garantía procedimental. El Reglamento de ejecución (UE) n.º 402/2013, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, únicamente es de aplicación a la Red Ferroviaria de Interés General del Estado. Por otro lado, es recomendable que se apliquen en la red autonómica normas sobre seguridad ferroviaria contrastadas, de amplia aceptación en el sector ferroviario europeo. En consecuencia, se adoptan en este decreto los criterios de gestión de riesgos que se recogen en la citada normativa europea, a excepción de lo referente a la interoperabilidad y a los criterios para la acreditación o reconocimiento del organismo de evaluación. Este acercamiento a la normativa europea es reflejo del compromiso de la Generalitat de velar por la seguridad del sistema ferroviaria autonómico y su armonización con la normativa europea.

III

El título I de este decreto, que lleva por título «Disposiciones de carácter general», delimita el objeto y el ámbito de aplicación del decreto, así como el concepto de los métodos de evaluación y gestión de riesgos, definiciones y acrónimos.

Los títulos II y III regulan respectivamente los requisitos de seguridad generales y específicos exigibles a los diferentes subsistemas estructurales fijos y la normativa

técnica de aplicación, incluida la figura de los organismos designados para llevar a cabo la evaluación del proceso de conformidad del vehículo con dichas normas.

El título IV regula el régimen de autorización de puesta en servicio de vehículos y se estructura en 8 capítulos. El Capítulo I desarrolla, entre otros aspectos, las consideraciones previas para tener en cuenta en relación con el proceso de autorización de puesta en servicio, los posibles casos de autorización y las responsabilidades de los distintos agentes. En el Capítulo II se describe lo relativo a la comunicación inicial previa a la autorización y puesta en servicio de los vehículos. En el Capítulo III se desarrolla el proceso de evaluación de conformidad con la normativa. Por su parte, los capítulos IV y V están relacionados con la solicitud de autorización de puesta en servicio, desarrollando respectivamente las fases de presentación y tramitación de esta. El capítulo VI está dedicado a la documentación definitiva a generar en relación tanto con la expedición de la autorización como con el registro del vehículo. Por último, los capítulos VII y VIII se centran en las fases posteriores a la expedición de la autorización, desarrollando los aspectos relativos a las actuaciones de comprobaciones previas a la utilización del vehículo y su posterior supervisión, y el régimen de suspensión, revocación o modificación de una autorización.

IV

Componen el texto de este decreto 47 artículos distribuidos en cuatro títulos, a los que se añaden cuatro disposiciones adicionales, cuatro disposiciones transitorias, una disposición final y tres anexos.

La norma se adecúa a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia, a los que debe sujetarse el ejercicio de la potestad reglamentaria, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las Administraciones públicas.

En relación con los principios de necesidad, eficacia, eficiencia, proporcionalidad y seguridad jurídica, cabe señalar que la aprobación de este decreto supone el cumplimiento de la exigencia legal establecida en el artículo 35 de la citada Ley 7/2018, con el objeto de desarrollar reglamentariamente el régimen de autorización y puesta en servicio del material rodante ferroviario y tranviario, atendiendo la exigencia de la aplicación de los principios de eficacia y eficiencia en el uso de recursos públicos.

En aplicación del principio de transparencia, se ha seguido durante la tramitación de esta norma lo dispuesto en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, así como en la Ley 2/2015 de 2 de abril, de la Generalitat, de Transparencia, Buen Gobierno y Participación Ciudadana de la Comunitat Valenciana, además de posibilitar la participación activa de las personas destinatarias o entidades, mediante el proceso de consultas al que se ha sometido la iniciativa.

Con ello se posibilita el desarrollo de las prescripciones de la ley, de forma que esta sea el instrumento que permita dotar al sistema ferroviario autonómico de un eficaz y eficiente mecanismo de prevención, supervisión, investigación y continua corrección de este.

Así, en virtud de la habilitación contenida en la Disposición Final Tercera de la Ley 7/2018, y de acuerdo con los artículos 28.c y 43 de la Ley 5/1983, de 30 de diciembre, de Gobierno Valenciano, y de aquello que prevé el Decreto 24/2009, de 13 de febrero, del Consell, a propuesta del Conseller de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, realizados los trámites de consultas previas y de información y audiencia pública, recabado informe preceptivo de la Abogacía de la Generalitat, conforme con el Consell Jurídic Consultiu, y previa deliberación del Consell, en la reunión de **XX/XX/2023**.

BORRADOR V0.0

DECRETO

TÍTULO I. Disposiciones de carácter general

Artículo 1. Objeto

El objeto de este decreto es:

- a) Establecer las condiciones y requisitos generales y específicos a cumplir por los vehículos y los subsistemas estructurales móviles que los integran.
- b) Establecer los requisitos que debe cumplir:
 - i. El solicitante, cuando presente una solicitud de autorización de puesta en servicio de vehículos.
 - ii. La Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària (en adelante, AVSF), cuando tramite la solicitud;
 - iii. Los administradores de infraestructuras, cuando establezcan condiciones para la realización de pruebas en sus redes y faciliten información para la autorización del vehículo en relación con el área de uso.
- c) Definir el proceso a seguir para la autorización y puesta en servicio de vehículos.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

El decreto se aplica a aquellos vehículos que se utilicen o estén destinados a utilizarse en el sistema ferroviario de competencia de la Generalitat, tanto a los vehículos nuevos como a los que vayan a ser objeto de modificación.

Quedan excluidos del ámbito de aplicación de este decreto los vehículos de uso histórico, cuya modificación se regirá por su regulación específica.

Así mismo, no tendrán la consideración de vehículos modificados los siguientes:

- a) Los vehículos a los que de manera temporal y para comprobar su funcionamiento se les hayan realizado modificaciones para instalar elementos nuevos con fines experimentales.
- b) Los vehículos en los que se haya realizado la sustitución de componentes en el marco de una operación de mantenimiento, de conformidad con el artículo 17 de este decreto.

Artículo 3. Definiciones y acrónimos

1. Definiciones

A efectos de este decreto, y junto a las definiciones y conceptos recogidos en la Ley 7/2018, se aplican las siguientes definiciones:

- a. Área de uso. Conjunto de tramos o líneas que forman parte de la red ferroviaria y tranviaria

- competencia de la Generalitat, con características técnicas homogéneas, en las que se prevé usar un vehículo.
- b. Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària. Autoridad responsable de la seguridad del sistema ferroviario de competencia de la Generalitat, correspondiéndole, a efectos de lo contemplado en el presente decreto, expedir, renovar, modificar, suspender o revocar las autorizaciones de puesta en servicio de vehículos, así como supervisarlas posteriormente
 - c. Análisis de riesgo. El uso sistemático de toda la información disponible para determinar los peligros y para estimar el riesgo.
 - d. Autorización de puesta en servicio. La decisión emitida por la AVSF basada en una garantía razonable de que el solicitante y las entidades que intervienen en el diseño, la fabricación o modificación, la verificación y la validación del vehículo han cumplido sus respectivas obligaciones y responsabilidades, a fin de garantizar la conformidad con los requisitos generales y específicos de la legislación aplicable. Ello permite que el vehículo pueda ser puesto en servicio y utilizado de forma segura en el área de uso, de conformidad con las condiciones de uso y demás limitaciones, cuando proceda, especificadas en la autorización del vehículo.
 - e. Circulaciones o recorridos de fiabilidad/pruebas. Circulaciones previas a la autorización y explotación comercial del vehículo, realizadas sin viajeros, con el objeto de comprobar el perfecto funcionamiento de los diferentes subsistemas con circulaciones en condiciones de funcionamiento nominales.
 - f. Condiciones y requisitos generales y específicos. El conjunto de condiciones descritas en el anexo I de este decreto que debe satisfacer el sistema ferroviario de la red ferroviaria de competencia de la Generalitat, los subsistemas y los componentes que los forman, interfaces incluidas.
 - g. Centro de mantenimiento. Instalación que asume la responsabilidad de las funciones que implica el mantenimiento de un vehículo.
 - h. Evaluación del riesgo. El proceso global que comprende un análisis del riesgo y una valoración del riesgo.
 - i. Evaluación de la conformidad. Proceso por el que se demuestra que se han cumplido los requisitos especificados para un producto, proceso, servicio, subsistema, persona u organismo.
 - j. Evaluación independiente de la seguridad. Proceso llevado a cabo por un evaluador independiente de seguridad acreditado para determinar si el sistema/producto cumple los requisitos de seguridad especificados y para juzgar sobre si el sistema/producto es adecuado para el fin previsto en relación con la seguridad, de acuerdo con el Comité Europeo de Normalización Electrotécnica (en adelante, CENELEC) respecto del subsistema CMS.
 - k. Evaluador independiente de la seguridad. Persona, organización o entidad independiente y competente, acreditada para llevar a cabo el análisis independiente de la seguridad y en segundo término de la fiabilidad, disponibilidad y mantenibilidad, de una aplicación o producto ferroviario en aquellos aspectos que tengan impacto sobre la seguridad.
 - l. Fabricante. Persona física o jurídica que fabrica un producto en forma de componente, de subsistema o de vehículo, o que lo manda diseñar o fabricar y lo comercializa con su nombre o marca comercial.

- m. Gestión del riesgo. La aplicación de políticas, procedimientos y prácticas de gestión a las tareas de análisis, evaluación y control del riesgo.
- n. Informe de evaluación de la seguridad. El documento que contiene las conclusiones de la evaluación llevada a cabo por un organismo de evaluación en relación con el sistema evaluado en relación con el método común de seguridad (en adelante, MCS) para la evaluación y valoración del riesgo.
- o. Inspección. Examen o reconocimiento de una actividad o situación en un determinado instante o durante una parte del periodo de tiempo en el que aquella es realizada.
- p. Medidas de seguridad. Conjunto de acciones que o bien reducen la frecuencia de ocurrencia de un peligro o atenúan sus consecuencias, con el fin de lograr o mantener un nivel aceptable de riesgo.
- q. Método Común de Seguridad para la evaluación y valoración del riesgo. Método Común de Seguridad establecido mediante el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 402/2013, de la Comisión, de 30 de abril de 2013, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 352/2009, incluidas sus actualizaciones/modificaciones.
- r. Organismo de evaluación (Assessment Body). Persona, organización o entidad independiente y competente, que procede a una investigación que le permite emitir un juicio, basado en pruebas, sobre la idoneidad de un sistema para cumplir sus requisitos de seguridad, de acuerdo con el MCS para la evaluación y valoración del riesgo.
- s. Organismo designado para la evaluación del proceso de conformidad (organismo designado). Persona, organización o entidad independiente y competente que se encarga de realizar la evaluación o comprobación del proceso que garantiza la conformidad de los vehículos con las normas que le son aplicables.
- t. Proponente. Cualquier persona física o jurídica responsable de la aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 402/2013 de la Comisión de 30 de abril de 2013 relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo.
- u. Parámetros básicos. Son aquellos parámetros que sirvieron de base para el diseño de los subsistemas y que garantizan la funcionalidad para la cual se otorgó la autorización para su explotación.
- v. Registro de peligros. Documento en que se consignan y se recopilan los peligros determinados, las medidas relacionadas con los mismos, su origen y la referencia a la organización que debe gestionarlos.
- w. Registro especial ferroviario de la Generalitat (registro). Registro en el que deberán inscribirse, de oficio, los datos relativos a las entidades y las personas físicas y jurídicas cuya actividad esté vinculada al sector ferroviario y tranviario y requieran para su ejercicio de la pertinente licencia, autorización, certificado o habilitación o bien así lo establezca expresamente algún precepto legal o reglamentario. Asimismo, contendrá las características básicas de la red.
- x. Requisitos RAMS. Requisitos del cumplimiento de la Fiabilidad, Disponibilidad, Mantenibilidad y Seguridad recogidos en la norma del Comité Europeo de Normalización Electrotécnica.
- y. Seguridad. La ausencia de riesgo inaceptable de daño.
- z. Sistema ferroviario autonómico. El conjunto de la red ferroviaria y tranviaria de competencia

de la Generalitat.

- aa. Situación degradada. Conjunto de circunstancias en las cuales los equipos, instalaciones o infraestructuras han fallado o no funcionan satisfactoriamente.
- bb. Solicitante. Persona física o jurídica que solicita una autorización, ya sea una entidad ferroviaria o un fabricante.
- cc. Subsistemas estructurales móviles. Dentro de los subsistemas estructurales que define la Ley 7/2018, el subsistema de material rodante y el subsistema de control-mando y señalización a bordo.
- dd. Subsistemas funcionales. Aquellos subsistemas que, de acuerdo con la Ley 7/2018, son de naturaleza funcional: subsistema de mantenimiento, subsistema de explotación y gestión de tráfico y de personas usuarias.
- ee. Supervisión. Evaluación realizada, o dirigida por la AVSF, bien del desempeño total o parcial de las actividades de una entidad ferroviaria o parte de ella, o bien del funcionamiento de una parte del sistema ferroviario.
- ff. Valoración del riesgo. El procedimiento basado en un análisis del riesgo para determinar si se ha alcanzado un nivel de riesgo aceptable.
- gg. Vehículo. Vehículo ferroviario, tranviario o auxiliar apto para circular con ruedas por líneas ferroviarias o tranviarias; con o sin tracción. Un vehículo está compuesto por uno o más subsistemas estructurales móviles y funcionales.
- hh. Vehículo histórico. Aquel que, contando con una antigüedad igual o superior a 50 años, tenga una relevancia socio cultural suficientemente acreditada mediante documentación oficial, inventario o antecedentes históricos, constructivos u operativos, que haya circulado por una de las redes o instalaciones ferroviarias o tranviarias del territorio de la comunidad, efectuando servicios de transporte ferroviario o tranviario, funciones auxiliares de los mismos o labores de mantenimiento.

2. Acrónimos

APS	Autorización de puesta en servicio.
AsBo	Organismo de Evaluación (Assessment Body).
AVSF	Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.
CENELEC	Comité Europeo de Normalización Electrotécnica.
CMS	Control, mando y señalización.
ETF	Especificación Técnica Ferroviaria.
ISA	Evaluador independiente de la seguridad.
MCS	Método Común de Seguridad.
RAMS	Fiabilidad, Disponibilidad, Mantenibilidad y Seguridad (Reliability, Availability, Maintainability, Safety).

SIL

Nivel de Integridad de la Seguridad (Safty Integrity Level)

Artículo 4. Métodos de evaluación y gestión de riesgos

1. En los aspectos que no estén específicamente regulados por la normativa de la Generalitat sobre seguridad ferroviaria y en ausencia de una normativa específica sobre los métodos de evaluación y gestión del riesgo, se aplicarán las siguientes normativas europeas de amplio reconocimiento y aplicación en el sector ferroviario en todo aquello que sea compatible con las funciones asignadas a la AVSF:

a) El Método Común de Seguridad desarrollado en el Reglamento de Ejecución (UE) 402/2013, de la comisión, de 30 de abril de 2013, y sus actualizaciones y/o modificaciones, únicamente lo referente al proponente y a la evaluación y gestión de riesgos para cualquier cambio que se produzca en el sistema ferroviario y que afecte a los subsistemas estructurales móviles, quedando excluido lo referente a la interoperabilidad. El proponente asignado para el cambio será el responsable de la aplicación de este Reglamento y documentará el proceso de gestión, declarando por escrito que todos los peligros identificados y sus riesgos asociados se encuentran a un nivel adecuado de control, garantizando la compatibilidad e integración segura de las ampliaciones o modificaciones de los diferentes subsistemas en el sistema ferroviario autonómico. Un Organismo de Evaluación (AsBo), independiente y acreditado, llevará a cabo una evaluación independiente de la idoneidad tanto de la aplicación del proceso de gestión del riesgo como de sus resultados, emitiendo un informe de evaluación de la seguridad al respecto.

Se aceptan por esta AVSF los organismos de evaluación acreditados o reconocidos por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea. No serán de aplicación los artículos del citado MCS correspondientes a la acreditación, reconocimiento, aceptación, validez y vigilancia de los organismos evaluadores. La relación con la Agencia Europea Ferroviaria queda fuera del ámbito de las competencias de la AVSF a estos efectos.

b) Adicionalmente, será de aplicación para el subsistema de control, mando y señalización a bordo la Normativa CENELEC de aplicación ferroviaria: EN 50126-1, EN 50126-2, EN 50128, EN 50129 y EN 50159, y sus actualizaciones y/o modificaciones, siendo de obligado cumplimiento por los/las tecnólogos/as en el desarrollo y modificación de sus equipos ferroviarios. Para cada equipo o sistema que se instale o modifique se realizará un dossier donde se evidencie que las funciones de seguridad que realicen el equipo/sistema cumplen el SIL asignado. El dossier será evaluado favorablemente por un Evaluador Independiente de Seguridad (ISA) acreditado a tales efectos, el cual deberá estar acreditado también como AsBo en el subsistema CMS.

2. La AVSF será el único organismo interlocutor en todos los temas referentes a la seguridad ferroviaria en el sistema ferroviario autonómico, independiente de lo que, en lo relativo a organismos e instituciones, mencione el Reglamento de la UE, sin perjuicio de las competencias que le pudiera corresponder a otros organismos e instituciones por

la normativa vigente de aplicación en la materia.

3. Corresponde a la AVSF asesorar en la aplicación de esta legislación. A tal efecto podrá emitir guías de aplicación o documentos informativos.

4. La AVSF será competente en la resolución de las discrepancias que puedan surgir en la interpretación de la normativa y su aplicación en el ámbito autonómico.

TÍTULO II. Condiciones y requisitos generales y específicos exigibles a los subsistemas estructurales móviles

Artículo 5. Condiciones y requisitos exigibles a los subsistemas estructurales móviles del sistema ferroviario competencia de la Generalitat

1. Deberá tenerse en cuenta, en aquellos vehículos que sean objeto de aplicación del presente decreto, las siguientes condiciones y requisitos:
 - a) Las condiciones y requisitos de seguridad generales de los subsistemas del sistema ferroviario establecidos en el artículo 18 de la Ley 7/2018.
 - b) Las condiciones y requisitos complementarios de carácter general asociados a los subsistemas estructurales móviles que puedan afectar a la seguridad ferroviaria.
 - c) Las condiciones y requisitos específicos asociados al subsistema material rodante que pueden afectar tanto a la seguridad ferroviaria como a la compatibilidad técnica.
 - d) Las condiciones y requisitos específicos asociados al subsistema controlando y señalización a bordo que pueden afectar tanto a la seguridad ferroviaria como a la compatibilidad técnica.
 - e) Otros requisitos específicos que tener en consideración relacionados con el sistema ferroviario autonómico.
2. Estas condiciones y requisitos se recogen en el anexo I del presente decreto.

TÍTULO III. Normativa técnica de aplicación

Artículo 6. Normas técnicas aplicables

1. La conselleria competente en materia de transportes, a propuesta de la AVSF, podrá aprobar especificaciones técnicas ferroviarias de obligado cumplimiento en todos los subsistemas móviles y sus componentes para poder obtener las correspondientes autorizaciones de puesta en servicio.
 2. La finalidad será la de establecer las ETF que establezcan formas de cumplimiento de las condiciones y requisitos generales y específicos a los que se hace referencia en este decreto, y serán aplicables para la puesta en servicio de vehículos y de los subsistemas móviles que los integran.
 3. En la elaboración de dichas ETF se realizarán consultas a todos aquellos agentes concernientes o de interés en el sector ferroviario autonómico, con participación de personas expertas cualificadas en la materia.
 4. En ausencia de ETF, serán de aplicación las normas técnicas aplicables a nivel estatal y europeo en aquellos aspectos que sean compatibles y adaptables a las particularidades y naturaleza de la explotación del sistema ferroviario autonómico.
- En caso de duda o discrepancia, será la AVSF, previa consulta a los distintos actores involucrados en el proceso de autorización de puesta en servicio, quien determinará si

estas son compatibles y adaptables al sistema ferroviario autonómico.

Artículo 7. Organismos designados para la evaluación del proceso de conformidad

1. La evaluación o comprobación del proceso que garantiza la conformidad de los vehículos con las normas aplicables será llevada a cabo por aquellos organismos que, a propuesta del solicitante, puedan justificar ante la AVSF su experiencia y conocimiento a través de uno de los siguientes medios:

a) Ser organismos notificados o designados, correspondientemente acreditados por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.

b) Haber ejercido funciones similares en explotaciones ferroviarias y/o tranviarias del sistema ferroviario competencia de la Generalitat o en otros sistemas de características similares.

2. El organismo designado será capaz de llevar a cabo todas las tareas de evaluación del proceso de conformidad del vehículo con las especificaciones técnicas y demás normativa de aplicación, así como aquellas que le sean asignadas de conformidad con las condiciones que se acuerden con el solicitante.

Estas tareas tienen el fin de asegurar que se cumplen los requisitos técnicos y normativos establecidos entre el solicitante y la empresa fabricante, comprobando los distintos certificados, mediciones, controles, pruebas y ensayos a realizar en las instalaciones del fabricante de los distintos equipos, así como comprobar el cumplimiento del plan de calidad y del plan de pruebas.

3. El organismo designado dispondrá:

a) Del personal necesario con conocimientos técnicos y experiencia suficiente y adecuada para realizar las tareas de evaluación del proceso de conformidad.

b) De los medios necesarios para realizar adecuadamente las tareas técnicas y administrativas relacionadas con las actividades de evaluación del proceso de conformidad y tendrá acceso a todo el material y los medios necesarios.

4. Los organismos designados suscribirán un seguro de responsabilidad civil.

5. El personal del organismo designado deberá mantener el secreto profesional acerca de toda la información recabada en el marco de sus tareas, con arreglo a lo dispuesto en las especificaciones técnicas pertinentes o en cualquier disposición de derecho nacional y/o autonómico aplicable al respecto, salvo en relación con las autoridades competentes de la Comunitat Valenciana.

6. El organismo designado será independiente de la entidad ferroviaria o empresa fabricante del producto que evalúa. Asimismo, se garantizará la imparcialidad del propio organismo, de los miembros de la alta dirección de este y de su personal de evaluación.

TÍTULO IV. Régimen de autorización y puesta en servicio de vehículos

Capítulo I. Disposiciones Generales

Sección I. Consideraciones previas

Artículo 8. Aspectos generales

Los vehículos que vayan a circular por la red competencia de la Generalitat precisarán de:

- a) Una APS del vehículo expedida por la AVSF, de acuerdo con lo establecido en este decreto.
- b) Las comprobaciones antes de su utilización, de conformidad con el artículo 43.
- c) La inscripción en el Registro especial ferroviario al que se refiere el artículo 40.

Artículo 9. Autorización de puesta en servicio de vehículos

1. La APS de vehículos conllevará implícita la autorización de puesta en servicio de los subsistemas estructurales móviles que lo integran (material rodante y CMS a bordo).
2. Los subsistemas estructurales móviles solo pueden ponerse en servicio si son diseñados, fabricados, construidos e instalados de modo que se cumplan los requisitos generales y específicos indicados en la Ley 7/2018 y en este decreto.
3. El solicitante establecerá la declaración de verificación pertinente relativa a cada uno de los subsistemas estructurales móviles que integran el vehículo, expedida sobre la base del correspondiente procedimiento de verificación y haciendo referencia a este, de acuerdo con el artículo 24 del presente decreto. Además, deberá asegurar la compatibilidad técnica dentro del vehículo de los propios subsistemas que lo integran.
4. Deberá acreditarse, asimismo, la integración segura entre los subsistemas estructurales móviles que conforman el vehículo. Para ello, se aplicará como metodología el proceso de gestión del riesgo contemplado en el Reglamento de Ejecución (UE) nº 402/2013, de la Comisión, de 30 de abril de 2013. La relación de las normas y las evidencias del proceso seguido para su identificación serán aportadas durante el trámite de autorización del vehículo.
5. En la solicitud de APS de un vehículo, el solicitante deberá especificar el área de uso de este. La solicitud incluirá pruebas de que se ha comprobado la compatibilidad técnica entre el vehículo y la red del área de uso.

Artículo 10. Evaluación de riesgos para la seguridad

1. Para cada actuación se realizará la evaluación de riesgos correspondiente. Estos análisis de riesgos incluirán todas las posibles amenazas (técnicas, humanas y organizativas) que se puedan presentar en cualquiera de los subsistemas afectados por la actuación.
2. En la evaluación del riesgo estarán implicados todos los agentes relacionados con la seguridad ferroviaria, siendo necesario en todo caso la participación del administrador de la infraestructura y del operador ferroviario. En el caso de que, en su análisis, algún agente detecte un riesgo que no puede mitigar de forma total o parcial con sus propios

medios y necesite la aceptación e intervención de otros agentes, deberá solicitarles su mitigación bajo las figuras de riesgos exportados, condiciones de aplicación o condiciones de uso. Los distintos agentes deberán aplicar las medidas de mitigación correspondientes y asumir su cumplimiento.

3. La evaluación de riesgos deberá tener una concepción global, conjunta del sistema, incluyendo sus causas, consecuencias y sus mitigaciones.

4. El proponente del cambio, en aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) nº 402/2013, de la Comisión, de 30 de abril de 2013, es el responsable de garantizar que se ha llevado a cabo la identificación de peligros y sus riesgos asociados, así como garantizar que han sido adecuadamente tratados por los distintos agentes y que en su conjunto la actuación es aceptablemente segura con un adecuado nivel de control. Si una modificación está conformada por cambios de varios subsistemas o del mismo con diferentes actores o realizada por distintos/as especialistas en tecnología con frontera establecida, será responsabilidad del proponente integrar toda la documentación de seguridad para elaborar con toda ella un único dossier de seguridad del sistema completo e integrador.

5. El proponente determinará quién cumplirá el requisito de AsBo integrador. En la aplicación del MCS, este AsBo deberá valorar e integrar los informes AsBo que se pudieran generar por diferentes ámbitos de desarrollo parciales de los diferentes subsistemas, debiendo estar correspondientemente acreditado para ello.

6. Será requisito indispensable para toda la actuación el cumplimiento del MCS para la evaluación y valoración del riesgo. Específicamente para el subsistema CMS se deberá llevar un proceso en paralelo de cumplimiento de la normativa CENELEC. Por lo tanto, la evaluación independiente será llevada a cabo por un evaluador acreditado como ISA y como AsBo.

7. Este dossier de seguridad integrador elaborado por el proponente constará al menos de:

- a) Una descripción de la organización y de las personas expertas designadas para llevar a cabo el proceso de evaluación del riesgo.
- b) Los resultados de las distintas fases de la evaluación del riesgo y una lista de todos los requisitos de seguridad necesarios que deben cumplirse para reducir el riesgo a un nivel aceptable.
- c) Pruebas del cumplimiento de todos los requisitos de seguridad necesarios.
- d) Todos los supuestos pertinentes para la integración, funcionamiento y mantenimiento del sistema que se hubieran realizado durante la determinación, el diseño y la evaluación del riesgo de aquel.

Artículo 11. Nivel de seguridad y seguridad intrínseca en el subsistema de CMS

1. Los sistemas, componentes o elementos denominados de seguridad serán de seguridad intrínseca; es decir, que en caso de que fallen provocarán una situación segura, según el SIL indicado en las Normas UNE-EN de aplicación, de acuerdo con lo

indicado en el artículo 4.1.b). del presente decreto, las cuales serán de aplicación obligada.

2. Este SIL de un sistema ferroviario no estará asociado a un producto o sistema, sino a unas funciones cerradas y acotadas de seguridad de dicho producto o sistema.

3. Cada subsistema, elemento o componente de seguridad del sistema, así como sus modificaciones, deberá contar con un análisis de las implicaciones de seguridad que puedan tener sus funciones. Si estas se determinan como funciones relacionadas con la seguridad, se establecerá su correspondiente SIL y tendrán que someterse a una evaluación independiente de seguridad y sus riesgos se deberán evaluar con arreglo a los criterios de aceptación de riesgos definidos, que vendrán determinados por acuerdos contractuales o por el marco legal.

4. Los resultados de esta evaluación independiente se registrarán en un informe ISA que confirme que el producto o sistema suministrado es apto para su puesta en servicio.

5. A su vez, se requerirán las certificaciones de seguridad que acrediten el cumplimiento del SIL de las funciones de seguridad de los sistemas genéricos utilizados en las aplicaciones específicas. El valor asignado de SIL debe ser aceptado por el operador ferroviario y/o por el administrador de infraestructuras, según corresponda.

6. La entidad que acepte el sistema deberá realizar las siguientes tareas:

- a) Asegurar la existencia del informe de evaluación independiente.
- b) Asegurar la existencia del plan de seguridad con respecto a su aplicabilidad continua.
- c) Asegurar la existencia del registro de peligros actualizado.

7. Todo el ciclo de vida de los elementos, equipos o sistemas garantizará la consecución de la seguridad intrínseca a nivel individual y de conjunto. En caso de fallo, su funcionalidad adoptará la opción que proporcione mayor seguridad al sistema ferroviario y que haya sido aceptada como mitigación para tener los riesgos aceptados por el operador ferroviario y el administrador de infraestructuras.

Artículo 12. Responsabilidades del solicitante

1. El solicitante podrá ser la entidad ferroviaria o fabricante.
2. El solicitante deberá presentar su solicitud de APS de conformidad con las disposiciones del presente decreto.
3. Será responsabilidad del solicitante garantizar que se identifiquen y se cumplan los requisitos pertinentes de la normativa de aplicación en el momento de presentar su solicitud de APS de vehículo.

Artículo 13. Responsabilidades de la entidad responsable de la autorización

1. La AVSF, de acuerdo con el artículo 8 de la Ley 7/2018, será la entidad responsable de expedir las APS del vehículo con arreglo a las disposiciones del presente decreto.

A los efectos de la expedición o de la denegación de la APS, la AVSF deberá:

- a) Llevar a cabo una evaluación del expediente de solicitud para obtener la garantía razonable de que el vehículo se ajusta a lo dispuesto en este decreto.
- b) Recopilar toda la documentación de apoyo, los resultados de todas las evaluaciones pertinentes y los motivos debidamente justificados de su decisión de expedir o denegar la APS de conformidad con el presente decreto.
- c) Llevar a cabo su cometido de manera abierta, no discriminatoria y transparente.
- d) Ejercer su criterio profesional y proceder de manera imparcial y proporcionada, y exponer los motivos debidamente justificados de toda decisión.

2. La AVSF podrá establecer, publicar y mantener actualizadas unas guías de aplicación que describan y expliquen los requisitos establecidos en el presente decreto.

Artículo 14. Responsabilidades de los administradores de infraestructuras

1. Las responsabilidades de los administradores de infraestructuras en el marco de las autorizaciones, sobre la base de la información facilitada por el solicitante, se limitarán a la identificación y al establecimiento de:

- a) Las condiciones operativas que deben aplicarse para utilizar el vehículo en ensayos en la red.
- b) Las medidas necesarias que han de adoptarse con respecto a las infraestructuras para garantizar un funcionamiento seguro y fiable durante los ensayos en la red.
- c) Las medidas necesarias en las instalaciones de las infraestructuras para llevar a cabo los ensayos en la red.

2. Los administradores de infraestructuras competentes para el área de uso deberán:

- a) Apoyar al solicitante en la definición de las condiciones de uso del vehículo en los ensayos en la red.
- b) Facilitar información sobre la infraestructura de forma no discriminatoria para utilizar el vehículo en ensayos en la red.
- c) Identificar y establecer las condiciones y medidas de uso del vehículo en los ensayos en la red, con arreglo a la información proporcionada por el solicitante, de acuerdo con el artículo 28 del presente decreto.

3. A los efectos del presente decreto, en aquellos casos en que una entidad ferroviaria tenga asumidas conjuntamente las competencias de administrador de la infraestructura y de operador ferroviario, cualquier referencia relacionada con el administrador de infraestructuras se entenderá realizada a aquel departamento de la entidad ferroviaria con competencias en lo referido en este artículo.

Sección II. Preparación de la solicitud

Artículo 15. Recopilación de requisitos

1. De conformidad con el objetivo general de gestionar y atenuar los riesgos identificados hasta un nivel aceptable, el solicitante deberá llevar a cabo, antes de presentar una solicitud, un procedimiento de recopilación de requisitos que garantice que todos los requisitos necesarios y pertinentes relativos al diseño del vehículo para su ciclo de vida han sido:

- a) Identificados adecuadamente.
- b) Asignados a funciones o subsistemas o bien tratados mediante las condiciones de uso u otras limitaciones.
- c) Aplicados y validados.

2. La recopilación de requisitos realizada por el solicitante incluirá, en particular, los siguientes:

- a) Los requisitos generales y específicos de los subsistemas que formen parte del vehículo.
- b) Los que tengan efectos directos sobre la compatibilidad técnica de los subsistemas dentro del vehículo.
- c) Los que afecten a la integración segura de los subsistemas dentro del vehículo.
- d) Los relacionados con la compatibilidad técnica del vehículo con la red del área de uso.

3. La recopilación de requisitos no solo debe limitarse a la identificación de los requisitos establecidos en la normativa técnica ferroviaria de aplicación, sino que debe complementarse con la identificación de los requisitos exigibles por estándares europeos e internacionales, por otros actos jurídicos de la Generalitat, requisitos de cliente, estándares de la compañía y otros códigos prácticos que resulten pertinentes a nivel del vehículo.

4. El proceso de gestión del riesgo contemplado en el anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 402/2013, de la Comisión, será utilizado por el solicitante como la metodología de recopilación de los requisitos para los requisitos generales y específicos relativos al vehículo y los subsistemas que lo forman, así como para la integración segura entre estos subsistemas en cuanto a los aspectos no abarcados por las ETF y las normas técnicas aplicables.

5. A fin de llevar a cabo la recopilación de requisitos en relación con los requisitos generales y específicos distintos de los requisitos de seguridad, el solicitante podrá justificar ante la AVSF la no elección de un proceso específico para la recopilación de requisitos cuando las actividades relacionadas con la recopilación se integren en otros procesos ya adoptados por las empresas fabricantes o proveedores para el desarrollo de los productos, como la gestión de la calidad, la gestión de la seguridad o la gestión de los requisitos.

6. Las pruebas justificativas de la recopilación de requisitos deberán incluirse en la solicitud.

Artículo 16. Identificación de la autorización pertinente

1. El solicitante deberá identificar y elegir la autorización pertinente entre los casos siguientes:

a) Primera autorización: la autorización de puesta en servicio de vehículos expedida por la AVSF para un nuevo tipo de vehículo, incluidas sus variantes y/o versiones, de haberlas.

b) Ampliación del área de uso: la autorización de puesta en servicio de un vehículo, expedida por la AVSF para un vehículo ya autorizado con el fin de ampliar el área de uso sin modificar el diseño.

c) Nueva autorización: la autorización de puesta en servicio de un vehículo expedida por la AVSF después de una modificación de un vehículo ya autorizado.

d) Autorización de conformidad con un vehículo ya autorizado: la autorización de puesta en servicio de un vehículo o una serie de vehículos que sean conformes con un vehículo ya autorizado y válido, con arreglo a una declaración de conformidad con ese vehículo. Cuando proceda, se incluirá una clara identificación de la versión del vehículo y/o la variante del vehículo con la que sea conforme el vehículo o la serie de vehículos.

2. Un solicitante podrá combinar:

a) Una solicitud de nueva autorización con una solicitud de autorización de ampliación del área de uso.

b) Una solicitud de primera autorización con una solicitud de autorización de conformidad con un vehículo ya autorizado.

Artículo 17. Modificaciones de un vehículo ya autorizado

1. No será necesaria la autorización para la puesta en servicio en el caso de aquellas modificaciones de un vehículo ya autorizado relacionadas con la sustitución en el marco de una operación de mantenimiento y que se limiten a la sustitución de unos componentes por otros cuya función y prestaciones sean análogas o similares en el marco del mantenimiento preventivo o correctivo del vehículo.

2. En caso de modificación, será necesaria una nueva autorización si:

a) Se introduce una desviación en el expediente técnico que acompaña a la declaración de verificación relativa a los subsistemas que integran el vehículo que puede exigir nuevas comprobaciones y, por consiguiente, requerir una nueva verificación al afectar a los parámetros que intervienen en la compatibilidad técnica entre el vehículo y el área de uso.

b) El nivel global de seguridad del vehículo de que se trate pudiera verse afectado negativamente por las modificaciones.

c) Así lo exigiera la normativa o las especificaciones técnicas aplicables.

3. El solicitante de la modificación de un vehículo deberá solicitar una nueva autorización de conformidad con el artículo 16, apartado 1, letra c), cuando una modificación se clasifique dentro de lo dispuesto en el anterior apartado. Esto podrá aplicarse a un vehículo o a varios vehículos idénticos.

4. Toda modificación de un vehículo será objeto de una gestión de la configuración bajo la responsabilidad de la entidad ferroviaria o de la entidad encargada por esta.

Artículo 18. Identificación de las normas aplicables

Basándose en la elección del caso de autorización de conformidad con el artículo 16 y la recopilación de requisitos establecida en el artículo 15, el solicitante deberá identificar todas las normas aplicables.

Artículo 19. Identificación de las condiciones de uso del vehículo previstas y otras limitaciones

El solicitante deberá identificar las condiciones de uso del vehículo previstas y otras limitaciones relacionadas con el uso durante su explotación y mantenimiento.

Capítulo II. Comunicación inicial

Artículo 20. Comunicación inicial

1. El solicitante realizará una comunicación inicial previa a la solicitud de autorización de puesta en servicio del vehículo. La comunicación inicial deberá ser formalmente presentada por este a la AVSF, por medios electrónicos, e irá acompañada de un expediente que contenga, al menos, la información requerida especificada en el artículo 21.

2. La AVSF podrá mantener, a petición del solicitante, intercambios de información previos a la presentación de la solicitud de la autorización de puesta en servicio de un vehículo, con el fin de orientar en relación con la normativa técnica de aplicación, al procedimiento de autorización y otros detalles de este.

En estos intercambios, por decisión del solicitante, podrán participar los distintos actores que intervienen en el proceso, tales como organismos encargados de la evaluación de la conformidad, organismos de evaluación independiente de la seguridad, o el administrador de infraestructuras.

Artículo 21. Expediente de comunicación inicial

El expediente de comunicación inicial contendrá lo siguiente:

a) Una descripción del vehículo que se pretenda autorizar, incluyendo, en su caso, las variantes y/o versiones previstas.

Deberá proporcionarse información sobre los parámetros básicos tales como longitud, anchura, altura, peso, tensión de alimentación, velocidad máxima, carga por eje, gálibo, sistema de frenado o sistema de protección.

b) La elección del caso o casos de autorización en virtud de lo dispuesto en el

artículo 16.

c) Una especificación del área de uso prevista.

d) La comprobación de la compatibilidad entre el gálibo de la infraestructura y el gálibo del vehículo que se pretende autorizar, con especial atención a las condiciones de accesibilidad en relación con la interfaz vehículo – andén.

e) Una especificación de las condiciones de uso del vehículo previstas y de otras limitaciones, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 19.

f) La planificación, por parte del solicitante, en el proceso de autorización del vehículo, así como la descripción de los trabajos y actividades necesarios para desarrollarlo, incluyendo, en su caso, la planificación que abarque los ensayos en la red. Esta planificación deberá recoger una estimación del plazo de las distintas fases o etapas previstas.

g) Una especificación de la metodología para el proceso de recopilación de requisitos de conformidad con el artículo 15.

h) La lista de requisitos y normas identificadas por el solicitante que sean de aplicación de conformidad con los artículos 15 y 18.

i) Organismos designados para la evaluación del proceso de conformidad, así como los organismos de evaluación independiente de la seguridad.

j) Una descripción de la organización del solicitante respecto de la parte del proceso de autorización de vehículos, incluyendo, pero sin circunscribirse a ello, la información de contacto del solicitante.

Artículo 22. Informe sobre la comunicación inicial

1. La AVSF, una vez recibida la documentación, podrá requerir información complementaria al solicitante en el plazo máximo de un mes a contar desde la presentación de la comunicación inicial. Transcurrido dicho plazo sin que se hubiera requerido documentación complementaria, se entenderá que la comunicación inicial está completa.

2. A la vista de la documentación y de la normativa aplicable, la AVSF informará en el plazo máximo de dos meses desde la presentación de la comunicación inicial completa. En dicho informe, la AVSF emitirá una opinión motivada sobre el enfoque propuesto por el solicitante en la comunicación inicial que servirá para establecer la normativa técnica de aplicación para la posterior solicitud de autorización, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3 de este artículo, así como la posibilidad de establecer puntos de control durante el proceso de autorización, que permitan verificar que este se sigue adecuadamente.

3. En caso de que durante el desarrollo de la actuación se produzcan modificaciones que afecten al expediente de comunicación inicial, el solicitante deberá enviar una versión modificada y actualizada de esta, teniendo en cuenta solamente las modificaciones y las interfaces con las partes no modificadas. Puede darse ese caso en las siguientes situaciones:

- a) Modificaciones del diseño o de la metodología de evaluación como consecuencia de aspectos de seguridad importantes.
 - b) Modificaciones en la normativa de referencia indicada en la comunicación inicial.
 - c) Toda modificación introducida voluntariamente por el solicitante, de conformidad con su proceso de gestión del cambio.
4. La AVSF emitirá un informe sobre la comunicación modificada y actualizada en el plazo de un mes, que pasará a formar parte del expediente.
 5. El plazo desde la emisión del informe a que se refiere el apartado 2, hasta la presentación por parte del solicitante de la solicitud de autorización de puesta en servicio del vehículo, no deberá ser superior a 84 meses.

Capítulo III. Evaluación de la conformidad

Artículo 23. Evaluación de la conformidad con la normativa de aplicación

1. Para expedir las declaraciones de verificación necesarias para la puesta en servicio a que se refiere este decreto, el solicitante deberá llevar a cabo el procedimiento de verificación establecido en el artículo 24.
2. El solicitante establecerá la declaración de verificación para cada uno de los subsistemas que componen el vehículo y declarará, bajo su exclusiva responsabilidad, que el subsistema en cuestión ha sido objeto de los correspondientes procedimientos de verificación y que cumple los requisitos que le son aplicables. Las declaraciones de verificación y los documentos que la acompañen irán debidamente fechados y firmados por el solicitante.

Artículo 24. Procedimiento de verificación

1. El solicitante acordará con la empresa fabricante con la que haya suscrito el contrato de construcción del vehículo el plan de pruebas necesario para poder verificar que los subsistemas que componen el vehículo son conformes con las ETF, así como con la demás normativa que le sea de aplicación, con el fin de demostrar que se cumplen los requisitos identificados.

En el caso de que la figura del solicitante y la empresa fabricante coincidan, será la propia empresa fabricante la que deberá establecer el mencionado plan de pruebas.

2. La empresa fabricante ejecutará el plan de pruebas y será responsable de recopilar y elaborar todos aquellos informes necesarios relacionados con sus evaluaciones realizadas, en virtud del plan de pruebas acordado. Este proceso también englobará la verificación de las interfaces de los subsistemas en cuestión con respecto al sistema en el que vayan a integrarse.

3. La función del organismo designado para la evaluación del proceso de conformidad a que hace referencia el artículo 7 de este decreto comenzará en la fase de diseño del proyecto y abarcará todo el período de construcción hasta la fase de aceptación, antes de la puesta en servicio del vehículo.

El organismo designado deberá comprobar:

- a) El cumplimiento de la normativa técnica de aplicación y de cualquier otra normativa que le sea de aplicación.
- b) El cumplimiento del plan de calidad establecido.
- c) El cumplimiento del plan de pruebas acordado.

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

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

7. La AVSF podrá realizar un seguimiento del proceso de diseño de los distintos subsistemas que integren el vehículo. Para ello, el solicitante pondrá a su disposición toda la información que aquella le requiera para comprobar la compatibilidad técnica y la integración segura de estos.

Artículo 25. Conformidad con la normativa técnica de aplicación

Se considerarán conformes con los requisitos generales y específicos, los subsistemas estructurales móviles que, cuando proceda, estén provistos de la declaración de verificación de acuerdo con el artículo 24, establecida con referencia a la normativa técnica de aplicación.

Artículo 26. Incumplimiento de requisitos generales y específicos de los subsistemas

1. Cuando la AVSF compruebe que un subsistema estructural móvil, provisto de la declaración de verificación acompañada del expediente técnico, no cumple plenamente con lo dispuesto en este decreto y, en particular, con los requisitos generales y específicos definidos en el anexo I, podrá solicitar que se lleven a cabo verificaciones complementarias.

2. La AVSF precisará si el incumplimiento resulta de:

- a) El incumplimiento de requisitos generales y específicos o de la normativa técnica de aplicación, o de una mala aplicación de esta.
- b) Una deficiencia de una norma técnica de aplicación.

Artículo 27. Presunción de conformidad

Se presupondrá que los componentes y los subsistemas que están conformes con normas armonizadas o con partes de estas, y cuya referencia está ampliamente reconocida a nivel estatal, europeo o internacional, lo están con los requisitos generales y específicos que son objeto de dichas normas o de partes de estas.

Artículo 28. Circulación para pruebas, ensayos o traslados

1. La realización de ensayos, pruebas o traslados en el sistema ferroviario de competencia de la Generalitat por un vehículo que no cuente con una autorización de puesta en servicio que lo ampare, requerirá que el administrador de infraestructuras otorgue un permiso de acceso a su red de acuerdo con su sistema de gestión de la seguridad.

2. El solicitante de la circulación para pruebas, ensayos o traslados se dirigirá al administrador de infraestructuras, que le informará de las normas generales que regirán sus relaciones con este, de los gastos que se deriven como consecuencia de la realización de pruebas, así como de las garantías que deberá prestar para hacer frente a las posibles responsabilidades que pudieran originarse.

3. La solicitud de acceso a la red para la realización de pruebas, ensayos o traslados deberá presentarse al administrador de infraestructuras con la antelación suficiente, acompañando la siguiente documentación:

- a) Identificación del solicitante, expresando su razón social y su domicilio a efectos de notificaciones.
- b) Identificación del vehículo.
- c) Planificación, carácter y duración prevista de las pruebas, ensayos o traslados que se pretenden realizar.
- d) Instalaciones fijas, las comunicaciones y la tracción que serán precisas para la realización de las pruebas y las diferentes entidades que intervendrán en las mismas.
- e) En el caso de pruebas y ensayos relativos a procesos de verificación, la que identifique al organismo de evaluación de la conformidad u organismo de evaluación de la seguridad encargado de supervisar el proceso de evaluación, así como la descripción del estado de avance de este.
- f) Definición del vehículo en su interacción con la infraestructura.
- g) Identificación y definición de las medidas necesarias para utilizar el vehículo para la realización de pruebas o ensayos en el sistema ferroviario de competencia de la Generalitat, sobre la base de los sistemas de gestión de la seguridad de la entidad ferroviaria y del administrador de infraestructuras. En el caso de que el solicitante de la circulación para pruebas, ensayos o traslados sea la empresa fabricante, el administrador de infraestructuras deberá tener cubierto este hecho en su sistema de gestión de la seguridad.

4. La utilización de un vehículo que no disponga aún de autorización de puesta en servicio para realizar pruebas, ensayos o traslados en la red, constituye un cambio en el sistema ferroviario y, por lo tanto, debe someterse al Método Común de Seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, para demostrar que se controlan los riesgos de dicho uso en el sistema ferroviario de competencia de la Generalitat. El proponente en el ámbito de dicho Método Común de Seguridad podrá ser el propio solicitante de la autorización provisional o bien la entidad ferroviaria que se encargue de la explotación

del vehículo durante las pruebas, ensayos o traslados. En ambos casos, tanto el solicitante como la empresa ferroviaria tendrán que cooperar para garantizar que la evaluación de los riesgos tenga en cuenta los elementos de ingeniería del vehículo y los aspectos operativos de los ensayos en el sistema ferroviario de competencia de la Generalitat.

En el caso de que sea una entidad ferroviaria la que solicite la realización de las pruebas, ensayos o traslados deberá, por su parte, utilizar su sistema de gestión de la seguridad para la gestión de cualquier riesgo operativo.

5. A la vista de la citada documentación, el administrador de infraestructuras podrá establecer condiciones operativas en las pruebas, ensayos o traslados proyectados, motivadamente, atendiendo a razones de seguridad en la circulación o en la infraestructura. En su evaluación se considerará, entre otros aspectos:

- a) El estado en que se encuentre el proceso de verificación de la normativa de aplicación.
- b) Los registros resultantes del proceso de gestión de riesgos del apartado anterior.
- c) Documentación técnica que permita comprobar que el vehículo se encuentra en unas condiciones suficientes para que la ejecución de las pruebas no genere riesgos en la circulación o a la infraestructura.

El administrador de infraestructuras resolverá motivadamente, concediendo o rechazando las circulaciones solicitadas, en un plazo de un mes desde la fecha de entrada de la solicitud en el registro del organismo.

6. El permiso de acceso a la red para la realización de circulaciones de pruebas, ensayos o traslados tratará de satisfacer en lo posible la solicitud formulada y deberá especificar, al menos:

- a) La capacidad de infraestructura de que dispone el solicitante para la realización de las pruebas, ensayos o traslados.
- b) Unidad de contacto del administrador de infraestructuras, que será el organismo interlocutor entre la entidad ferroviaria que opere el vehículo y el puesto de mando para realizar las pruebas, ensayos y traslados.
- c) Las condiciones de circulación durante las pruebas, ensayos o traslados, las cuales quedarán sujetas, en todo caso, a la documentación presentada y al régimen de explotación que establezca el administrador de infraestructuras, con el fin de garantizar un funcionamiento seguro y fiable durante las pruebas en el sistema ferroviario de competencia de la Generalitat.
- d) El periodo de validez del permiso.

7. El solicitante podrá solicitar una prórroga del permiso. El administrador de infraestructuras otorgará o denegará de forma motivada la citada prórroga en un plazo máximo de 15 días.

8. En caso de conflicto entre el solicitante y el administrador de infraestructuras durante el proceso de concesión del permiso de acceso a la red para las circulaciones de

pruebas, la AVSF, a petición del solicitante, podrá mediar entre ambas partes para tratar de conseguir una solución aceptable para las mismas.

9. El solicitante deberá comunicar a la AVSF las circulaciones para pruebas que pretenda realizar, con anterioridad a la realización de estas.

10. El permiso de acceso a su red otorgado por el administrador de infraestructuras se limitará al alcance de los ensayos que vayan a realizarse.

Capítulo IV: Presentación de la solicitud

Artículo 29. Solicitud de la autorización de puesta en servicio de vehículos

1. La solicitud de una autorización de puesta en servicio de un vehículo deberá ser presentada formalmente por el solicitante ante la AVSF, a través de medios electrónicos.

2. La solicitud de autorización de puesta en servicio de vehículos deberá ir acompañada de un expediente con arreglo a lo dispuesto en el anexo II de este decreto. La solicitud no se considerará completa por parte de la AVSF si no se ajusta al contenido de dicho anexo.

El solicitante deberá preparar y compilar de manera estructurada el contenido necesario para el expediente, que deberá contener la información necesaria relativa a:

- a) La puesta en servicio de los subsistemas estructurales móviles que componen el vehículo, de conformidad con el artículo 9, sobre la base de la declaración de verificación.
- b) La compatibilidad técnica dentro del vehículo de los subsistemas contemplados en el punto a), comprobada a partir de la normativa de aplicación.
- c) La integración segura dentro del vehículo de los subsistemas contemplados en el punto a), establecida sobre la base de la normativa de aplicación, y los Métodos Comunes de Seguridad.
- d) La compatibilidad técnica del vehículo con la red en el área de uso a que se refiere el artículo 21, establecida sobre la base de la normativa de aplicación, los datos recogidos en el registro y el Método Común de Seguridad para la evaluación y valoración del riesgo.

Artículo 30. Aportación de pruebas para la solicitud

El solicitante de una autorización de puesta en servicio de un vehículo deberá establecer las pruebas de la solicitud:

- a) Reuniendo las declaraciones de verificación de los subsistemas que componen el vehículo y aportando pruebas, en el expediente técnico que acompaña a la declaración, de las conclusiones de las evaluaciones de la conformidad realizadas;
- b) Garantizando que las interfaces entre los subsistemas que no se definen en la normativa de aplicación están cubiertos por la recopilación de los requisitos a que se refiere el artículo 15 y satisfacen las condiciones y los requisitos exigibles establecidos en el artículo 5.

Artículo 31. Ampliación del área de uso

1. En el caso de ampliación del ámbito de operación de un vehículo autorizado por la AVSF, la documentación que debe añadir el solicitante al expediente original completo que acompaña a la decisión emitida con arreglo al artículo 37 se limitará a la documentación a que se hace referencia en el apartado 2 del artículo 29 en relación con el área adicional de uso y, en particular, a la compatibilidad técnica entre el vehículo y la red del área de uso ampliada.

La AVSF expedirá una autorización actualizada que abarque el área de uso ampliada, de acuerdo con el procedimiento establecido en este decreto.

Artículo 32. Autorización de conformidad con un vehículo ya autorizado

1. La autorización de puesta en servicio de un vehículo o serie de vehículos que acrediten ser conformes con un vehículo previamente autorizado se emitirá basándose en una declaración de conformidad con ese vehículo firmada por el solicitante.

2. La declaración de conformidad con un vehículo, a presentar en la solicitud de autorización de puesta en servicio de un vehículo, se establecerá de acuerdo con los procedimientos de verificación que se establezcan en las ETF correspondientes. En su caso, se acompañará la solicitud con la documentación acreditativa de que se han seguido los procedimientos pertinentes de verificación de conformidad.

3. Del mismo modo, deberá figurar una identificación clara de la versión del vehículo y/o variante, cuando ello resulte de aplicación.

Capítulo V. Tramitación de la solicitud

Artículo 33. Comprobación de la exhaustividad de la solicitud

1. La AVSF deberá comprobar la exhaustividad de la información y de la documentación aportadas por el solicitante en la solicitud, de conformidad con el artículo 29.

2. La comprobación de la exhaustividad constituirá una verificación, por parte de la AVSF de que:

a) El solicitante ha aportado, en la solicitud de autorización de puesta en servicio de un vehículo, toda la información y los documentos necesarios a que se refiere el artículo 29.

b) La información y la documentación facilitadas se consideran pertinentes para permitir que la AVSF lleve a cabo sus evaluaciones, de conformidad con el artículo 35.

3. La AVSF evaluará la exhaustividad de la solicitud según lo especificado y, en el plazo de un mes a partir de la fecha de recepción de la solicitud, notificará de ello al solicitante. Si el expediente no está completo, le pedirá información complementaria, para cuya entrega fijará un plazo de 10 días hábiles, ampliables a 5 más a petición de la entidad interesada o por propia iniciativa, cuando los documentos requeridos presenten dificultades especiales, con indicación de que si así no lo hiciera se le tendrá por desistido de su petición, previa resolución que deberá ser dictada en los términos previstos en el artículo 21 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Artículo 34. Plazo para la evaluación de la solicitud

1. Cuando se comunique al solicitante de que su expediente está completo, la decisión definitiva sobre la expedición de la autorización de puesta en servicio de un vehículo se adoptará motivadamente en el plazo máximo de cuatro meses después de dicha comunicación.
2. La decisión de la AVSF se emitirá en el plazo de un mes a partir de la fecha de recepción de la solicitud en el caso de autorización de “ampliación de área de uso” o en el caso de autorización de “conformidad con un vehículo ya autorizado” con arreglo a lo dispuesto en el artículo 16, apartado 1, letra b) y letra d), respectivamente.
3. Durante la evaluación, aun en el caso de que la solicitud esté completa según lo dispuesto en el apartado 1, la AVSF podrá solicitar, en todo momento, información adicional, fijando un plazo razonable para su presentación y sin interrumpir la evaluación, salvo que se apliquen las disposiciones del apartado 4.
4. Cuando la AVSF haya planteado una duda razonable y se exija al solicitante que facilite información adicional, la AVSF podrá suspender la evaluación y, previo acuerdo debidamente registrado con el solicitante, prorrogar el plazo más allá de lo establecido en el apartado 1. El plazo para presentar la información complementaria será proporcional a las dificultades del solicitante para presentar la información solicitada. La evaluación y el plazo se reanudarán una vez que el solicitante presente la información requerida. En caso de no llegar a un acuerdo con el solicitante, la AVSF adoptará su decisión basándose en la información disponible.

Artículo 35. Evaluación de la solicitud

1. La evaluación de la solicitud será efectuada por la AVSF al objeto de establecer una garantía suficiente y razonable de que el solicitante y los demás agentes implicados en el proceso han cumplido sus obligaciones y sus responsabilidades en las fases de diseño, fabricación o modificación, verificación y validación del vehículo para garantizar la conformidad con los requisitos generales y específicos de la legislación vigente, de modo que puedan ser puestos en servicio y ser utilizados de forma segura en el área de uso determinada según las condiciones de uso y otras limitaciones especificadas en la solicitud.
2. La AVSF evaluará los aspectos especificados en el anexo III de este decreto.
3. La AVSF comprobará la exhaustividad, la pertinencia y la coherencia de las pruebas de la metodología aplicada para la recopilación de requisitos. En el caso de una nueva autorización a la que se hace referencia en el artículo 16, apartado 1, letra c), la evaluación realizada por la AVSF se limitará a las partes del vehículo que hayan sido modificadas y a sus repercusiones sobre las partes no modificadas del vehículo. Las comprobaciones que debe llevar a cabo la AVSF respecto de una autorización de “ampliación de área de uso” prevista en el artículo 16, apartado 1, letra b), se limitarán a las normas aplicables y a la compatibilidad técnica entre el vehículo y la red del área de uso ampliada. La AVSF no repetirá las comprobaciones ya realizadas con motivo de la anterior autorización.
4. La AVSF expedirá un expediente de evaluación, que contendrá lo siguiente:

- a) Una declaración clara sobre si el resultado de la evaluación es negativo o positivo según la solicitud para el área de uso en cuestión y, cuando proceda, las condiciones de uso o las limitaciones.
- b) Un resumen de las evaluaciones realizadas.
- c) Una lista de comprobación cumplimentada, que demuestre que se han evaluado todos los aspectos especificados en el anexo III.

5. Dentro del proceso de evaluación, la AVSF podrá solicitar informes a otras entidades afectadas.

Artículo 36. Conclusión de la evaluación de la solicitud

1. La AVSF deberá velar por que el proceso de evaluación de la solicitud se haya llevado a cabo correctamente, comprobando de forma independiente que:

- a) Se hayan aplicado correctamente las diferentes fases del proceso de evaluación de la solicitud.
- b) Se disponga de pruebas suficientes para demostrar que han sido evaluados todos los aspectos pertinentes de la solicitud.
- c) Se hayan recibido del solicitante respuestas escritas a las solicitudes de información complementarias o ante cualquier duda razonable por parte de la AVSF.
- d) Todas las cuestiones pendientes se hayan resuelto o bien no se hayan resuelto, junto con los motivos claramente justificados.
- e) Las evaluaciones y las decisiones adoptadas estén justificadas documentalmente, sean imparciales y coherentes.
- f) Las conclusiones se basen en los expedientes de evaluación y reflejen la evaluación en su conjunto.

2. Cuando se llegue a la conclusión de que el proceso de evaluación de la solicitud se ha aplicado correctamente, bastará una confirmación de la correcta aplicación del apartado 1, acompañada de los comentarios oportunos.

3. Cuando se concluya que el proceso de evaluación de la solicitud no se ha aplicado correctamente, los motivos para llegar a dicha conclusión serán claros y concretos.

4. Como conclusión de las actividades de evaluación, la AVSF cumplimentará un expediente de evaluación de conformidad con el artículo 35, apartado 4.

5. La AVSF deberá exponer los motivos debidamente justificados de su conclusión en el expediente de evaluación a que se refiere el apartado 4.

Artículo 37. Decisión sobre la expedición de la autorización o de denegación de la solicitud

1. La autorización de puesta en servicio de un vehículo será expedida por la AVSF cuando de la evaluación de los aspectos enumerados en el anexo III se desprenda una garantía suficiente y razonable de que el solicitante y los demás agentes implicados en el proceso han cumplido sus responsabilidades en la medida de lo necesario, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 35.
2. En caso de que de la evaluación de los aspectos enumerados en el anexo III no se desprenda una garantía suficiente y razonable de que el solicitante y los demás agentes implicados han cumplido sus obligaciones y responsabilidades en la medida de lo necesario, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 35, la AVSF denegará la solicitud.
3. La AVSF deberá hacer constar, mediante la correspondiente resolución emitida a tales efectos, los siguientes aspectos:
 - a) Identificación del vehículo.
 - b) El área o áreas de uso.
 - c) Cualesquiera condiciones de uso del vehículo y otras limitaciones.
 - d) Los motivos de la decisión.
 - e) La posibilidad y los medios de recurrir la decisión y los plazos pertinentes.
4. Las condiciones de uso del vehículo y otras limitaciones se definirán de acuerdo con las características básicas de diseño del vehículo.
5. La decisión definitiva de expedir la autorización de puesta en servicio de un vehículo, o bien de denegar la solicitud, se comunicará junto con el expediente de evaluación al solicitante.
6. Cuando la decisión sea o bien denegar la solicitud o bien expedir la autorización de puesta en servicio de un vehículo sujeta a condiciones de uso diferentes a las especificadas por el solicitante en su solicitud, o se impongan otras limitaciones, esta podrá pedir que la AVSF reconsidere su decisión, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 42.
7. Las resoluciones, así como los informes en los que se sustentan, emitidas en relación con la seguridad ferroviaria valorarán exclusivamente que se han realizado todos los procesos, estudios y evaluaciones de seguridad recogidos en este decreto, no eximiendo a otras Administraciones de ejercer su control sobre aquellos aspectos técnicos que sean de su competencia.
8. El solicitante podrá recurrir las resoluciones emitidas por la AVSF conforme a lo previsto en la Ley 7/2018 y el Decreto 272/2019, de 27 de diciembre, del Consell, de aprobación del Estatuto de la Agència Valenciana de Seguretat Ferroviària.

Capítulo VI: Documentación definitiva

Artículo 38. Documentación definitiva en relación con la autorización de puesta en servicio de un vehículo

1. Una autorización de puesta en servicio de un vehículo adoptará la forma de un documento que contenga la información contemplada en el artículo 39.
2. Se asignará a la autorización de puesta en servicio de un vehículo expedida un único código de identificación, cuya estructura y contenido estarán definidos y administrados por la AVSF.
3. En la autorización de puesta en servicio de un vehículo podrán incluirse condiciones de uso diferentes a las especificadas por el solicitante en su solicitud, y otras limitaciones.
4. La AVSF fechará y firmará debidamente la autorización de puesta en servicio de un vehículo y velará por que la decisión emitida de conformidad con lo dispuesto en el artículo 37 y todo el expediente de acompañamiento de dicha decisión se archiven de conformidad con el artículo 42.

Artículo 39. Información en la autorización de puesta en servicio de un vehículo expedida

La autorización de puesta en servicio de un vehículo expedida por la AVSF contendrá la siguiente información:

- a) La base jurídica que faculte a la AVSF a expedir la autorización de puesta en servicio del vehículo.
- b) La identificación de:
 - i. La solicitud.
 - ii. El caso de autorización, tal como se especifica en el artículo 16.
 - iii. El solicitante de la autorización de puesta en servicio del vehículo.
 - iv. El código de identificación asociado a la autorización de puesta en servicio del vehículo.
- c) La identificación de:
 - i. Los vehículos y sus parámetros básicos.
 - ii. Las áreas de uso.
 - iii. Las condiciones de uso del vehículo y otras limitaciones.
- d) La referencia de las declaraciones de verificación de los subsistemas.
- e) La referencia a los motivos debidamente justificados de la decisión mencionados en el artículo 36, apartado 5.
- f) En el caso de una autorización de conformidad con un vehículo ya autorizado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 16, apartado 1, letra d), la referencia a la declaración de conformidad con un vehículo autorizado, incluida la información sobre la variante del vehículo y/o la versión del vehículo, en su caso.

- g) La fecha de expedición de la autorización de puesta en servicio del vehículo.
- h) El/la signatario/a de la decisión de expedir la autorización de puesta en servicio del vehículo.
- i) La posibilidad y los medios de recurrir la decisión y los plazos pertinentes.

Artículo 40. Numeración y registro de vehículos

1. Para que un vehículo pueda ser utilizado por primera vez tras la autorización de puesta en servicio, deberá estar inscrito previamente en el registro a que se refiere el presente artículo, siendo la AVSF la entidad responsable del tratamiento de las solicitudes, la actualización de los datos y la comprobación de la coherencia de estos.
2. El registro del vehículo se realiza a petición del titular de la autorización de puesta en servicio del vehículo y no forma parte del proceso de autorización de vehículos.
3. La inscripción en el registro contendrá, como mínimo, los siguientes elementos;
 - a) El número de identificación del vehículo, que se asignará solo una vez, a menos que se especifique lo contrario.
 - b) Referencias a la declaración de verificación y la entidad que la haya expedido.
 - c) La identificación del titular de la autorización de puesta en servicio del vehículo.
 - d) Las limitaciones que afecten al modo de explotación del vehículo.
 - e) Referencias al centro de mantenimiento asignado al vehículo.
 - f) El código de identificación del Plan de mantenimiento y fecha de su aprobación, o, en su caso, de su última revisión.
 - g) Vida útil del vehículo.
4. El titular de la autorización de puesta en servicio del vehículo declarará inmediatamente cualquier modificación de los datos reflejados en el registro, la destrucción del vehículo o su decisión de que deje de estar inscrito, siendo responsable de la integridad de los datos facilitados a la AVSF.

Artículo 41. Revisión de la decisión sobre la expedición de la autorización o de denegación de la solicitud

1. En caso de que la decisión de la AVSF sea denegatoria o contenga condiciones de uso del vehículo diferentes en comparación con las especificadas por el solicitante en su solicitud, u otras limitaciones, esta podrá pedir la reconsideración de la decisión en el plazo de un mes a partir de la fecha de su recepción. Dicha petición deberá ser presentada por el solicitante a través de los cauces formales establecidos.

2. La petición de reconsideración deberá incluir una lista de las cuestiones que, a juicio del solicitante, no se hayan tenido debidamente en cuenta durante el proceso de autorización de vehículos.
3. Toda información complementaria que se haya elaborado y presentado después de la fecha de expedición de la decisión de autorización no será admisible como prueba.
4. La AVSF garantizará la imparcialidad del proceso de reconsideración.
5. El proceso de reconsideración deberá abordar las cuestiones que motiven la decisión negativa de la AVSF de conformidad con la petición del solicitante.
6. La AVSF deberá confirmar o revocar su primera decisión en un plazo de dos meses a partir de la fecha de recepción de la petición de reconsideración.

Artículo 42. Archivo de una decisión y del expediente digital completo que acompaña a la decisión emitida de conformidad con el artículo 38

1. La decisión y el expediente digital completo que acompaña a la decisión emitida con arreglo al artículo 37 deberán conservarse durante 15 años como mínimo.
2. El expediente digital completo que acompaña a la decisión de la entidad responsable de la autorización incluirá todos los documentos utilizados por la AVSF.
3. Tras la expiración del plazo de conservación establecido en el apartado 1, la decisión emitida para la expedición de una autorización de puesta en servicio de un vehículo y todo su expediente digital de acompañamiento se trasladarán al archivo general de la Generalitat y se conservarán durante un período de cinco años tras la finalización de la vida útil del vehículo, según conste en el registro contemplado en el artículo 40.

Capítulo VII: Actuaciones tras la autorización de puesta en servicio de un vehículo. Explotación de vehículos ferroviarios y tranviarios

Artículo 43. Comprobaciones antes de la utilización de vehículos autorizados

1. Antes de utilizar un vehículo en el área de uso especificada en su autorización de puesta en servicio, la entidad ferroviaria deberá comprobar:
 - a) Que se ha autorizado debidamente la puesta en servicio de ese vehículo y que este está registrado debidamente.
 - b) Que el vehículo y la composición del tren en el que se integra son compatibles con la ruta sobre la base del registro especial ferroviario, con la normativa técnica de aplicación o con cualquier otra información pertinente que habrá de facilitar el administrador de infraestructuras ferroviarias en el plazo de un mes cuando tal registro no exista o esté incompleto.
 - c) Que el vehículo está adecuadamente integrado en la composición del tren en el que está destinado a operar, teniendo en cuenta su respectivo sistema de gestión de la seguridad.

2. A efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, la entidad ferroviaria podrá realizar ensayos en cooperación con el administrador de infraestructuras, de acuerdo con lo establecido en el artículo 28.

Artículo 44. Inspecciones de vehículos

1. La AVSF podrá inspeccionar los vehículos que estén autorizados para circular por la red ferroviaria de competencia de la Generalitat, de acuerdo con sus funciones en materia de supervisión establecidas en la Ley 7/2018.

2. En relación con estos vehículos, la AVSF podrá solicitar la asistencia técnica y operativa de la entidad ferroviaria para realizar las inspecciones mencionadas en este artículo, en virtud de los acuerdos de colaboración que se suscriban entre ambas entidades. La entidad ferroviaria deberá aportar para este fin los medios que se requieran, en los plazos y condiciones establecidos en el acuerdo.

3. Las inspecciones mencionadas en este artículo formarán parte de las actividades de supervisión de los sistemas de gestión de la seguridad de las entidades ferroviarias, tras la emisión de sus certificados de seguridad.

4. En el caso de los vehículos, si del resultado de las inspecciones se concluyera que existe un riesgo para la seguridad de la circulación ferroviaria o tranviaria, la AVSF podrá:

- a) Ordenar la inmovilización del material, iniciando el procedimiento de suspensión o revocación establecido en este decreto.
- b) Ordenar al titular del vehículo inspeccionado la realización de las operaciones de mantenimiento oportunas en un plazo determinado.

Todo lo anterior será sin perjuicio de la capacidad del administrador de infraestructuras de paralizar la circulación de un vehículo si se apreciara que la misma puede poner en peligro la seguridad.

Las inspecciones de vehículos podrán conllevar, previa justificación motivada, la realización de pruebas o el desmontaje de cualquier elemento de este.

Durante la supervisión, por parte de la AVSF, de los requisitos y criterios de evaluación aplicables a los centros de mantenimiento, se tendrán en cuenta los resultados de las inspecciones efectuadas a los vehículos de cuyo mantenimiento es responsable la citada entidad.

5. Los resultados de las inspecciones de vehículos que lleven a cabo las entidades ferroviarias deberán ser comunicados a la AVSF como parte del informe anual de seguridad a presentar por la entidad ferroviaria. No obstante, ante cualquier solicitud de la AVSF, estas entidades deberán comunicarle la información de la que disponen.

Artículo 45. Incumplimiento de requisitos generales y específicos por parte de los vehículos

1. En caso de que una entidad ferroviaria observe, durante su explotación, que alguno de los vehículos que emplea no cumple alguno de los requisitos generales y específicos aplicables, tomará las medidas de corrección necesarias para que el vehículo sea

conforme. Además, podrá informar a la AVSF de las medidas que haya tomado. Si la entidad ferroviaria dispone de pruebas de que el incumplimiento existía ya en el momento de expedirse la autorización de puesta en servicio, informará de ello a la AVSF.

2. En caso de que la AVSF observe que un vehículo para el que se haya expedido una autorización de puesta en servicio no cumple, al ser utilizado del modo previsto, alguno de los requisitos generales y específicos aplicables, informará de ello a la entidad ferroviaria que utilice el vehículo y le pedirá que adopte las medidas correctoras necesarias para que el vehículo o los vehículos sean conformes.

3. Cuando, en los casos a que se refieren los apartados anteriores, las medidas correctoras que aplique la entidad ferroviaria no garanticen la conformidad con los requisitos generales y específicos aplicables, y esa falta de conformidad provoque un riesgo grave para la seguridad, la AVSF podrá aplicar medidas de seguridad temporales en el marco de sus funciones de supervisión. Además, la AVSF podrá acordar con carácter temporal la suspensión de la autorización del vehículo de acuerdo con el artículo 46.

4. En los casos contemplados en el apartado 3, la AVSF, tras haber examinado la eficacia de las medidas adoptadas para hacer frente al riesgo grave para la seguridad, podrá decidir la revocación o la modificación de la autorización que otorgó si se demuestra que, en el momento de la autorización, se incumplía un requisito general y/o específico, siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 46.

5. En los casos previstos en los apartados primero o segundo, si el incumplimiento de los requisitos generales y específicos se limitara solo a una parte del área de uso del vehículo de que se trate y existía ya dicho incumplimiento en el momento de expedirse la autorización de puesta en servicio del vehículo, se modificará el área de uso para excluir de ella las correspondientes partes afectadas.

Capítulo VIII: Suspensión, revocación o modificación de una autorización expedida

Artículo 46. Suspensión o revocación de una autorización expedida

1. La autorización de puesta en servicio de un vehículo podrá ser suspendida cuando:

- a) Lo solicite el titular de la autorización de puesta en servicio del vehículo.
- b) Se incumpla el plan de mantenimiento del vehículo, afectando al cumplimiento de los requisitos generales y específicos.
- c) Se haya realizado cualquier modificación en el plan de mantenimiento del vehículo y no haya sido aprobada por la empresa fabricante del vehículo o por la entidad responsable del centro de mantenimiento asignado, según el caso, de conformidad con la normativa de aplicación y según lo establecido en el sistema de gestión de la seguridad de la entidad ferroviaria.

d) Las medidas correctoras que aplique la entidad ferroviaria no garanticen la conformidad con los requisitos generales y específicos, de acuerdo con el artículo 45.3.

e) Como consecuencia de una acción de supervisión efectuada por la AVSF se deduzca que las garantías de seguridad, fiabilidad y compatibilidad exigidas al vehículo resultan afectadas.

2. La autorización de puesta en servicio de un vehículo podrá ser revocada cuando:

a) Lo solicite el titular de la autorización de puesta en servicio del vehículo.

b) Las deficiencias que hubieren provocado la suspensión de dicha autorización no hubieren sido subsanadas debidamente.

3. Iniciado el procedimiento de suspensión o revocación, la AVSF podrá adoptar las medidas provisionales que estime oportunas por razones de seguridad, incluida la suspensión inmediata, total o parcial, de la autorización de puesta en servicio.

La AVSF notificará a la entidad interesada el inicio del procedimiento de suspensión o revocación para que, en el plazo de quince días desde la fecha de la recepción de dicha notificación, pueda aportar cuantas alegaciones, documentos o informaciones estime convenientes.

4. La AVSF resolverá motivadamente y notificará sobre la suspensión o revocación en el plazo de un mes desde la finalización del plazo de alegaciones concedido, incluyendo un pronunciamiento expreso sobre las medidas provisionales adoptadas. Estas medidas quedarán sin efecto si, transcurrido este plazo, el procedimiento no se ha resuelto. Transcurrido dicho plazo sin que se hubiera notificado la resolución de suspensión, se producirá la caducidad del procedimiento, quedando sin efecto la suspensión.

5. La suspensión o revocación se notificará a los administradores de infraestructuras para que procedan en consecuencia a la hora de permitir la circulación de un vehículo por su red.

6. El titular de un vehículo ferroviario o tranviario cuya autorización hubiera sido suspendida podrá solicitar a la AVSF que deje sin efecto dicha suspensión cuando hayan sido subsanadas las deficiencias que ocasionaron la misma.

7. La decisión de la AVSF de revocar la autorización se consignará en el registro. La AVSF velará por que se informe debidamente a las entidades ferroviarias que utilicen vehículos que hayan sido autorizados sobre la base del artículo 16.1 apartado d), siendo el vehículo autorizado el objeto de la revocación. Dichas entidades ferroviarias comprobarán en primer lugar si existe el mismo problema de incumplimiento; en caso afirmativo, se aplicará el procedimiento previsto en el artículo anterior.

8. En caso de revocación de una autorización de puesta en servicio, el vehículo afectado dejará de utilizarse y no se ampliará su área de uso. En caso de revocación de una autorización, los vehículos construidos sobre la base del artículo 16.1 apartado d) no se pondrán en servicio y, si ya se hubieran puesto en servicio, deberán retirarse del mismo. Podrá solicitarse una nueva autorización basada en el procedimiento previsto en el artículo 16.1 apartado a).

9. La revocación de la autorización de puesta en servicio no dará lugar a indemnización alguna a favor de su titular y se llevará a efecto sin perjuicio de la aplicación, en su caso, del régimen sancionador previsto en la normativa vigente.

10. El titular de una autorización de puesta en servicio de un vehículo podrá recurrir ante la AVSF las decisiones relativas a la suspensión o revocación de una autorización expedida, conforme a lo previsto en la Ley 7/2018 y el Decreto 272/2019.

Artículo 47. Efecto de la suspensión, la revocación o la modificación de una autorización expedida en el registro

1. Cuando la AVSF adopte la decisión de revocar, suspender o modificar una autorización de puesta en servicio de un vehículo, actualizará el registro en consecuencia y velará por que toda decisión de revocación, de suspensión o de modificación conste en el mismo.

BORRADOR V0.0

Disposiciones adicionales

Disposición adicional primera. Entidad ferroviaria con competencias de operador y de administrador de infraestructuras

En la aplicación del presente decreto, aquellas entidades que tengan asumidas conjuntamente las competencias de administrador de la infraestructura, así como de operador ferroviario, no están exentas, por esta particularidad, del cumplimiento de forma separada e independiente de las obligaciones y responsabilidades recogidas en este decreto para cada una de sus actividades ferroviarias.

Disposición adicional segunda. Protección de datos

En relación con el tratamiento de datos de carácter personal de los solicitantes de las actuaciones, cuando se trate de una persona física, se deberá cumplir con los principios establecidos en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas, en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (RGPD), y con la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de derechos digitales (LOPDGDD), relativos al tratamiento, según establece el artículo 5 del RGPD, y relativos al deber de informar a las personas interesadas, según establecen los artículos 13 y 14 del RGPD.

Disposición adicional tercera. Vehículos existentes en servicio

A los efectos del presente decreto, aquellos vehículos existentes y en explotación comercial que estuvieran operando en el sistema ferroviario de la Generalitat con anterioridad a la entrada en vigor del presente decreto, se considera que han sido autorizados por parte de la conselleria competente en materia de transportes.

Disposición adicional cuarta. Cláusula de no gasto

La aplicación de lo que se dispone en este decreto no puede tener ninguna incidencia en la dotación de los capítulos de gasto asignado a la Generalitat y, en todo caso, habrá de ser atendido con sus medios personales y materiales.

Disposiciones transitorias

Disposición transitoria primera. Sistema de gestión de la seguridad

En el plazo de un año desde la entrada en vigor del presente decreto, las entidades ferroviarias deberán adaptar sus sistemas de gestión de la seguridad a los requerimientos de este decreto.

Disposición transitoria segunda. Actuaciones en fase avanzada de desarrollo

Para los subsistemas estructurales móviles que estén en fase de desarrollo o ejecución en el momento de entrada en vigor del presente decreto, la AVSF, previa solicitud del interesado, podrá decidir no aplicar este decreto, teniendo en cuenta, entre otros aspectos, el grado de avance en que se encuentren los trabajos de puesta en servicio,

con los condicionantes que en cada caso correspondan según la motivación de la solicitud realizada. Por este motivo, los solicitantes deberán comunicar las actuaciones en curso y el grado de avance de estas en un plazo de 3 meses desde la entrada en vigor de este decreto.

Disposición transitoria tercera. Normas técnicas aplicables

1. En tanto no se aprueben las correspondientes ETF aplicables a vehículos en el sistema ferroviario autonómico, el solicitante de la autorización de los vehículos establecerá las especificaciones de referencia particulares que servirán de base a la emisión de la declaración de verificación de los subsistemas móviles, de manera que se dé cumplimiento a las condiciones y requisitos esenciales y específicos a los que hace referencia este decreto.

2. El desarrollo de las especificaciones de referencia particulares indicadas en el apartado anterior deberá basarse en un proceso de gestión del riesgo, conforme al Anexo I del Reglamento de Ejecución (UE), n.º 402/2013, de la Comisión, de 30 de abril de 2013, y que deberá ser evaluado por un organismo evaluador de la seguridad, teniéndose en cuenta el proceso de recopilación de requisitos descrito en el artículo 15.

3. En el desarrollo mencionado en el apartado anterior, se tendrá en cuenta la aplicabilidad de la normativa ferroviaria en la medida de lo posible y siempre que sea compatible con el modo de explotación ferroviario o tranviario.

4. En aquellos aspectos en los que no sea aplicable la normativa ferroviaria, por ser incompatible con la naturaleza del vehículo, se consideran como referencia, previa demostración de la similitud de las condiciones de explotación:

- a) Estándares de la Unión Europea de aplicación en explotaciones ferroviarias y/o tranviarias de características similares al sistema ferroviario autonómico.
- b) Normas elaboradas específicamente para otras explotaciones tranviarias del resto de España, Europa u otros países.
- c) Otros estándares de aplicación para explotaciones ferroviarias o tranviarias de características similares al sistema ferroviario autonómico, o la comparación con sistemas similares.
- d) En ausencia de estas referencias, se aportarán justificaciones técnicas y un proceso de gestión del riesgo conforme al Anexo I del Reglamento (UE) n.º 402/2013 específico, que demuestre que se cubren los requisitos determinados.

5. La aplicación de dichas disposiciones alternativas se realizará tras el informe favorable de la AVSF al que se refiere el artículo 20.

Disposición transitoria cuarta. Registro de vehículos

En tanto no entre en funcionamiento el Registro especial ferroviario de la Generalitat, el solicitante de una autorización de puesta en servicio deberá aportar, junto a la solicitud, la información establecida en el artículo 40 de este decreto. La propuesta de numeración para la identificación del vehículo se entenderá como provisional.

Disposiciones finales

Disposición final única. Entrada en vigor.

Este decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diari Oficial de la Generalitat.

BORRADOR V0.0

ANEXO I. Condiciones y requisitos aplicables a los subsistemas estructurales móviles.

A. Condiciones y requisitos de seguridad de carácter general de los subsistemas del sistema ferroviario (artículo 18 de la Ley 7/2018):

- a. El diseño, la construcción o la fabricación, el mantenimiento y la vigilancia de los componentes relacionados con la seguridad y, en especial, de los elementos que intervienen en la circulación de los trenes, deben garantizar la seguridad en el nivel que corresponde a los objetivos fijados para la red, y especialmente en situaciones degradadas definidas. Estas últimas deben entenderse como aquellas en las que los equipos, instalaciones o infraestructuras han fallado o no funcionan satisfactoriamente.
- b. Los parámetros del contacto rueda-carril deben cumplir los criterios de estabilidad de rodadura necesarios para garantizar una circulación totalmente segura a la velocidad máxima autorizada. Asimismo, los parámetros de los equipos de frenado deben garantizar que es posible parar, en la distancia de frenado establecida, a la velocidad máxima autorizada.
- c. Los componentes utilizados deben resistir los esfuerzos normales o excepcionales especificados por los fabricantes, los instaladores y por la inspección técnica, durante su período de servicio. Aplicando los medios adecuados deben limitarse las repercusiones de sus fallos fortuitos en la seguridad.
- d. En el diseño de las instalaciones fijas y del material rodante, así como en la elección de los materiales utilizados, hay que tener en cuenta el objetivo de limitar la generación, propagación y efectos del fuego y el humo en caso de incendio.
- e. Los dispositivos destinados a ser manipulados por las personas usuarias deben diseñarse de modo que no pongan en peligro su manejo seguro o la salud y la seguridad de las personas usuarias en caso de una posible utilización no conforme con los carteles de instrucciones.
- f. La vigilancia y el mantenimiento de los elementos fijos y móviles que intervienen en la circulación de los trenes debe organizarse, llevarse a cabo y cuantificarse de manera que quede asegurado su funcionamiento en las condiciones previstas.

B. Condiciones y requisitos complementarios de carácter general asociados a los subsistemas estructurales móviles que puedan afectar a la seguridad ferroviaria:

- a. En los trenes no se deben utilizar materiales que por su modo de utilización puedan constituir un riesgo para la salud.
- b. En la elección, instalación y utilización de los materiales debe tenerse en cuenta el objetivo de limitar la emisión de humos o gases nocivos y peligrosos, para la salud y para el medio ambiente, especialmente en caso de incendio.

- c. El material rodante se debe concebir y fabricar de modo que sea compatibles desde el punto de vista electromagnético con las instalaciones, los equipos y las redes públicas o privadas con las que pudieran interferir.
- d. El diseño y la explotación del vehículo no debe dar lugar a la generación de un nivel de ruido inadmisibles.
- e. La explotación del sistema ferroviario no debe provocar en el suelo un nivel de vibraciones inadmisibles para las actividades y el medio por el que discurre, en las proximidades de la infraestructura, en cumplimiento de la normativa vigente o en su ausencia de los estudios o especificaciones técnicas que se desarrollen.
- f. Las características técnicas de las infraestructuras y de las instalaciones fijas deben ser compatibles entre sí y con las de los vehículos que vayan a circular por el sistema ferroviario. Este requisito incluye la integración segura del subsistema de material móvil en la infraestructura.
- g. Los vehículos deben cumplir las condiciones básicas de accesibilidad universal para garantizar en especial a las personas con discapacidad y a las personas con movilidad reducida un uso en igualdad de condiciones con los demás. Las medidas se tendrán en cuenta tanto en el diseño, la construcción, la renovación, la rehabilitación, el mantenimiento como en la explotación de las partes pertinentes de los subsistemas a los que tiene acceso el público.

C. Condiciones y requisitos específicos asociados al subsistema material rodante.

1. Relacionados con la seguridad ferroviaria:

- a. Las estructuras del material rodante y las conexiones entre vehículos deben estar diseñadas de manera que protejan los espacios en que se hallen las personas viajeras y los puestos de conducción en caso de colisión o descarrilamiento.
- b. En las estructuras del material rodante y, en especial, en el entorno de viajeros, hay que prestar especial cuidado al diseño que facilite la seguridad, la protección ante vuelco, descarrilamiento, colisión e incendio, y la facilidad para el rescate y la evacuación.
- c. Los equipos eléctricos no deben poner en peligro la seguridad del funcionamiento de las instalaciones de control y mando, gestión del tráfico y señalización.
- d. Las técnicas de frenado y los esfuerzos derivados de las mismas deben ser compatibles con el diseño de las vías, las obras de ingeniería y los sistemas de señalización.
- e. Se deben tomar medidas en materia de acceso a los componentes bajo tensión eléctrica para que no peligre la seguridad de las personas.

- f. Deben existir dispositivos que, en caso de peligro, permitan a las personas pasajeras advertir al maquinista y al personal del tren y ponerse en contacto con los mismos.
- g. Las puertas de acceso deben estar dotadas de un sistema de cierre y apertura que garantice la seguridad de quienes viajan.
- h. Deben existir salidas de emergencia y estén señalizadas.
- i. Se deben tomar disposiciones apropiadas para tener en cuenta las condiciones especiales de seguridad en los túneles.
- j. A bordo de los trenes debe existir un sistema de iluminación de emergencia con intensidad y autonomía suficientes.
- k. Los trenes deben llevar un sistema de sonorización que permita que el personal de tren y el personal del centro de control pueda dirigir mensajes a las personas pasajeras.
- l. Se debe facilitar a las personas pasajeras información fácilmente comprensible y exhaustiva sobre las normas que les sean aplicables, tanto en las estaciones y paradas como en los trenes y tranvías.
- m. El diseño y los interfaces de los vehículos, en lo relativo al puesto de conducción, deben tener en cuenta la normativa en términos de ergonomía y el diseño centrado en las personas usuarias.

2. Relacionados con la compatibilidad técnica:

- a. Los equipos eléctricos deben ser compatibles con el funcionamiento de las instalaciones de control-mando y señalización.
- b. En caso de tracción eléctrica, las características de los dispositivos de captación de corriente deberán permitir la circulación de los trenes con los sistemas de alimentación de energía del sistema ferroviario.
- c. Las características del material rodante deberán permitirle circular en todas las líneas en que esté prevista su explotación, teniendo en cuenta las correspondientes condiciones climáticas.
- d. Los trenes deberán ir equipados de un aparato registrador. Los datos recogidos por dicho aparato y el tratamiento de la información serán objeto de armonización.

D. Condiciones y requisitos específicos asociados al subsistema control-mando y señalización a bordo que pueden afectar tanto a la seguridad ferroviaria como a la compatibilidad técnica.

1. Relacionados con la seguridad:

- a. Las instalaciones y operaciones de control-mando y señalización que se utilicen deben permitir que los trenes circulen con un nivel de seguridad que corresponda a los objetivos fijados para la red. Los sistemas de control-mando y señalización deberán seguir permitiendo la circulación en las condiciones de

seguridad que se definan para los trenes autorizados a circular en cada una de las situaciones degradadas previstas.

b. Todos los elementos del subsistema control-mando y señalización a bordo deberán tener diseños con seguridad intrínseca, de forma que ante cualquier fallo del elemento o de su conjunto adopte la opción que proporcione mayor seguridad.

2. Relacionados con la compatibilidad técnica:

a. Todo nuevo material rodante, construido o desarrollado después de la adopción de sistemas de control-mando y señalización compatibles deberá estar adaptado a la utilización de dichos sistemas.

b. Los equipos de control-mando y señalización instalados en los puestos de conducción de los trenes deberán permitir una explotación en condiciones nominales, en las condiciones especificadas, en el sistema ferroviario.

E. Otros requisitos específicos que tener en consideración relacionados con el sistema ferroviario autonómico:

a. El material rodante deberá ser compatible con las características técnicas y el trazado de líneas tranviarias con conexión a líneas ferroviarias de la red por las que esté autorizado a circular, de forma que se posibilite la circulación de un mismo material rodante en ambos tipos de explotación.

b. La operación del material rodante en una explotación tranviaria deberá ser compatible con las demás circulaciones tranviarias y con el comportamiento de los actores propios del entorno urbano, así como adecuada a la visibilidad disponible y a la situación de la vía y sus alrededores en cada punto de la línea.

c. Se deberá garantizar que, en una transición entre dos tramos en distinto régimen de explotación (ferroviario y tranviario), el material rodante no accede al tramo entrante sin haber adaptado todos sus medios técnicos de forma compatible con lo requerido por el nuevo régimen de explotación. Deberá prevenirse o minimizarse las consecuencias de un fallo humano, estudiando siempre la posibilidad de usar medios técnicos que apoyen o desempeñen las tareas asociadas a la transición con una fiabilidad acorde al nivel de seguridad propio de las funciones realizadas.

d. Todo vehículo que circule en explotaciones tranviarias deberá poder ser detectado con claridad y antelación suficientes por otros vehículos y, en general, por todos los actores que pudiesen interactuar con él en el entorno urbano o interurbano por el que discurra la línea. Deberá poder ser detectado en toda su longitud y en las circunstancias de visibilidad y audibilidad más adversas o degradadas en las que pudiera autorizarse la circulación. El comportamiento del vehículo deberá ser previsible con antelación suficiente para todos los actores que puedan interactuar con él.

e. El personal de conducción que opere en explotaciones tranviarias deberá disponer de visibilidad clara de todos aquellos elementos y actores que pudiesen afectar o ser afectados por la circulación del vehículo tranviario antes de que el mismo pudiese ser llevado a parada desde la velocidad a la que circule en cada momento.

f. Durante su circulación por líneas tranviarias, el material rodante deberá disponer de los elementos de seguridad adecuados y suficientes para operar en este tipo de explotaciones. Estos elementos deberán funcionar correctamente de acuerdo con sus especificaciones de diseño, en particular, ser adecuados para garantizar la seguridad tanto de la circulación en régimen tranviario como de las demás circulaciones urbanas que puedan interactuar con esta y deberán ser utilizados de manera apropiada a las necesidades, todo lo cual deberá asegurarse mediante las correspondientes inspecciones y actuaciones de mantenimiento que se definan.

BORRADOR V.O.

ANEXO II: Contenido de la solicitud

1. Caso de autorización:

- 1.1. Primera autorización.
- 1.2. Ampliación del área de uso.
- 1.3. Nueva autorización.
- 1.4. Autorización de conformidad con un vehículo ya autorizado.

2. Área de uso:

- 2.1. Tramos o líneas.
- 2.2. Definición del área de uso ampliada (solo aplicable al caso de autorización «ampliación del área de uso»).

3. Información del solicitante:

- 3.1. Denominación jurídica.
- 3.2. Nombre del solicitante.
- 3.3. Dirección postal completa.
- 3.4. Teléfono.
- 3.5. Dirección de correo electrónico.
- 3.6. Otra información pertinente.

4. Información de la persona de contacto del solicitante:

- 4.1. Nombre y apellidos.
- 4.2. Cargo o función.
- 4.3. Teléfono.
- 4.4. Dirección de correo electrónico.

5. Actual titular de la autorización del vehículo (no se aplica en el caso de la primera autorización):

- 5.1. Denominación jurídica.
- 5.2. Nombre del titular de la autorización.
- 5.3. Dirección postal completa.
- 5.4. Teléfono.
- 5.5. Dirección de correo electrónico.
- 5.6. Otra información pertinente.

6. Información de los organismos de evaluación:

- 6.1. Organismo(s) de evaluación de la conformidad:
 - a) Denominación jurídica.

- b) Nombre del organismo notificado.
- c) Dirección postal completa.
- d) Teléfono.
- e) Dirección de correo electrónico.
- f) Otra información pertinente.

6.2. Evaluador independiente de seguridad (CENELEC):

- a) Denominación jurídica.
- b) Nombre del organismo designado.
- c) Dirección postal completa.
- d) Teléfono.
- e) Dirección de correo electrónico.
- f) Otra información pertinente.

6.3. Organismo de evaluación (MCS ER):

- a) Denominación jurídica.
- b) Nombre del organismo de evaluación (MCS ER).
- c) Dirección postal completa.
- d) Teléfono.
- e) Dirección de correo electrónico.
- f) Otra información pertinente.

7. Comunicación inicial:

- 7.1. Indicación de la referencia de la comunicación inicial.
- 7.2. Otra información pertinente del proyecto.

8. Descripción del vehículo:

- 8.1. Versiones del vehículo (si procede).
- 8.2. Variantes del vehículo (si procede).

9. Referencia a una autorización existente de vehículo (no aplicable en el caso de la primera autorización).

- 9.1. Código de identificación de la autorización de puesta en servicio del vehículo ya autorizado.
- 9.2. Número de identificación del vehículo ya autorizado, de conformidad con el registro.

10. Descripción de las modificaciones en comparación con el vehículo autorizado (aplicable únicamente en caso de una nueva autorización).

11. Condiciones de uso del vehículo y otras limitaciones.

12. Funciones adicionales de CMS (control-mando y señalización).

13. Normas técnicas de aplicación:

13.1. ETF, incluida la referencia jurídica en el *Diari Oficial de la Generalitat Valenciana*.

13.2. Especificación de la selección de los requisitos de una versión más reciente de una ETF en comparación con la ETF aplicable para la evaluación (incluidos los requisitos suprimidos) (si procede).

13.3. Otras normas técnicas de aplicación estatales y europeas.

14. Confirmación y firma del solicitante.

15. Anexos:

La información que debe incluirse en la solicitud se especifica por caso de autorización. Una (x) en la columna del caso de autorización aplicable indica que la información es obligatoria para dicho caso de autorización.

		Primera autorización	Ampliación área de uso	Nueva autorización	Autorización de conformidad con vehículo ya autorizado
15.1	<p>Las pruebas justificativas de la recopilación de requisitos, de conformidad con el artículo 15:</p> <p>a) Declaración del proponente, mencionada en el artículo 16 del Reglamento (UE) n.º 402/2013.</p> <p>b) Informe de evaluación de la seguridad contemplado en el artículo 15 del Reglamento (UE) n.º 402/2013.</p> <p>Se habrán tenido en cuenta:</p> <p>a) Condiciones y requisitos generales y específicos exigibles a los subsistemas estructurales móviles.</p> <p>b) La compatibilidad técnica de los subsistemas del vehículo.</p> <p>c) La integración segura de los subsistemas del vehículo.</p>	X	X	X	

	d) La compatibilidad técnica del vehículo con la red del área de uso.				
15.2	Cuadro de correspondencias que indique dónde puede encontrarse la información necesaria sobre los aspectos que deben evaluarse, de acuerdo con el anexo III.	X	X	X	
15.3	Declaración de conformidad con el vehículo ya autorizado y documentación correspondiente.				X
15.4	Declaraciones de verificación de los subsistemas que componen el vehículo, incluidos los expedientes técnicos que las acompañan.	X	X	X	
15.5	El expediente que acompaña la solicitud y la decisión de la anterior autorización o, si procede, la referencia a la decisión emitida, de conformidad con el artículo 37, y a todo el expediente que acompaña la decisión archivados.		X	X	
15.6	MCS para la evaluación del riesgo que abarque los requisitos recopilados, la integración segura entre los subsistemas y, en su caso, los aspectos no abarcados por las ETF y las normas técnicas aplicables:	X	X	X	

	<p>a) Declaración del proponente, mencionada en el artículo 16 del Reglamento (UE) n.º 402/2013.</p> <p>b) Informe de evaluación de la seguridad [artículo 15 del Reglamento (UE) n.º 402/2013].</p>				
15.7	<p>Quando no estén totalmente cubiertas por las ETF y/o las normas técnicas aplicables, las pruebas documentales de la compatibilidad técnica del vehículo con la red del área de uso.</p>	X	X	X	
15.8	<p>MCS para la evaluación del riesgo, que abarque la eventual modificación del nivel global de seguridad del vehículo:</p> <p>a) Declaración del proponente, mencionada en el artículo 16 del Reglamento (UE) n.º 402/2013.</p> <p>b) Informe de evaluación de la seguridad [artículo 15 del Reglamento (UE) n.º 402/2013].</p>		X	X	
15.9	<p>Información exigida para el registro, de conformidad con el artículo 40.</p>	X	X	X	
15.10	<p>Documentación sobre mantenimiento y funcionamiento (incluido el salvamento), cuando no esté incluida en los puntos 15.4 y/o 15.5.</p>	X	X	X	

ANEXO III: Aspectos para la evaluación por parte de la AVSF

La información que será evaluada por la entidad responsable de la autorización se especifica por caso de autorización. Una (x) en la columna del caso de autorización aplicable indica que es obligatorio evaluar este aspecto en relación con dicho caso.

		Primera autorización	Ampliación área de uso	Nueva autorización	Autorización de conformidad vehículo ya autorizado
1	Solicitud coherente con la comunicación inicial.	X	X	X	X
2	El caso de autorización seleccionado por el solicitante es el adecuado.	X	X	X	X
3	El área de uso está correctamente especificada.	X	X	X	
4	Las ETF y otra normativa técnica de aplicación identificadas por el solicitante son correctas.	X	X	X	
5	Los organismos designados para la evaluación del proceso de conformidad, los organismos de evaluación (MCS ER) y el evaluador independiente de la seguridad (CENELEC) seleccionados disponen de la acreditación o el reconocimiento adecuados, según proceda.	X	X	X	

6	<p>Pruebas suficientes de la metodología utilizada para la recopilación de requisitos:</p> <p>Deberá comprobarse lo siguiente:</p> <p>a) MCS para la evaluación del riesgo, declaración del proponente (artículo 16 del Reglamento (UE) n.º 402/2013) firmada por el proponente, justificando que todos los peligros identificados y sus riesgos asociados se encuentran a un nivel adecuado de control.</p> <p>b) MCS para la evaluación del riesgo, informe de evaluación de la seguridad (artículo 15 del Reglamento (UE) n.º 402/2013) justificando la declaración del proponente respecto del ámbito de aplicación especificado con arreglo al artículo 15.</p>	X	X	X	
7	<p>En cuanto a las declaraciones de verificación y certificados (artículos 23 y 24 del presente Decreto), se comprueba lo siguiente:</p> <p>a) Firmas.</p> <p>b) Validez.</p> <p>c) Ámbito de aplicación.</p> <p>d) Condiciones de utilización del vehículo y otras limitaciones, incumplimientos.</p>	X	X	X	

	<p>e) La inclusión de toda la legislación aplicable, incluida la legislación de ámbito no ferroviario.</p> <p>f) Componentes (validez, ámbito de aplicación, condiciones de uso y otras restricciones).</p>				
8	<p>En cuanto a los informes de los organismos designados para la evaluación del proceso de conformidad (artículo 24 del presente Decreto), se comprueba que:</p> <p>a) Existe coherencia con las declaraciones de verificación y los certificados.</p> <p>b) Se han abarcado todas las normas aplicables.</p> <p>c) Se han identificado las desviaciones y las disconformidades (si procede) y existe congruencia con las peticiones de no aplicación.</p> <p>d) Está permitido combinar los módulos utilizados.</p> <p>e) Se han identificado adecuadamente las condiciones de utilización del vehículo y otras limitaciones y son coherentes con las condiciones de la solicitud de autorización.</p> <p>f) Las pruebas justificativas utilizadas por los organismos designados se corresponden con las fases de evaluación aplicables descritas en las ETF (análisis del diseño, ensayo de tipo, etc.) y con</p>	X	X	X	

	las acordadas por el solicitante en el plan de pruebas (art. 24).				
9	Validez de la autorización original del vehículo.		X	X	X
10	La autorización original del vehículo es válida para el área de uso correspondiente.			X	X
11	Condiciones existentes de utilización del vehículo y otras limitaciones.		X	X	
12	MCS para la evaluación del riesgo, que abarque la recopilación de requisitos y la integración segura entre los subsistemas: a) Declaración del proponente, mencionada en el artículo 16 del Reglamento (UE) n.º 402/2013. b) Informe de evaluación de la seguridad (artículo 15 del Reglamento (UE) n.º 402/2013).	X	X	X	
13	MCS para la evaluación del riesgo, que abarque la eventual modificación del nivel global de seguridad del vehículo (modificación significativa): a) Declaración del proponente, mencionada en el artículo 16 del Reglamento (UE) n.º 402/2013.		X	X	

	b) Informe de evaluación de la seguridad (artículo 15 del Reglamento (UE) n.º 402/2013).				
14	Las modificaciones en comparación con el vehículo autorizado se describen suficientemente y se corresponden con el MCS para la evaluación del riesgo, informe de evaluación de la seguridad(artículo 15 del Reglamento (UE) n.º 402/2013).			X	
15	Existen pruebas de que el diseño del vehículo no se ha modificado.		X		
16	Identificación del vehículo o la serie de vehículos abarcados por la declaración de conformidad con el vehículo ya autorizado.				X
17	Declaración de conformidad con el vehículo autorizado y documentación de apoyo.				X
18	Información exigida para el registro, de conformidad con el artículo 40.	X	X	X	