

Agencia Ferroviaria Europea	
<p>Parte 1 del documento de referencia mencionado en el artículo 27 de la Directiva de interoperabilidad ferroviaria</p> <p>Guía de aplicación</p>	
Referencia ERA:	ERA/GUI/XA
Versión ERA:	3.0
Fecha:	30 de octubre de 2015

Documento elaborado por:	Agencia Ferroviaria Europea Rue Marc Lefrancq, 120 BP 20392 F-59307, Valenciennes Cedex Francia
Tipo de documento:	Guía de aplicación
Estado del documento:	Publicado

	Nombre	Función
Autorizado por	Richard LOCKETT [RL]	Jefe de unidad
Revisado por	Ny Tiana TOURNIER [NTT] Peter MIHM [PM]	Jefa del Sector de procesos de autorización Jefe del Sector de evaluación técnica en funciones
Escrito por (Autores)	Florinel MELINTE [FM] Sorin HANCI [SH] Sarah YOUNG [SY]	Jefe de proyecto Jefe de proyecto Jefe de proyecto

0 INFORMACIÓN SOBRE EL DOCUMENTO

0.1. Registro de modificaciones

<i>Cuadro 1: Estado del documento.</i>			
Fecha de la Versión	Autor	Nº de la sección	Descripción de la modificación
Versión 2.0 22/07/2013	ERA		
Versión 2.1 31/07/2015	Unidad XA	Cuadro 1 Índice Sección 1 Sección 4.3 Sección 5.3 Sección 6.3 Anexo I Anexo II Anexo III	Introducción, Referencias, Términos y definiciones Excepción a la aplicación de los requisitos de la ETI, Autorización de series, Plantilla de autorización Plantilla de autorización, Procedimiento único europeo Principios: bucles Plantillas actualizadas Diagramas de flujo actualizados Plantilla de solicitud añadida
Versión 2.2 08/09/2015	Unidad XA	Secciones modificadas	Revisión UMT de observaciones sobre secciones actualizadas revisadas UMT
Versión 2.3 10/09/2015	FM, SH , RL	Sección 6	Revisión de la sección 6.2
Versión 2.4 14/09/2015	Paul Hampson	Secciones modificadas	Corrección de pruebas
Versión 2.5 14/09/2015	SH	Secciones modificadas	Cargado para el PT sobre aceptación recíproca nº 37
Versión 2.6 08/10/2015	SH	Secciones modificadas	Cargado para el PT sobre aceptación recíproca nº 37
Versión 3.0	SH, FM	Modificado Secciones	Actualizado con arreglo al PT sobre aceptación recíproca nº 37
Versión 3.0	Paul Hampson	Secciones modificadas	Corrección de pruebas

0.2. Índice

0	INFORMACIÓN SOBRE EL DOCUMENTO	2
0.1.	Registro de modificaciones	2
0.2.	Índice	3
	Lista de cuadros	3
1	INTRODUCCIÓN.....	4
1.1	REFERENCIAS.....	5
1.2	ABREVIATURA	6
1.3	TÉRMINOS Y DEFINICIONES	7
2	OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN	12
2.1	OBJETO	12
2.2	ÁMBITO DE APLICACIÓN.....	12
3	DESTINATARIOS	14
4	DESCRIPCIÓN DE:	14
4.1	EL DOCUMENTO DE REFERENCIA.....	14
4.2	DOCUMENTOS DE REFERENCIA NACIONALES	16
4.3	MARCOS JURÍDICOS NACIONALES.....	19
5	MODO DE EMPLEO:	22
5.1	DOCUMENTO DE REFERENCIA	22
5.2	DOCUMENTOS DE REFERENCIA NACIONALES	22
5.3	MARCOS JURÍDICOS NACIONALES.....	23
6	ADMINISTRACIÓN:.....	26
6.1	GUÍA DE APLICACIÓN DEL DOCUMENTO DE REFERENCIA	26
6.2	DOCUMENTOS DE REFERENCIA NACIONALES	27
6.3	MARCOS JURÍDICOS NACIONALES.....	32
	ANEXO I – PLANTILLA PARA LA INFORMACIÓN DE REFERENCIA	37
	ANEXO II – ETAPAS DEL PROCESO DE AUTORIZACIÓN.....	41
	ANNEX III- PLANTILLA DE SOLICITUD	65
	LISTA DE FIGURAS	
	<i>Figura 1 Relación entre el documento de referencia y las normas técnicas nacionales</i>	<i>15</i>

Lista de cuadros

Cuadro 1:	Estado del documento.	2
Cuadro 2:	Documentos a los que hace referencia la presente guía de aplicación	5
Cuadro 3:	Abreviatura.....	6
Cuadro 4:	Criterio de evaluación de NTR (fuente: NOTIF-IT).....	29



DECISIÓN DE LA COMISIÓN de 9 de marzo de 2011
sobre la publicación y gestión del documento de referencia mencionado en el
artículo 27, apartado 4, de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del
Consejo sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad
[notificada con el número C(2011) 1536]
(Texto pertinente a efectos del EEE)
(2011/155/UE)

1 INTRODUCCIÓN

La presente guía de aplicación del documento de referencia constituye la primera parte del documento de referencia contemplado en la Decisión 2011/155/UE, de 9 de marzo de 2011, relativa a la publicación y gestión del documento de referencia mencionado en el artículo 27, apartado 4, de la Directiva sobre interoperabilidad del sistema ferroviario.

En la presente guía deben recogerse los elementos constitutivos de dicha Decisión, así como toda otra información pertinente para la gestión, comprensión y utilización del documento de referencia.

Para una mejor comprensión del proceso europeo de autorización de vehículos, se recomienda que lea la Recomendación 2014/897/UE de la Comisión sobre cuestiones relacionadas con la entrada en servicio y la utilización de los subsistemas de carácter estructural y de los vehículos.

1.1 REFERENCIAS

Cuadro 2: Documentos a los que hace referencia la presente guía de aplicación

Referencia del documento	Título	Versión
Directiva 2008/57/CE	Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (texto refundido).	Modificada por la Directiva 2013/09/UE de la Comisión.
Decisión 2009/965/CE	DECISIÓN DE LA COMISIÓN sobre el documento de referencia mencionado en el artículo 27, apartado 4, de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad.	30 de noviembre de 2009
Decisión 2011/155/UE	DECISIÓN DE LA COMISIÓN sobre la publicación y gestión del documento de referencia mencionado en el artículo 27, apartado 4, de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad.	9 de marzo de 2011
Directiva 2004/49/CE	Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (Directiva de seguridad ferroviaria).	Modificada por última vez por la Directiva 2009/149/CE.
Directiva 98/34/CE	Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 1998, por la que se establece un procedimiento de información en materia de las normas y reglamentaciones técnicas.	Modificada por última vez por el Reglamento (UE) nº 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo.
2014/897/UE	Recomendación 2014/897/UE de la Comisión, de 5 de diciembre de 2014, sobre cuestiones relacionadas con la entrada en servicio y la utilización de los subsistemas de carácter estructural y de los vehículos contemplados en las Directivas 2008/57/CE y 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.	5 de diciembre de 2014
402/2013/UE	Reglamento MCS: Reglamento de Ejecución (UE) nº 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 352/2009	30 de abril de 2013

1.2 ABREVIATURA

Cuadro 3: Abreviatura

Abreviatura	Definición
AES	Autorización para la entrada en servicio
CCS	Control-mando y señalización
MCS	Método común de seguridad
DeBo	Organismo designado
CE	Comisión Europea
CEM	Compatibilidad electromagnética
ERATV	Registro europeo de tipos autorizados de vehículos
EN	Norma europea
UE	Unión Europea
GIG	Grupo de interés geográfico
AI	Administrador de infraestructuras
EM	Estado miembro
NLF	Marco jurídico nacional
NoBo	Organismo notificado
NN	Norma nacional
NRD	Documento de referencia nacional
NTR	Norma técnica nacional
NOTIF-IT	Base de datos para la notificación a la CE de las normas nacionales (técnicas y de seguridad)
ANS	Autoridad nacional en materia de seguridad
RDD	Base de datos de documentos de referencia
EF	Empresa ferroviaria
SGS	Sistema de gestión de la seguridad
RTE	Red transeuropea
ETI	Especificación técnica de interoperabilidad
UIC	Unión Internacional de Ferrocarriles

1.3 TÉRMINOS Y DEFINICIONES

Medio aceptable de comprobación de la conformidad: Dictámenes no vinculantes emitidos por la Agencia para determinar modos de establecer la conformidad con los requisitos esenciales.

Medio nacional aceptable de comprobación de la conformidad: Dictámenes no vinculantes emitidos por los Estados miembros para determinar modos de establecer la conformidad con las normas nacionales. Debe publicarse en el NRD y no es de cumplimiento obligatorio.

Autorización adicional: La autorización concedida por otro Estado miembro después de la primera autorización.

Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 21, apartado 5, de la Directiva de interoperabilidad, los Estados miembros deberán precisar si son necesarias autorizaciones adicionales en el caso de vehículos conformes con las ETI o no conformes con las mismas.

Agencia: La Agencia Ferroviaria Europea.

Método alternativo: Medio de demostración de la conformidad distinto del medio nacional aceptable de comprobación de la conformidad (si lo hubiera). Por motivos de transparencia y para evitar la discriminación, el método alternativo aceptado debe publicarse en el NRD como medio nacional aceptable de comprobación de la conformidad.

Órgano de recurso: Organismo designado por cada Estado miembro con arreglo al artículo 17, apartado 3, de la Directiva 2004/49/CE. También puede ser el órgano reglamentario establecido de conformidad con el artículo 30 de la Directiva 2001/14/CE.

Solicitante: Función llevada a cabo por una entidad que solicita una autorización para un tipo de vehículo o para la entrada en servicio de un vehículo, y que pueden realizar los siguientes agentes: poseedor, fabricante, empresa ferroviaria (EF), administrador de infraestructuras (AI) u otros. No se incluyen los demás solicitantes de certificados de conformidad CE.

Plantilla de solicitud: Un documento armonizado y recomendado, que se elabora con el fin de facilitar el trabajo desarrollado por un solicitante para obtener la autorización de entrada en servicio de un vehículo y/o la autorización de tipo.

Organismo de evaluación (MCS): Rol que se encarga de llevar a cabo valoraciones para verificar, basándose en evidencias, la idoneidad de un sistema para cumplir los requisitos de seguridad con arreglo a la definición del Reglamento (UE) nº 402/2013.

Caso de autorización: Supuesto definido en la sección 4.3 del presente documento.

Expediente de autorización: Toda la documentación necesaria para presentar una solicitud de entrada en servicio de un vehículo de conformidad con la Directiva de interoperabilidad ferroviaria, y en particular el expediente técnico (incluyendo las eventuales excepciones a la aplicación de los requisitos, los justificantes de la conformidad con las normas nacionales equivalentes que no requieren verificaciones adicionales y los comprobantes de las autorizaciones anteriores, etc.).

Condiciones y limitaciones al uso: Toda limitación del uso previsto especificada en el expediente técnico que acompaña a la declaración «CE» de verificación, como las condiciones climáticas, la velocidad máxima, el gradiente, etc.

Recopilar: Reunir.

Autorización por silencio administrativo: A fin de lograr una autorización adicional, en ausencia de una decisión de la ANS competente en los plazos prescritos, la entrada en servicio del vehículo en cuestión se entenderá que ha sido autorizada tras un periodo de tres meses a partir del final de dichos plazos (artículo 21, apartado 8, de la Directiva 2008/57/CE).

Organismo designado (DeBo): Rol del órgano designado por un Estado miembro, con arreglo al artículo 17, apartado 3, de la Directiva 2008/57/CE, para las valoraciones de las normas nacionales.

Tasas: Las tasas que deberá abonar el solicitante durante la tramitación de la autorización concedida por un organismo nacional. Incluyen los gastos de administración de la autoridad nacional de seguridad (ANS), las tarifas de acceso a la red para las pruebas en la vía, las tasas de expedición de la autorización y los honorarios de peritación, cuando la ANS actúa como organismo designado u organismo de evaluación (MCS).

Primera autorización: La autorización concedida por el primer Estado miembro a un nuevo vehículo o tipo de vehículo, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 22 y 24 de la Directiva de interoperabilidad, para los vehículos conformes y no conformes con las ETI.

Administrador de la infraestructura: Organismo responsable de establecer y mantener la infraestructura ferroviaria, o parte de la misma, con arreglo a la Directiva 2004/49/CE.

Directiva de Interoperabilidad: Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (texto refundido).

Emitir o conceder una autorización: Autorizar la entrada en servicio de un vehículo o tipo de vehículo. Conviene señalar que las Directivas no contemplan la autorización de uso. La actividad de «entrada en servicio» la realizan la EF y el AI de acuerdo con sus respectivos sistemas de gestión de la seguridad (SGS), y no forman parte del proceso de autorización.

Vía legal: Método que ha de seguirse con arreglo a las normas o las recomendaciones de la UE en relación con el supuesto de autorización.

Acuerdo con el EM: Todo acuerdo entre los EM para facilitar el intercambio de información y la tramitación de los procedimientos de autorización (inicial, adicional, renovada, simultánea, etc.).

Marco jurídico nacional: El conjunto de normas de un Estado miembro que regula el procedimiento para la autorización de la entrada en servicio de los vehículos.

Normas nacionales de seguridad: Normas que deben notificarse con arreglo al artículo 8 de la Directiva 2004/49/CE.

Normas técnicas nacionales: Normas que deben notificarse con arreglo al artículo 17 de la Directiva 2008/57/CE.

Nueva autorización: Autorización concedida por un Estado miembro después de la renovación o rehabilitación de un vehículo o tipo de vehículo existente que haya sido autorizado previamente.

Con arreglo al artículo 20 de la Directiva de interoperabilidad, se podrá conceder una nueva autorización tras la modificación de un vehículo o tipo de vehículo existente.

Organismo notificado (NoBo): Rol de un organismo notificado por un Estado miembro para la evaluación conforme a la legislación de la UE correspondiente.

Práctica habitual/no obligatoria: Práctica desarrollada por el sector ferroviario europeo que puede seguirse opcionalmente durante el proyecto.

Vehículo no conforme con la ETI: Vehículo que no está o no estaba conforme con todas las ETI pertinentes vigentes en el momento de la entrada en servicio, incluidos aquellos vehículos sujetos a excepciones, o cuando una parte significativa de los requisitos esenciales no haya quedado establecida en una o varias ETI. Véase el artículo 24, apartado 1, de la Directiva de interoperabilidad.

Pruebas en la vía: Pruebas realizadas en una red sujeta a la «competencia» de la autoridad nacional de seguridad (véase el artículo 21, apartado 1, de la Directiva de interoperabilidad), por contraposición a las realizadas en instalaciones de prueba (laboratorios o circuitos ferroviarios cerrados).

Pre acuerdo: Intercambios de información preliminares entre el solicitante, la autoridad nacional de seguridad y otras partes con el objeto de que cada entidad pueda confirmar la viabilidad del proyecto. Esta etapa contempla asimismo las suspensiones de requisitos, llegado el caso.

Nota: Las otras partes implicadas podrán ser las siguientes:

- El Estado miembro, en lo relativo a las excepciones o nuevas autorizaciones (indicándose, cuando se requiera, las normas aplicadas).
- El organismo notificado, en lo relativo a la revisión de las disposiciones, incluidas la identificación y la confirmación de las ETI aplicables al proyecto.
- El organismo designado, en lo relativo a la revisión de las disposiciones, incluidas la identificación y la confirmación de las normas nacionales aplicables al proyecto.
- El organismo de evaluación (MCS), en lo relativo a la revisión de las disposiciones aplicables al proyecto.
- El administrador de la infraestructura, en lo relativo a las pruebas en la vía cuando se requieran.
- La Agencia Ferroviaria Europea, en calidad de observadora.

Documento de base para el pre acuerdo: Documento que especifica todos los aspectos relacionados con el estudio preliminar, incluyendo las condiciones aplicables a las pruebas en la vía y las eventuales suspensiones de requisitos aplicables al proyecto.

Función de usuario de la RDD: conjunto predefinido de derechos de acceso y gestión de contenidos y configuración de elementos dentro de la base de datos de documentos de referencia

(RDD). Es necesario registrarse para que las funciones de usuario de la RDD otorguen derechos de acceso y gestión de contenidos y configuración de elementos dentro de la base de datos de documentos de referencia (RDD). El acceso a la información publicada por los EM está disponible sin necesidad de registro.

Autorización renovada: Renovación de la autorización de tipos de vehículo en caso necesario (modificación de las normas, expiración del plazo de validez del tipo).

El artículo 26, apartado 3, de la Directiva de interoperabilidad se aplicará únicamente a la renovación de una autorización de tipo de vehículo.

Un cambio de diseño (que exige una nueva verificación CE [véanse los módulos de evaluación de la conformidad SB o SH1]) da lugar a un nuevo tipo de vehículo para el que se requiere una primera autorización (ERA/REP/01-2012/INT – AUTORIZACIÓN DE TIPOS DE VEHÍCULOS – proyecto de informe final, versión 0.09/16 de mayo de 2012).

La renovación de la autorización se refiere exclusivamente al caso de que la evaluación, una vez verificada con arreglo a las normas modificadas, revele que el tipo de vehículo es conforme sin necesidad de introducir cambios en su diseño.

Normas: Requisitos obligatorios.

Directiva de seguridad: Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (Directiva de seguridad ferroviaria).

Solicitud simultánea: Solicitudes de autorización presentadas al mismo tiempo (en paralelo) en varios Estados miembros.

Etapas: Etapa del diagrama de flujo que incluye un símbolo de referencia de subetapa, y que puede considerarse la matriz de dicha subetapa.

Autorización por conformidad con el tipo: Autorización de un vehículo que es conforme con un tipo de vehículo previamente autorizado.

De acuerdo con el artículo 26, apartado 3, de la Directiva de interoperabilidad, un vehículo que sea conforme a un tipo ya autorizado en un Estado miembro será autorizado también por dicho Estado miembro sobre la base de una declaración de conformidad con este tipo presentada por el solicitante, sin necesidad de verificaciones adicionales.

Área temática: Grupo de parámetros relacionado con una determinada función o parte de un vehículo (por ejemplo, acoplamiento, ruedas, etc.).

Marco temporal: Calendario establecido en función de unos plazos definidos.

Calendario: Fecha exacta en que se inicia el cálculo del marco temporal.



Vehículo conforme con las ETI: Vehículo considerado conforme con todas las ETI aplicables en el momento de la entrada en servicio, siempre que una parte significativa de los requisitos esenciales haya quedado establecida en dichas ETI y que la ETI pertinente en el ámbito del material rodante haya entrado en vigor y sea aplicable. Véase el artículo 22, apartado 1, de la Directiva de interoperabilidad.

Procedimiento de verificación: Cubre las comprobaciones y certificaciones conforme a los requisitos contemplados en las directivas, ETI y normas nacionales.

2 OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

2.1 OBJETO

Como se indica en la Decisión 2011/155/UE relativa a la publicación y la gestión del documento de referencia, dicho documento tiene por objeto facilitar el procedimiento de autorización para la entrada en servicio de vehículos ferroviarios mediante:

- (a) la enumeración de todos los parámetros que deben verificarse en el marco de la autorización de entrada en servicio de vehículos;
- (b) la indicación de todas las normas aplicadas por los Estados miembros conjuntamente con la autorización de entrada en servicio de vehículos;
- (c) el establecimiento de una referencia entre cada norma y cada uno de los parámetros que deban verificarse en relación con la autorización de entrada en servicio de un vehículo;
- (d) la clasificación de todas las normas en los grupos A, B o C establecidos en el anexo VII, sección 2, de la Directiva de interoperabilidad, y
- (e) una descripción general de los marcos jurídicos nacionales aplicables a la autorización de entrada en servicio de los vehículos, de acuerdo con el artículo 1 de la Decisión 2009/965/CE.

En resumen:

- asegurar la transparencia del procedimiento de autorización del vehículo, y
- facilitar el «reconocimiento mutuo».

Este reconocimiento mutuo es conveniente por dos motivos:

- Las verificaciones realizadas en un Estado miembro en el marco del procedimiento de autorización gozan automáticamente de reconocimiento mutuo, lo que significa que los demás Estados miembros no deberán invocar las normas nacionales con el fin de imponer verificaciones «salvo que sea estrictamente necesario para comprobar la compatibilidad técnica del vehículo con la red pertinente» (considerando 42 de la Directiva de interoperabilidad).
- Reduce la necesidad de variar la configuración del diseño de un vehículo para ajustarlo a la normativa de cada Estado miembro particular.

2.2 ÁMBITO DE APLICACIÓN

La Directiva de interoperabilidad abarca:

- los vehículos conformes y no conformes con las ETI;
- los vehículos que circulan dentro y fuera de las redes transeuropeas (TEN);
- los vehículos nuevos, rehabilitados y renovados, y
- los vehículos que ya operen en un Estado miembro y para los que se solicite una «autorización adicional» para su entrada en servicio en otro Estado miembro.

Parte 1 del documento de referencia: Guía de aplicación

Esto constituye igualmente el ámbito de aplicación del documento de referencia. El documento de referencia contiene todas las normas y procedimientos aplicados por los Estados miembros para la autorización de entrada en servicio de vehículos en todos los diferentes casos de autorización. De no detallarse de manera pormenorizada en la ETI, se incluyen las normas nacionales en relación con casos específicos de la ETI.

3 **DESTINATARIOS**

Los destinatarios de la guía de aplicación son tres categorías de usuarios del documento de referencia:

- Usuarios = todo aquel que busque información como solicitante de AES; EM/ANS; la Agencia;
- Administrador del documento de referencia = la Agencia;
- Administradores de los documentos de referencia nacionales y de los marcos jurídicos nacionales = EM/ANS.

4 **DESCRIPCIÓN DE:**

4.1 EL DOCUMENTO DE REFERENCIA

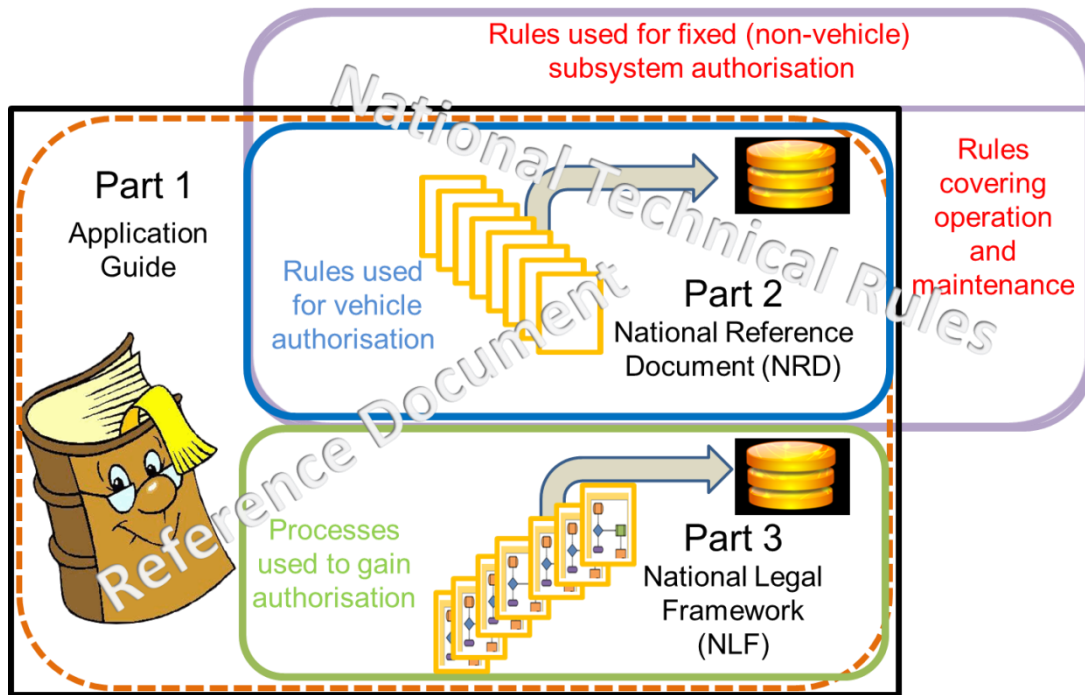
Fundamento jurídico del documento de referencia

Los Estados miembros tienen atribuida la competencia para la adopción de las normas nacionales y la Agencia, no efectúa ninguna convalidación de las normas en el documento de referencia, a diferencia de lo que ocurre en la notificación a la Comisión de las normas técnicas nacionales. Si fuese aplicable la autorización de una norma, la Agencia deberá publicarla. Sin embargo, las clasificaciones de la equivalencia de las normas contenidas en el documento de referencia encierran valor jurídico, puesto que determinan lo que una ANS encargada de una autorización puede verificar o cuestionar.

Estructura del documento de referencia y principios generales

La Decisión 2011/155/UE especifica que el documento de referencia deberá responder a la siguiente estructura:

- Parte 1, Guía de aplicación. Esta parte se referirá a los elementos incluidos en la presente Decisión (Decisión 2011/155/UE), y recogerá cualquier otra información pertinente para la gestión, comprensión y utilización del documento de referencia.
- Parte 2, Documentos de referencia nacionales. El documento de referencia incluirá todos los documentos de referencia nacionales que recogen y clasifican las normas nacionales, uno por cada Estado miembro, según lo indicado en el artículo 3 de la Decisión 2011/155/UE.
- Parte 3, Información sobre los marcos jurídicos nacionales. Con arreglo al artículo 1 de la Decisión 2009/965/CE, el documento de referencia incluirá información sobre los marcos jurídicos nacionales aplicables a la autorización de la entrada en servicio de los vehículos ferroviarios. Esta parte se cumplimentará tan pronto como los Estados miembros notifiquen las medidas nacionales por las que se aplica la Directiva de interoperabilidad.



National Technical Rules	Normas técnicas nacionales
National Reference Document	Documento de referencia nacional
Rules used for fixed (non-vehicle) subsystem authorisation	Normas aplicadas para la autorización de subsistemas fijos (no vehículos)
Rules covering operation and maintenance	Normas relativas a la explotación y el mantenimiento
Rules used for vehicle authorisation	Normas utilizadas para la autorización de los vehículos
Processes used to gain authorisation	Procedimientos aplicados para obtener la autorización
Part 1 Application Guide	Parte 1 Guía de aplicación
Part 2 National Reference Document (NRD)	Parte 2 Documento de referencia nacional (NRD)
Part 3 National Legal Framework (NLF)	Parte 3 Marco jurídico nacional (NLF)

Las tres partes de los documentos de referencia se publicarán en el sitio web de la Agencia.

Figura 1: Relación entre el documento de referencia y las normas técnicas nacionales

Bases de datos

Las normas nacionales aplicadas para la autorización de los vehículos, así como las informaciones asociadas relacionadas con los documentos de referencia nacionales se mantendrán en dos bases de datos:

- La base de datos NOTIF-IT, gestionada por la Comisión Europea, en la que se guardan los documentos que contienen las normas nacionales, los registros de notificaciones de las normas técnicas y de seguridad nacionales y las referencias de todas esas normas a las ETI,

al artículo 8 de la Directiva de seguridad y la lista de parámetros, en función de las características y el contenido de la norma.

- La base de datos de documentos de referencia (RDD), gestionada por la Agencia.

La relación entre la base de datos de documentos de referencia (RDD) y NOTIF-IT

Para facilitar la notificación de las normas aplicadas conjuntamente con la autorización de vehículos y evitar la yuxtaposición de la información suministrada, la Comisión y la Agencia decidieron establecer una relación funcional entre la base de datos de documentos de referencia y NOTIF-IT.

Desde la entrada en servicio de la versión 3.3 de la RDD, las normas introducidas en esta no tendrán que introducirse por separado para su notificación. La información relacionada puede exportarse mediante la funcionalidad de solicitud dentro de la RDD para crear notificaciones en NOTIF-IT. De este modo, tras la exportación desde la RDD, el «notificador» solo tiene que confirmar la notificación en NOTIF-IT para iniciar el proceso de notificación.

La exportación de una norma de la RDD a NOTIF-IT crea en NOTIF-IT una notificación referida a dicha norma. Cuando se exporta la norma, queda bloqueada en la RDD (la norma no podrá modificarse en RDD) y puede iniciarse la tramitación de la notificación en NOTIF-IT.,

La modificación del estado (de la notificación de la norma) en NOTIF-IT queda reflejada en RDD. Sin embargo, si la norma se actualiza en NOTIF-IT, tal circunstancia no se refleja inmediatamente en RDD.

Al concluir la tramitación de la notificación en NOTIF-IT, cuando se acepta la notificación, la norma se actualiza en RDD con las modificaciones efectuadas durante el proceso de notificación en NOTIF-IT, si las hubiera. En este momento, la norma se desbloquea en RDD. Cuando se rechaza la notificación en NOTIF-IT, el estado de notificación de la norma en RDD pasa a ser «rechazada» y la norma se desbloquea en RDD. Al desbloquearse en RDD, la norma puede volver a modificarse en RDD:

Solo pueden exportarse a NOTIF-IT las normas obligatorias publicadas en RDD. Las normas identificadas como «medio nacional aceptable de comprobación de la conformidad» en RDD, a las que, por consiguiente, corresponde una categoría de cumplimiento no obligatorio, no pueden exportarse a NOTIF-IT.

4.2 DOCUMENTOS DE REFERENCIA NACIONALES

Contenido de los documentos de referencia nacionales

Los documentos de referencia nacionales enumeran todas las normas técnicas nacionales aplicables en combinación con la autorización de vehículos ferroviarios. La estructura de referencia y la enumeración de aquéllas viene dada por la lista de parámetros. La versión actual de la lista de parámetros es el anexo de la Decisión 2009/965/CE con la corrección de errores publicada en la Guía de aplicación del documento de referencia v. 2.0-22.07.2013. En la reunión del RISC nº 73 de

4 de junio de 2015 se sometió a votación una actualización de la lista de parámetros que entrará en vigor el 1 de enero de 2016.

Además, los documentos nacionales de referencia incluirán las clasificaciones (A, B, C) con otras normas de los Estados miembros.

En caso de que un Estado miembro disponga de una norma técnica nacional que no pueda remitirse a uno de los parámetros enumerados en la lista, el Estado miembro informará de ello a la Agencia Ferroviaria Europea.

Ha de entenderse que los documentos nacionales de referencia contienen una lista exhaustiva de todos los requisitos nacionales aplicados en relación con la autorización de los vehículos ferroviarios, con referencias cruzadas a la lista de parámetros.

Para garantizar que se dispone de información transparente y armonizada sobre las normas aplicables para la autorización de vehículos, los Estados miembros deben indicar, en relación con todos los parámetros:

- a) las normas técnicas nacionales necesarias en vigor, o
- b) expresar explícitamente que no existe ninguna norma técnica nacional.

En caso de que no exista una norma técnica nacional en vigor en relación con un parámetro, ello se indicará en el documento nacional de referencia como «ningún requisito adicional aparte de las ETI aplicables». En caso de que el Estado miembro tenga que comprobar si existe un requisito relativo a un parámetro, deberá indicarse como «pendiente de investigación».

Además, los documentos nacionales de referencia contendrán información sobre medios nacionales aceptables de comprobación de la conformidad, si los hubiera.

Criterios para determinar la equivalencia

Cada documento nacional de referencia indicará, conforme al anexo VII de la Directiva 2008/57/CE de Interoperabilidad, la clasificación (A, B o C) de las normas que apliquen a los parámetros en otros Estados miembros:

- El grupo A indica que «las normas nacionales se consideran equivalentes, en términos de seguridad ferroviaria, a las normas nacionales de otros Estados miembros», o que la norma es una «norma internacional» (por ejemplo, EN, ficha UIC).
Una norma se considerará equivalente en caso de que el EM1 acepte que, si aquella es válida en el EM2, cumple los requisitos esenciales en el EM1.
- El grupo C comprende «las normas estrictamente necesarias y vinculadas a las características técnicas de la infraestructura, a fin de garantizar una utilización segura e interoperable de la red (por ejemplo: el gálibo)».
Una norma perteneciente al grupo C precisará de comprobaciones o exámenes adicionales para demostrar la conformidad con arreglo a las normas del EM2.



- El grupo B comprende «toda norma no incluida en los grupos A o C o que no se haya clasificado todavía en uno de estos grupos».
Una norma perteneciente al grupo B precisará de comprobaciones o exámenes adicionales para demostrar la conformidad con las normas del EM2.
Con arreglo al artículo 23, apartado 5, y al artículo 25, apartado 4, de la Directiva 2008/57/CE de interoperabilidad, la autoridad nacional de seguridad solo podrá llevar a cabo verificaciones sobre la base de las normas nacionales relativas a los grupos B o C.

4.3 MARCOS JURÍDICOS NACIONALES

Estructura del marco jurídico nacional

La estructura del marco jurídico nacional (NLF) toma como base la Directiva de interoperabilidad y la Recomendación 2014/897/UE.

La estructura del NLF tiene por objeto facilitar la comparación entre los marcos jurídicos nacionales a fin de:

- localizar las similitudes y las diferencias significativas que presentan los NLF en los Estados miembros, y
- establecer una comparación con la Directiva de interoperabilidad y la Recomendación 2011/217/UE.

El procedimiento de autorización para la entrada en servicio de vehículos se compone de varias etapas, descritas en el anexo II del presente documento.

La estructura del NLF se basa en que deberá proporcionarse información en cada etapa del proceso para los «casos de autorización» relacionados.

En el momento de elegir los "casos de autorización" para el procedimiento de autorización de entrada en servicio de vehículos, el objetivo ha sido captar todos los casos comprendidos dentro del ámbito de aplicación de la Directiva de interoperabilidad.

Casos de autorización

Varios «casos de autorización» presentan procedimientos similares. Por consiguiente, aunque hubo más casos teóricos de autorización, algunos se fusionaron.

En particular, los dos casos siguientes se fusionaron en un solo caso, salvo en relación con la autorización adicional:

- los vehículos conformes con las ETI y
- los vehículos no conformes con las ETI.

Efectivamente, para ambos casos hay dos conjuntos de requisitos aplicables, a saber, las ETI y las NTR. La única diferencia estriba en que, para los vehículos conformes con las ETI, se aplica la ETI relativa al «material rodante», mientras que para los no conformes podría no ser el caso. Ahora bien, el procedimiento es similar, aunque los requisitos varíen.

Para los vehículos no conformes con las ETI, y en lo que se refiere a los supuestos y excepciones específicos, será de aplicación lo siguiente:

- Casos específicos: aplicables a la renovación o rehabilitación de una parte del vehículo a la que las ETI son aplicables. Para autorizaciones adicionales, podrán ser aplicables casos específicos, si determinadas necesidades de compatibilidad técnica con la red lo hiciesen necesario.

- **Excepciones:** se aplican con arreglo al artículo 9 de la Directiva de interoperabilidad. Corresponde a los EM interesados solicitar una excepción a la Comisión. La Comisión podrá consultar a la Agencia para la evaluación de las solicitudes de excepción complejas. En cuanto a las excepciones correspondientes a lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1, letras b), d) y f), de la Directiva de interoperabilidad, la Comisión aplicará el procedimiento reglamentario descrito en el artículo 29 de la Directiva de interoperabilidad.

De acuerdo con el artículo 26, apartado 2, de la Directiva de interoperabilidad, si los Estados miembros autorizan la entrada en servicio de un determinado vehículo, deberá autorizarse automáticamente el tipo de dicho vehículo, mientras que la autorización de un tipo de vehículo puede no implicar necesariamente una autorización de entrada en servicio. En caso de que solo se autorice el tipo, habrá de aportarse una declaración «CE» de verificación (por ejemplo, solicitud de módulo SD).

En la descripción del procedimiento, tanto la autorización de entrada en servicio de un vehículo como la autorización de tipo de vehículo se combinan cuando no se diferencien explícitamente.

Se han desarrollado diagramas de flujo genéricos que describen los supuestos siguientes:

- Primera autorización de un vehículo o tipo de vehículo.
- Nueva autorización de un vehículo o tipo de vehículo rehabilitado o renovado.
- Autorización adicional de un vehículo o tipo de vehículo que ya haya sido autorizado por un EM como vehículo conforme o no conforme con las ETI.
- Autorización renovada para un tipo de vehículo cuya autorización ya no es válida.
- Autorizaciones por conformidad con el tipo de los vehículos que se ajustan a un tipo de vehículo autorizado (autorización de vehículos del mismo tipo).

El artículo 21, apartado 13, de la Directiva 2008/57/CE se refiere a las autorizaciones de series de vehículos. Este caso de autorización se comprende y se considera como una combinación de autorización de tipo de vehículos seguida de la autorización de una serie concreta de vehículos idénticos a través de la verificación de la conformidad con un tipo. Por lo tanto, la autorización de series no se describe en los diagramas de flujo genéricos.

Plantilla de solicitud

La plantilla de solicitud es un documento armonizado que se elabora para facilitar el trabajo desarrollado por un solicitante para obtener la autorización de entrada en servicio (AES) de un vehículo o una autorización de tipo.

La plantilla de solicitud:

- Contiene la información que debe cumplimentar el solicitante desde el inicio hasta el final de un proceso de autorización y que comprende todas las etapas del Marco jurídico europeo.
- Incluye todos los supuestos de autorización definidos en el capítulo 4.3 y la autorización simultánea.

- *****
- También tiene en cuenta los requisitos de registro de un nuevo tipo de vehículo en el ERATV.
 - El solicitante y las autoridades nacionales de seguridad que participan en la AES pueden utilizarla como lista de comprobación.
 - Permite garantizar la trazabilidad durante todo el proceso de autorización.

La plantilla se recoge en el anexo III.

5 **MODO DE EMPLEO:**

5.1 DOCUMENTO DE REFERENCIA

El documento de referencia contiene las normas y los procedimientos relativos a la autorización de vehículos que se aplican en los Estados miembros de la UE, así como en Noruega y en Suiza.

El usuario, en función del ámbito de aplicación de su proyecto de autorización, definirá las normas y los procesos que deben utilizarse.

El documento de referencia también puede utilizarse para:

- analizar el nivel de interoperabilidad alcanzado;
- analizar los datos contenidos en el documento de referencia, a fin de:
 - garantizar la coherencia entre las ETI y las normas nacionales (es decir, que no exista yuxtaposición de requisitos),
 - reducir el número de normas nacionales, cuando proceda,
 - sustituir las normas nacionales por los requisitos de las ETI, cuando proceda,
 - resolver los puntos pendientes en las ETI, cuando proceda,
 - establecer un procedimiento único europeo,
 - mejorar el procedimiento de autorización de vehículos;
 - simplificar las clasificaciones (A, B y C) entre las normas de los EM;
- gestionar proyectos de autorización;
- facilitar la autorización simultánea. En la sección 5.3 se explica un procedimiento de autorización simultánea; se aconseja el uso de dicho procedimiento; este procedimiento, aunque recomendable, no es obligatorio.

5.2 DOCUMENTOS DE REFERENCIA NACIONALES

Usuario

Hasta que la lista de normas de un Estado miembro haya sido convalidada y publicada en la RDD por parte de dicho Estado miembro, el usuario podrá acceder a la lista de normas en formato PDF en el sitio web de la Agencia.

En el marco de la autorización adicional para la entrada en servicio de vehículos ferroviarios, conforme a los artículos 23 y 25 de la Directiva de interoperabilidad, la ANS no podrá efectuar verificaciones sobre la base de las normas nacionales clasificadas como A y publicadas en la parte 2 del documento de referencia (documento de referencia nacional). A este respecto, los criterios verificados por una autoridad nacional de seguridad solo podrán referirse a:

- la compatibilidad técnica entre el vehículo y la red de que se trate, incluidas las normas nacionales aplicables a los puntos pendientes necesarios para garantizar dicha compatibilidad,
- las normas nacionales aplicables a los casos específicos debidamente identificados en las ETI pertinentes.

Administrador del documento de referencia

El administrador del documento de referencia garantizará:

- la introducción de las modificaciones en la estructura de los documentos de referencia nacionales (NRD), en particular las actualizaciones de la lista de parámetros;
- la creación de plantillas para la notificación, cuando así se solicite;
- el apoyo a los administradores de los documentos de referencia nacionales (NRD) en la descarga, la actualización y la publicación de la información (normas, clasificación de las normas) relacionada con el NRD de los Estados miembros respectivos;
- la gestión de la base de datos de documentos de referencia.

Administrador del documento de referencia nacional

El administrador del documento de referencia nacional actualiza y publica las normas nacionales y sus clasificaciones, descritas en las secciones 2.4 y 2.5 del Manual del usuario de la RDD.

5.3 MARCOS JURÍDICOS NACIONALES

Usuario

Hasta la convalidación y la publicación del marco jurídico nacional de un Estado miembro en la RDD, el usuario podrá acceder al NLF en formato PDF en el sitio web de la Agencia.

El usuario podrá consultar la información de referencia, los diagramas de flujo, las comparaciones gráficas de diagramas e informes en la RDD. El procedimiento se describe en las secciones 3.4 y 3.5 del Manual del usuario de la RDD.

Administrador del marco jurídico genérico

El administrador del marco jurídico genérico creará los diagramas de flujo genéricos y la información de referencia. El procedimiento se describe en la sección 5.13 del Manual del usuario de la RDD.

Administrador del marco jurídico nacional

El administrador del NLF creará dicho marco sirviéndose de diagramas de flujo genéricos e información de referencia. El procedimiento se describe en la sección 4.6 del Manual del usuario de la RDD.

Uso de la plantilla de solicitud

En el anexo III de esta versión de la Guía de aplicación se recoge una plantilla de solicitud de autorización de vehículo gestionada por la ERA.

La solicitud debe basarse en la plantilla citada, que el solicitante gestiona y presenta a las ANS. La solicitud se actualiza en todas las etapas del proceso de autorización mencionadas en la plantilla:

- Estudio preliminar
- Evaluación
- Expediente de autorización

El solicitante aporta a la ANS la solicitud, que puede utilizarse posteriormente como base de los debates celebrados en las etapas siguientes del proceso.

La ANS puede utilizar la versión final de la plantilla de solicitud para comunicar la autorización de este vehículo de manera armonizada.

Procedimiento recomendado para una autorización simultánea

Varias ANS pueden proceder conjuntamente a la autorización de entrada en servicio de un vehículo. Para las autorizaciones de vehículos en las redes de varios Estados miembros, el solicitante debe cursar una solicitud simultánea a todas las ANS de referencia, de acuerdo con la legislación en vigor en la fecha de la solicitud.

Las ANS establecerán conjuntamente un mecanismo de organización que deberá incluir, entre otros, un calendario de aplicación. Se seleccionará una de las ANS para velar por la coordinación de todas ellas. En el contexto de la aplicación de la Decisión 2011/155/UE de la Comisión, las ANS implicadas acordarán la aplicación de los documentos de referencia relacionados, en particular para la parte 2, «Documentos de referencia nacionales», y para la parte 3, «Información sobre el marco jurídico nacional». Los resultados del estudio preliminar (véase la parte 3 del documento de referencia) sobre el intercambio de tareas y los criterios aplicables (por ejemplo, intercambio de documentos, formato de los mismos, lengua de trabajo, parámetros compartidos, tratamiento de los parámetros no englobados en el grupo A, etc.) serán recogidos en un informe. Todos los participantes, incluido el solicitante, deberán acordar el pre compromiso de base (el informe mencionado anteriormente).

El intercambio de la verificación de los parámetros clasificados en el grupo A entre las diferentes ANS se efectuará previo acuerdo con el demandante y solo podrá ejecutarse reagrupando los parámetros en áreas temáticas definidas (por ejemplo, «parámetros relativos al freno de estacionamiento»). Los documentos necesarios para la autorización de la entrada en servicio se clasificarán de acuerdo con la estructura del «expediente técnico común», basado en el anexo de la Decisión 2009/965/CE de la Comisión.

Para cada parámetro clasificado «A», el solicitante solo presentará la documentación necesaria para la verificación a la ANS encargada de la evaluación de dicho parámetro.

Las ANS intercambiarán información, que habrán evaluado respectivamente, empleando los «Certificados de conformidad» relativos a los parámetros clasificados como «A». El certificado de conformidad será expedido por ámbitos temáticos, y no por parámetros. Dentro de cada certificado se determinará claramente el parámetro evaluado. Estos certificados de conformidad bastarán para demostrar la conformidad del vehículo evaluado con las correspondientes normas, incluidas las de los Estados miembros o ANS que los reciben.

Para los parámetros clasificados como «B» y «C», el solicitante presentará la documentación requerida para cada ANS de referencia, que efectuará su propia evaluación con arreglo a las normativas nacionales y al estudio preliminar de base acordado.

Las lenguas que se empleen en los documentos enviados a cada ANS serán acordadas en el estudio preliminar de base.

Para los parámetros clasificados como «A» desde el Estado miembro XX hasta el YY y los clasificados como «C» desde el Estado miembro YY hasta el XX, las evaluaciones efectuadas por el Estado miembro XX serán aceptadas por el Estado miembro YY pero no viceversa (indicio de que podría no existir equivalencia bidireccional).

Se efectuarán nuevas evaluaciones para las modificaciones en vehículos que repercutan en un parámetro certificado. Si se demuestra la conformidad con las normas, se expedirá un nuevo certificado.

Todas las ANS podrán expedir la autorización para la entrada en servicio de los vehículos en las redes de sus propios Estados miembros si se ha completado y aceptado el correspondiente expediente de autorización.

En cada Estado miembro, el expediente de autorización consistirá en los siguientes puntos:

- documentos obtenidos directamente por la ANS del Estado miembro para los parámetros clasificados en los grupos «B» y «C»;
- documentos obtenidos y aceptados directamente por la propia ANS o el certificado expedido por otras ANS para los parámetros clasificados en el grupo «A».

Dado que toda autorización de entrada en servicio de un vehículo en un Estado miembro determinado, incluida la autorización adicional, es igualmente válida como autorización de tipo de vehículo en dicho Estado miembro, toda ANS interesada deberá contar, como mínimo, con una copia de todos los certificados, incluido el informe de evaluación, levantado por el organismo notificado con el fin de garantizar que el expediente está completo, y ello en caso de que el solicitante curse una solicitud nueva o adicional en el futuro.

6 **ADMINISTRACIÓN:**

6.1 GUÍA DE APLICACIÓN DEL DOCUMENTO DE REFERENCIA

La presente Guía de aplicación será actualizada regularmente a la luz de la experiencia, por iniciativa de la Agencia y con el apoyo del grupo de trabajo sobre aceptación recíproca.

1. **Planificación**

Al menos una vez al año, la Agencia revisará la presente guía de aplicación y formulará todas las propuestas que considere necesarias al grupo de trabajo sobre aceptación recíproca. Las partes interesadas podrán solicitar revisiones, llegado el caso.

2. **Actualización**

La actualización de la Guía de aplicación será responsabilidad de la Agencia. Para dicha actualización, la Agencia tendrá en cuenta las aportaciones de las partes interesadas.

3. **Organización y coordinación de las actividades**

La Agencia recopilará todas las sugerencias destinadas a la mejora de la presente guía de aplicación. Las partes interesadas podrán introducir sus aportaciones a través de las organizaciones del sector, los Estados miembros, las ANS o los usuarios particulares. Bastará para ello con enviar un mensaje de correo electrónico a RDD@era.europa.eu.

La propuesta de actualización por parte de la Agencia de la presente guía será publicada en el sitio web de la Agencia con un mes como mínimo de antelación a su presentación al grupo de trabajo de aceptación cruzada.

4. **Toma de decisiones**

El grupo de trabajo de aceptación cruzada, basándose en una propuesta de la Agencia, tomará la decisión de efectuar actualizaciones más frecuentes de la Guía de aplicación.

El grupo de trabajo de aceptación cruzada es responsable de:

- validar la propuesta de la Agencia;
- aprobar la publicación de la guía de aplicación.

6.2 DOCUMENTOS DE REFERENCIA NACIONALES

El marco que facilita la autorización de los vehículos ferroviarios conforme a los requisitos formulados en las normas técnicas nacionales se basa en tres etapas distintas:

1. Una lista común de los parámetros que deben verificarse, conjuntamente con la autorización de los vehículos ferroviarios.
 - Versión actual: Anexo a la Decisión 2009/965/CE con la corrección de errores publicada en la Guía de aplicación del documento de referencia v. 2.0-22.07. 2013.
 - En la reunión del RISC nº 73 de 4 de junio de 2015 se sometió a votación una actualización de la lista de parámetros que entrará en vigor el 1 de enero de 2016.
2. Recopilación de los distintos requisitos nacionales para cada parámetro en cuestión, así como publicación de dichos requisitos en forma de documento de referencia nacional (véase la Decisión 2011/155/CE).
3. Comparación y clasificación de la equivalencia (A, B, C) de las normas nacionales aplicadas con respecto a las normas aplicadas por otros Estados miembros (de acuerdo con el anexo VII, sección 2, de la Directiva 2008/57/CE).

Gestión de los documentos de referencia nacionales (NRD)

La Decisión 2011/155/UE describe los acuerdos en materia de publicación y mantenimiento de los documentos de referencia nacionales. Para facilitar el acceso y la gestión de la información contenida en el documento de referencia nacional, la Agencia ha introducido la base de datos de documentos de referencia (RDD), que se actualiza continuamente.

Cuando un Estado miembro haya validado y publicado la lista de normas, no se accederá a estas en formato PDF en el sitio web de la Agencia sino a través de la página de informes de la RDD.

Mantenimiento de los NRD

El EM o la ANS revisarán su documento de referencia nacional con el fin de garantizar:

- la compatibilidad con toda la legislación de la UE pertinente (por ejemplo, con las ETI);
- la compatibilidad con toda la legislación nacional pertinente;
- la compatibilidad con la evolución de las normas y reglas pertinentes;
- la compatibilidad con el estado de la técnica actual (por ejemplo, si cabe considerarlo un medio nacional de demostración de la conformidad).

El EM o la ANS evaluará regularmente la información contenida en el documento de referencia nacional con el fin de supervisar la evolución de las normas, sobre todo en el caso de que se hayan producido avances técnicos o una evolución de la ETI.

Para garantizar que la información sobre las normas aplicadas conjuntamente con la autorización de los vehículos ferroviarios y su clasificación de equivalencia se mantengan actualizadas, la Agencia apoyará a las autoridades nacionales de seguridad y a los Estados miembros. El apoyo

consistirá en la asistencia a la transferencia de información a la RDD facilitada por el EM o la ANS y en diversas modalidades de formación de los usuarios (reuniones formativas, vídeos instructivos, etc.).

Asimismo, otros agentes (fabricantes, EF, AI, asociaciones, etc.) podrán informar al EM, la ANS o la Agencia sobre la necesidad de actualizar la RDD (en caso, por ejemplo, de que en dicha base de datos falten normas conocidas u otra información pertinente, o no esté actualizada). En este supuesto, al recibir la notificación, la Agencia se pondrá en contacto con el EM o la ANS pertinente a fin de analizar los cambios necesarios y, cuando proceda, el EM o la ANS actualizará la información contenida en la RDD.

Evolución de los documentos de nacionales referencia

El proyecto de normas nuevas o modificadas se notificará con arreglo al procedimiento recogido en la Directiva 98/34/CE. Por el contrario, los documentos de referencia nacionales no se notificarán con arreglo al procedimiento recogido en la Directiva 98/34/CE.

La modificación de una norma nacional por un Estado miembro puede invalidar la clasificación de esta norma como «A», de manera que el vehículo afectado resultaría incompatible con la red del segundo Estado miembro. Por consiguiente, es importante que los Estados miembros introduzcan con suma cautela los cambios en las normas y tengan en cuenta los efectos que dichos cambios pueden ejercer sobre la clasificación de las mismas en los restantes Estados miembros. Es práctica aconsejable debatir estas modificaciones en las reuniones de los Grupos de Interés Geográfico (GIG) durante la fase de redacción de la norma modificada.

Reducción de NTR

La Agencia brindará apoyo a los EM a la hora de comprobar que sus normas sean compatibles con el marco jurídico de la UE, facilitando la notificación de las NTR a la CE¹. Para ello, la Agencia creará un servicio denominado «Depuración de normas». El servicio tendrá por objeto englobar el conjunto de actividades necesario para facilitar la comparación y la notificación de las normas técnicas nacionales, máxime en vista de las modificaciones de las ETI como la ampliación de su ámbito de aplicación en enero de 2015. Incluirá la provisión de herramientas tales como:

- el cuadro de referencias cruzadas: referencia cruzada de la lista armonizada de parámetros con los parámetros de las distintas ETI;
- el expediente de transferencia de la RDD: para la transferencia de información actualizada de los documentos de referencia nacionales a la RDD.

¹ Véase el Plan de proyecto «Estrategia para la adecuación de las normas técnicas nacionales al marco jurídico de la UE» (referencia ERA-REP-128).

En el marco y a los efectos de la Guía de aplicación del documento de referencia, la depuración de las NTR se limita a las normas aplicables conjuntamente con la autorización de los vehículos ferroviarios.

Para la evaluación de normas técnicas nacionales, se aplicarán los criterios de evaluación expuestos en el cuadro 4. Para llevar a cabo la evaluación, es necesario garantizar que se facilite toda la información obligatoria necesaria para la notificación, a saber, el punto pendiente, el caso específico o el parámetro al que se aplique la norma, etc.

Cuadro 4: Criterio de evaluación de NTR (fuente: NOTIF-IT)

CRITERIO DE EVALUACIÓN DE NTR	
1.	¿Se inscribe la NTR dentro del ámbito de aplicación del artículo 17, apartado 3, de la Directiva 2008/57/CE?
2.	¿Se refiere la norma a un requisito esencial y a un parámetro? (Nota: para la notificación de normas no conformes con la ETI, debe facilitarse la referencia del subsistema y el parámetro a partir de la lista de parámetros; para la notificación de normas relacionadas con una ETI, aquella debe referirse únicamente a un punto pendiente o a un caso específico que a su vez se refiera implícitamente al parámetro y al requisito esencial).
3.	¿Se impone la NTR en el ámbito del EM?
4.	¿Se aplica la NTR a la totalidad de las EF o los AI interesados? (es decir, no debe obstaculizar la competencia)
5.	¿Se refiere la NTR a un subsistema no conforme a la ETI? (si la respuesta es afirmativa, procédase a la pregunta 8; si es negativa, procédase a la pregunta 6)
6.	En caso de que la NTR se refiera a un ámbito de aplicación cubierto por una ETI, ¿se refiere a un punto pendiente o caso específico de la ETI en cuestión?
7.	En caso de que la NTR se refiera a un punto pendiente o caso específico de la ETI en cuestión, ¿especifica únicamente los requisitos que han de cumplirse con el punto pendiente o el caso específico de la ETI? (en este caso, solo se aceptará información relativa al cumplimiento del PP/CE ; toda información o todo requisito adicional se comprobará para verificar si infringe la ETI).
8.	¿Remite correctamente la NTR al parámetro seleccionado en la notificación?
9.	¿Es accesible o está públicamente disponible el texto de la NTR?
10.	¿Se añade a la NTR la información relativa a la publicación o al órgano emisor? ¿Es exhaustiva?
11.	Únicamente para normas MODIFICADAS: ¿es compatible la norma MODIFICADA con la norma que modifica? (indíquese «SÍ» únicamente si se aportan los detalles relativos a la norma registrada anteriormente)
12.	¿Se añade a la NTR la información relativa a la evaluación de conformidad y los procedimientos de verificación que han de llevarse a cabo en relación con aquella? ¿Es exhaustiva?
13.	¿Se añade a la NTR la información relativa a los organismos designados para llevar a cabo la evaluación de conformidad y los procedimientos de verificación? ¿Es exhaustiva?

Al cumplimentar la información sobre la NTR correspondiente en la RDD, los EM podrán transferir, a través de una función específica de la RDD, las normas desde esta base de datos a NOTIF-IT en relación con la notificación a la CE.

La fase final del proceso de depuración finaliza con la validación de la norma por parte de la CE y su publicación en NOTIF-IT, después de lo cual quedará indicado en la RDD que el estado es «aprobado». Si la CE ha rechazado la norma, esta no seguirá siendo aplicable y el EM habrá de emprender las medidas necesarias para retirarla o modificarla.

Actualización de la lista de parámetros

La propuesta de la Agencia en relación con la actualización de la lista de parámetros se aceptó en la reunión del RISC nº 73 de 4 de junio de 2015. La nueva versión de la lista de parámetros entrará en vigor el 1 de enero de 2016.

El objeto de dicha revisión es mejorar la comprensión y la aplicación de la lista de parámetros e incluye:

- la incorporación o la mejora de la explicación de los parámetros,
- la eliminación de parámetros obsoletos,
- consideraciones necesarias debido a la actualización de las ETI (p. ej., la ETI CMS),
- la inclusión de especificaciones más detalladas,
- nuevos parámetros (relativos a ciertos aspectos como, por ejemplo, el CEM).

Las experiencias de las ANS, los GIG, los solicitantes, otras partes interesadas y la Agencia se emplearán como aportes a la propuesta.

La nueva lista de parámetros se acompañará del cuadro de referencias cruzadas, un documento publicado y gestionado por la Agencia en el que se indica la relación entre la lista de parámetros y los parámetros de diversas especificaciones técnicas de interoperabilidad. El contenido del cuadro de referencias cruzadas se incluirá en la RDD.

Hasta que no haya entrado en vigor la nueva lista de parámetros, las normas y su clasificación de equivalencia se gestionarán en la RDD sobre la base de la lista de parámetros publicada en el anexo III de la Guía de aplicación de aplicación del documento de referencia v2.0-22.07.2013. Tras la entrada en vigor de la lista de parámetros revisada:

- la Agencia implantará la lista actualizada de los parámetros en la RDD;
- la Agencia coordinará con los EM o las ANS la migración de los documentos de referencia nacionales publicados a la lista de parámetros actualizada, observando las fases siguientes:
 - Una vez se llegue a un acuerdo con el EM o la ANS, la Agencia dispondrá la revisión a través del EM o la ANS del listado de normas vigentes publicadas en la RDD en la estructura de la nueva lista de parámetros. La lista se facilitará en forma de archivo de transferencia a la RDD (en formato MS Excel). Las normas se asignarán a los parámetros de la nueva lista de manera automática, en tanto sea posible (cuando exista una relación «uno a uno» en relación con los parámetros). Los EM o las ANS revisarán la lista teniendo en cuenta la exactitud de la información facilitada, su estado

de «actualización» y asignarán asimismo un parámetro adecuado a las normas para las que no pueda facilitarse una relación «uno a uno» entre la lista de parámetros anterior y la lista actualizada.

- Tras la revisión, el EM o la ANS presentarán a la Agencia el archivo de transferencia a la RDD , que se transferirá y se publicará en dicha RDD .

Modificación de las normas comunes empleadas para la autorización de vehículos (por ejemplo, norma EN o «ficha» de la UIC)

Como las organizaciones sectoriales pueden modificar las normas por motivos diversos (incluidos los beneficios comerciales), todos los Estados miembros afectados deben decidir si adaptan la norma nacional a la última versión en vigor de la norma en caso de que se haya modificado. Las normas nacionales deben ofrecer, en todo caso, una referencia clara a la versión de la norma que debe tenerse en cuenta.

En caso de que el EM proponga la modificación de la versión de la norma indicada en la norma técnica nacional, se aplicará el procedimiento de notificación con arreglo a la Directiva 98/34/CE en relación con el nuevo proyecto (actualizado) de norma.

La modificación de las normas a las que se hace referencia en normas determinadas comporta el riesgo de comprometer a todas las clasificaciones de equivalencia conexas (A, B y C), que deberán ser reevaluadas como consecuencia de la modificación. Para no socavar la aceptación recíproca, será preciso velar por que este aspecto sea tomado debidamente en cuenta por los agentes implicados en la revisión de las normas empleadas, en el contexto de las autorizaciones de vehículos.

Referencias a normas u otra documentación en las normas técnicas nacionales:

Para tener en cuenta el estado de la técnica, pero ofrecer asimismo libertad para el avance tecnológico, las normas nacionales se remiten a menudo a normas nacionales o internacionales o a otra documentación expedida por organizaciones del sector ferroviario, por ejemplo, EN, «fichas» UIC, etc.

La versión de la norma o el documento debe especificarse y el solicitante debe aplicar la versión a la que se hace referencia. En casos en los que la norma o el documento se especifique sin identificarse la versión aplicable, el solicitante aplicará la versión en vigor más reciente de dicha norma o documento.

La versión de las normas que se empleen a lo largo de la duración del proyecto se indicará en la base de referencia del estudio preliminar.

6.3 MARCOS JURÍDICOS NACIONALES

Establecimiento de un procedimiento único europeo

Para implantar un marco armonizado será necesario que los EM, con el apoyo de la Agencia, adecuen sus marcos jurídicos nacionales de autorización de vehículos al marco de la UE (el marco jurídico genérico).

La Agencia prestará apoyo a los EM. El procedimiento correspondiente está en fase de desarrollo.

El marco jurídico genérico

El marco jurídico genérico se compone de diagramas de flujo genéricos y de información de referencia. El marco jurídico genérico se empleará para:

- inventariar el NLF de cada EM, y
- facilitar el acceso de los solicitantes al NLF.

Para registrar la información de referencia se empleará un formato diferente al del diagrama de flujo genérico.

Los diagramas de flujo genéricos y la información de referencia recogidos en los anexos I y II cubren todos los supuestos de autorización, y para cada actividad o documento final se recabará la siguiente información necesaria:

- referencias/hipervínculos a las normas (textos jurídicos o directrices);
- características de la actividad o documento final, por ejemplo su formato (electrónico o impreso);

Los diagramas de flujo genéricos también contienen:

- referencias a la legislación de la UE, y
- las funciones asociadas.

Cada Estado miembro utilizará el marco jurídico genérico para describir su propio NLF y para indicar las secciones no utilizadas del mismo o añadir comentarios e información, llegado el caso.

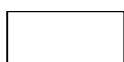
Lectura de los diagramas de flujo

Diagramas de flujo

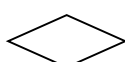
Diagrama de flujo estándar que describe el proceso de autorización, con seis símbolos del lenguaje unificado de modelización:



Inicio/fin



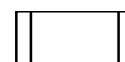
Actividad



Decisión con
respuestas
múltiples



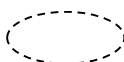
Documento
final



Subetapa



Separador/fusionador



Inicio/fin

Principios

- Los símbolos están vinculados mediante flechas de dirección.
- El símbolo de fusión indica si las flechas paralelas significan «Y» u «O».
- El símbolo de separación se considera siempre «Y».
- El diagrama de flujo comienza y termina con el mismo símbolo.
- Por motivos de legibilidad, los bucles lógicos (que ejecutan una actividad o una serie de actividades hasta que se cumpla la condición) no están representados en los diagramas de flujo.
- Una actividad es una acción que requiere el uso de un verbo, por ejemplo solicitar, proporcionar, modificar.
- Una decisión es, a menudo, la respuesta a una pregunta. La respuesta es, con frecuencia, binaria (Sí/No), pero también puede presentar alternativas múltiples.
- Un documento final es el resultado de una acción y, con frecuencia, un documento impreso o electrónico.
- Los documentos finales se entregan al destinatario.
- La función indicada en el diagrama de flujo corresponde al responsable de la actividad. Pueden intervenir otros actores complementarios, pero no se especifican en el diagrama de flujo.
- Si la legislación define un plazo exacto, se indicará en la actividad, decisión o documento final mediante: (*).
- A las actividades, decisiones o documentos finales se les asigna un código de colores, para indicar si son:
 - Verde = práctica recomendada
 - Morado = obligatorio conforme a la legislación de la UE
 - Marrón = obligatorio conforme a la legislación nacional
- A las referencias a la legislación se les asigna un código de colores, para indicar:
 - Amarillo = normativa europea (UE)

- Gris = normativa nacional
- Nota referida a :
 - La actividad obligatoria con arreglo a la legislación de la UE que no se ha transpuesto en un EM o no se aplica en este,
 - u otra actividad (práctica recomendada, obligatoria con arreglo a la legislación nacional) que ofrece información adicional, se recoge en recuadros de texto con fondo blanco y borde punteado.
- Se utilizan las siguientes abreviaturas en relación con la normativa de la UE:
 - DI - Directiva de interoperabilidad (Directiva 2008/57/CE).
 - R - Recomendación 2014/897/UE
 - MCS – Reglamento (UE) nº 402/2013 (MCS)

Información sobre el NLF que debe facilitarse junto con los diagramas de flujo

Para recopilar todos los datos necesarios sobre el NLF será preciso facilitar determinada información además de los diagramas de flujo.

Se trata, por regla general, de información necesaria para la elaboración de normas y documentos, tal como se describe en los apartados siguientes. Las actividades, decisiones y documentos finales que requieren información adicional se indican en los diagramas de flujo mediante bordes de líneas más gruesos.

Es posible que se requieran otras informaciones adicionales o relacionadas con las normas o documentos.

En lo relativo a las normas, se debe especificar:

- la referencia detallada de la norma o normas que especifican los requisitos; y
- las lenguas en que se encuentran disponibles las normas.

Información de referencia

Es una práctica habitual facilitar información de referencia a los distintos actores.

La mayor parte de esta información es necesaria para la comprensión de las medidas de aplicación adoptadas por los EM en el marco de la transposición de la Directiva de interoperabilidad, con arreglo a lo previsto en la Recomendación 2014/897/UE.

Para que el procedimiento resulte transparente para todas las partes implicadas, el proceso deberá incluir cierta información básica de referencia.

Esta información comprende descripciones de:

- los procesos, procedimientos y directrices relacionados con la autorización;
- las funciones y responsabilidades de los correspondientes actores;
- las tasas;
- los puntos de contacto;
- los marcos temporales nacionales.

Publicación y mantenimiento de los marcos jurídicos nacionales

Administración del marco jurídico genérico

1. Planificación

Tras una actualización de la legislación de la UE o una recomendación de la UE o de la Agencia para mejorar la autorización de un vehículo, o a la luz de la experiencia adquirida, la Agencia revisará el marco jurídico genérico una vez al año y elaborará las propuestas que considere necesarias para el grupo de trabajo de aceptación cruzada.

2. Actualización

La Agencia será responsable de actualizar el marco jurídico genérico. Para dicha actualización, la Agencia tendrá en cuenta las aportaciones de las partes interesadas.

3. Organización y coordinación de las actividades

La Agencia recogerá las aportaciones orientadas a la mejora del marco jurídico genérico. Las aportaciones de las partes interesadas podrán introducirse a través de las organizaciones del sector, de los Estados miembros o las ANS, o de usuarios individuales. Bastará para ello con enviar un mensaje de correo electrónico RDD@era.europa.eu.

La propuesta de actualización por parte de la Agencia del marco jurídico genérico será publicada en el sitio web de la Agencia con un mes como mínimo de antelación a su presentación al grupo de trabajo de aceptación cruzada.

4. Toma de decisiones

El grupo de trabajo de aceptación recíproca es responsable de:

- a. validar la propuesta de la Agencia;
- b. aprobar la publicación del marco jurídico genérico.

Administración del marco jurídico nacional

Cuando un EM haya validado y publicado el marco jurídico nacional de dicho Estado miembro en la RDD, se eliminará el acceso al NLF en formato PDF en el sitio web de la Agencia.

1. Planificación

El Estado miembro o la ANS revisarán su NLF con arreglo a:

- a. la actualización de la legislación de la UE o la recomendación de la UE o la Agencia para mejorar la autorización del vehículo; o
- b. la actualización de la legislación nacional.

2. Actualización

La primera persona de contacto identificada en la información de referencia garantizará que se efectúa la actualización del marco jurídico nacional.

3. Organización y coordinación de las actividades

Si se publica una actualización del marco jurídico genérico, la Agencia notificará a cada persona de contacto responsable del NLF en la RDD, por correo electrónico, desde la dirección RDD@era.europa.eu.

El NLF actualizado se publicará en un plazo de un mes a partir de la notificación de la Agencia.



Si una norma nacional relativa a la autorización de un vehículo se notifica en NOTIF-IT, el NLF actualizado deberá publicarse en el plazo de un mes a partir de la notificación.

4. **Toma de decisiones**

La primera persona de contacto identificada en la información de referencia será responsable de:

- a. validar el NLF actualizado, y
- b. aprobar su publicación.

Parte 1 del documento de referencia: Guía de aplicación

Tasas	¿Existen? (Sí/No)	Importe (euros)	Condiciones (tasas fijas/hora)	Referencia detallada de la(s) norma(s)	Idioma(s) en que la(s) norma(s) se encuentran disponibles
Para la recepción de la directriz nacional					
Para el acuse de recibo de la solicitud					
Para la concesión de la autorización					
Para la denegación de la autorización					
Para el procedimiento de recurso a la ANS					
Para el procedimiento de recurso al órgano de recurso					
Para la actuación de la ANS como organismo de evaluación (DeBo / MCS)					
Para la tramitación del certificado por parte de la ANS (DeBo / MCS)					

2. Funciones y responsabilidades

En el procedimiento de autorización para la entrada en servicio de vehículos pueden intervenir las siguientes funciones y los siguientes agentes: solicitante, EF, AI, poseedor, NoBo, DeBo, ANS, EM, organismo de evaluación (para el MCS) y otros (laboratorios, etc.).

Algunos de los agentes pueden desempeñar diversas funciones. Por ejemplo, el solicitante puede ser al mismo tiempo una EF, y el NoBo La finalidad de la siguiente tabla es especificar los requisitos aplicables, si existen, a cada una de las funciones anteriores.

La tabla se deberá rellenar con la información siguiente:

- referencia a las normas que describen cada función, y el idioma, o idiomas, en que se encuentran disponibles;
- una lista con los criterios de aceptación para que un agente pueda desempeñar la función, y
- una lista de todos los agentes capacitados para desempeñar la función.

Requisitos para que el agente pueda desempeñar su función	Solicitante	AI	NoBo	DeBo	ANS	EM	Órgano de recurso	Organismo de evaluación (para el MCS)	Entidad competente	Otros (*)
Referencia detallada de la(s) norma(s)										
Idioma(s) en que la(s) norma(s) se encuentran disponibles:										
Lista de criterios de aceptación	- -									
Lista de agentes capacitados para actuar como:		N/D	N/D							

(*) Describáse las funciones y el fundamento jurídico para la participación de «otros» agentes no mencionados en las Directivas de Interoperabilidad y Seguridad.

3. Marco temporal

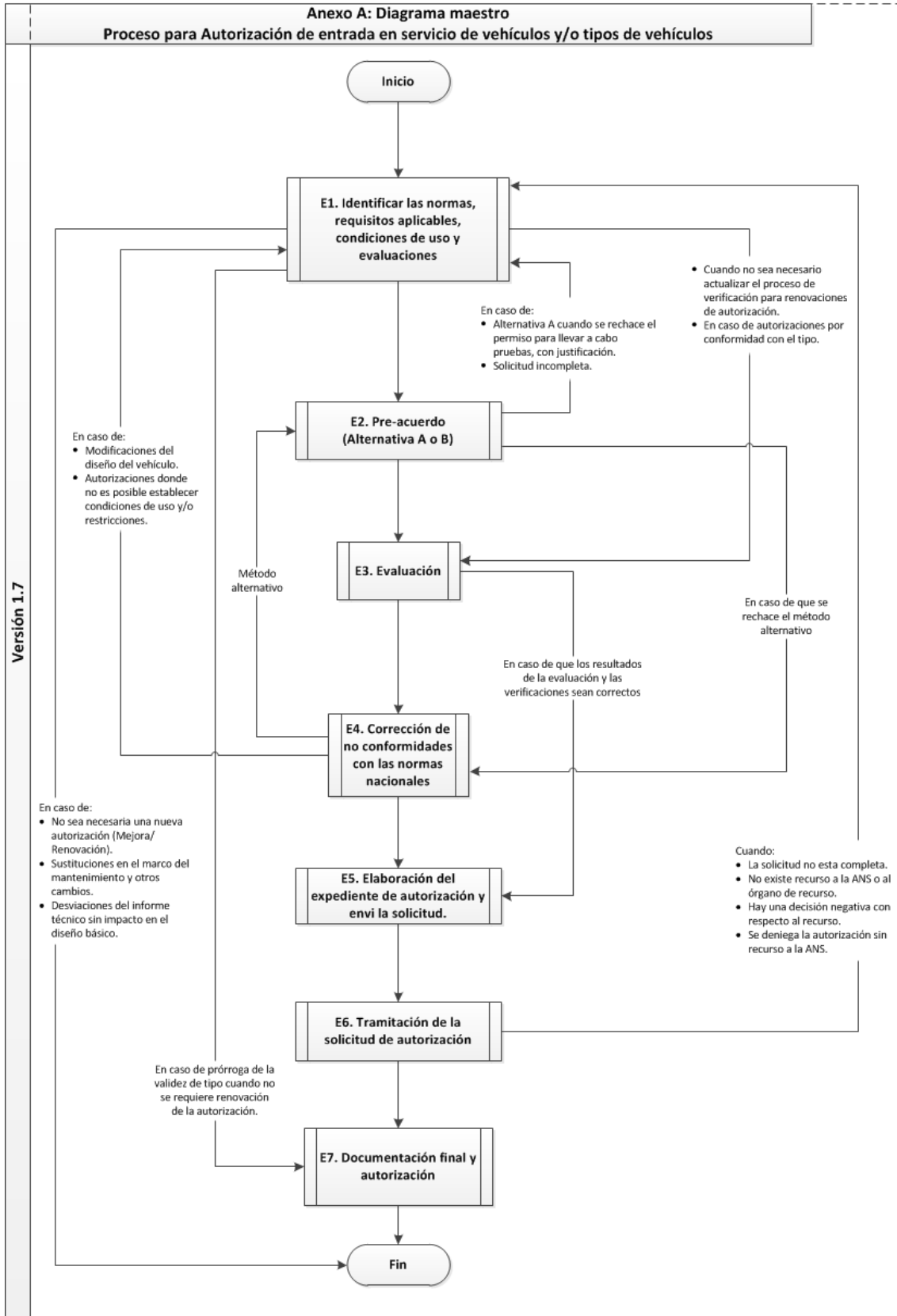
¿Existe un marco temporal nacional?		Especificar el marco temporal	Referencia detallada de la(s) norma(s)	Idioma(s) en que la(s) norma(s) se encuentran disponibles
En el supuesto de nueva autorización después de una rehabilitación/renovación, para que el EM o ANS adopte una decisión con arreglo al artículo 20, apartado 1, de la Directiva de interoperabilidad				
Para todos los supuestos de autorización denegada con arreglo al artículo 21, apartado 7, de la Directiva de interoperabilidad:	Solicitud de revisión de la denegación a la ANS por el solicitante			
	Confirmación de la denegación por la ANS			
	Solicitud de revisión de la denegación al órgano de recurso – Posible dictamen de la Agencia cuando lo solicite el órgano de recurso			
Para el supuesto de autorización adicional de vehículos conformes con las ETI	Decisión de la ANS que, con arreglo al artículo 23, apartado 7, de la Directiva de interoperabilidad, se tomará cuanto antes y en ningún caso después de:			
	(a) la presentación del expediente de autorización;			
	(b) la presentación de cualquier información adicional solicitada por la ANS, si procede;			
Para el supuesto de autorización adicional de vehículos no conformes con las ETI	Decisión de la ANS que, con arreglo al artículo 25, apartado 5, de la Directiva de interoperabilidad, se tomará cuanto antes y en ningún caso después de:			
	(a) la presentación del expediente de autorización;			
	(b) la presentación de cualquier información adicional solicitada por la ANS, si procede;			
Para todos los supuestos de autorización adicional: vehículos conformes y no conformes con las ETI	Para las pruebas/verificaciones (incluyendo la compatibilidad con la red) de los agentes designados, en particular el AI, en ningún caso se realizarán después de los plazos previstos, con arreglo al artículo 23, apartado 6, y al artículo 25, apartado 4, de la Directiva de Interoperabilidad.			
	cuando la autorización es por silencio administrativo en ausencia de una decisión, con arreglo al artículo 21, apartado 8 de la Directiva de interoperabilidad			

ANEXO II – ETAPAS DEL PROCESO DE AUTORIZACIÓN

Este proceso comprende ocho etapas, además de la correspondiente a la información de referencia. La información de referencia es un requisito previo anterior al proceso que aquí se describe.

Etapas del proceso:

- Etapa 1 – Identificación de las normas, requisitos aplicables, condiciones de uso y evaluaciones
 - Etapa 1 – Subetapa 1: Decisión sobre el supuesto de autorización
 - Etapa 1 – Subetapa 2: Excepción a la aplicación de los requisitos de las ETI
- Etapa 2 – Pre-acuerdo – Alternativa A (cuando la estrategia para la realización de pruebas sea la de incluir a una entidad competente que autorice la realización de dichas pruebas):
 - Pre-acuerdo – Alternativa B (cuando la estrategia para la realización de pruebas sea la de no incluir a una entidad competente):
 - Subetapa 1: Evaluación de la propuesta de método alternativo para cumplir los requisitos esenciales;
 - Subetapa 2: Autorización para realizar las pruebas en la vía;
- Etapa 3 – Evaluación
- Etapa 4 – Corrección de no conformidades con las normas nacionales.
- Etapa 5 – Recopilación del expediente de autorización y envío de la solicitud
- Etapa 6 – Tramitación de la solicitud de autorización
 - Subetapa 1: Recurso
- Etapa 7 – Documentación final y autorización
- Etapa 8 – Registro de la autorización del vehículo en el NVR



Etapa 1. Identificación de las normas, requisitos aplicables, condiciones de uso y evaluaciones

Decisión sobre el supuesto de autorización

El primer paso de la etapa 1 consiste en que el solicitante decida que supuesto de autorización le es aplicable, salvo en los casos de una nueva autorización donde el EM es el que toma una decisión. El solicitante, en caso de renovación o rehabilitación, debe informar al EM para consultarle si es necesaria una nueva autorización. Esta decisión se basará en la información de referencia contenida en la documentación del NLF.

Nota: entre los cambios podrían incluirse las modificaciones de programas informáticos.

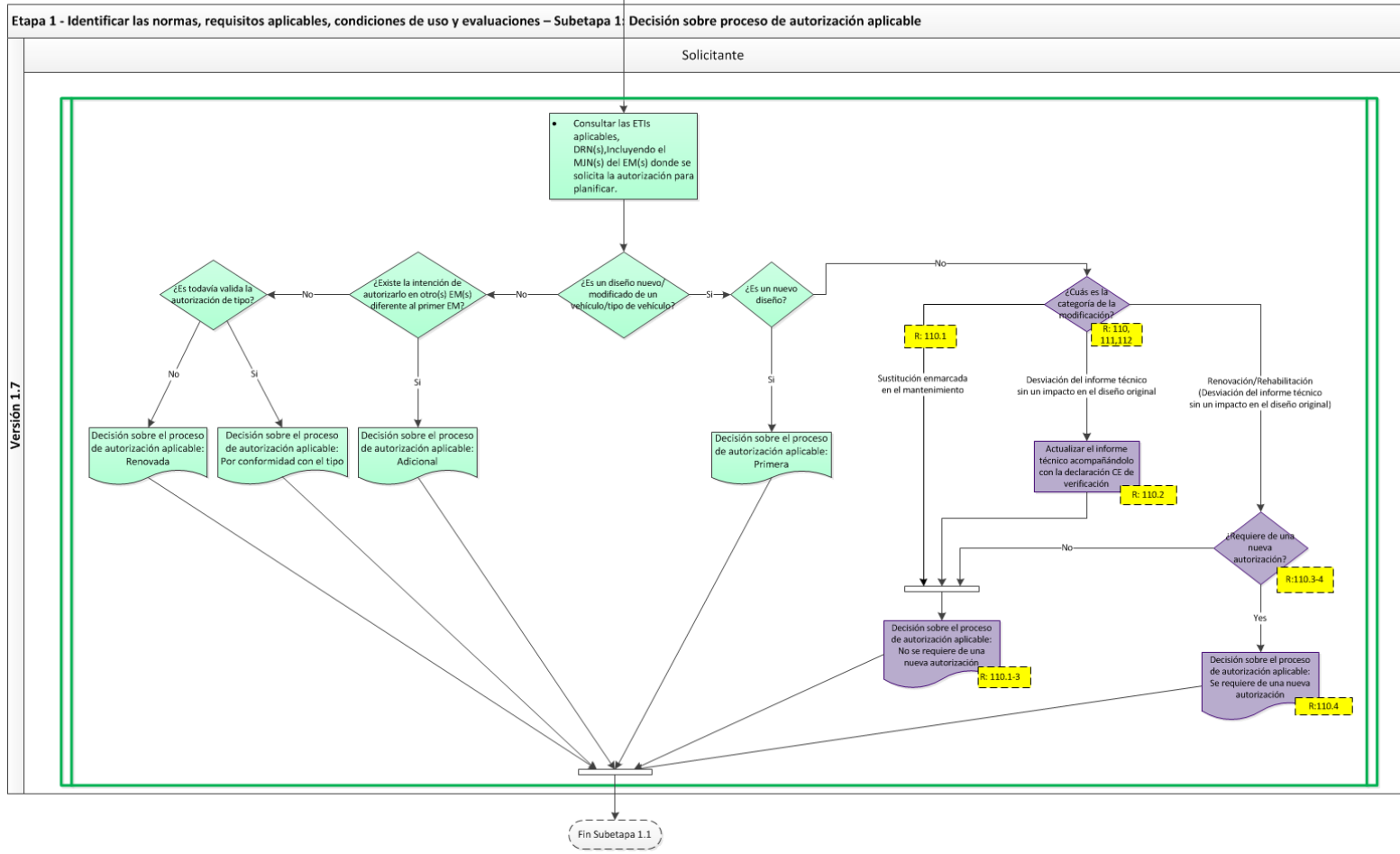
Información relativa al NLF que se deberá suministrar junto con los diagramas de flujo

Especificar:

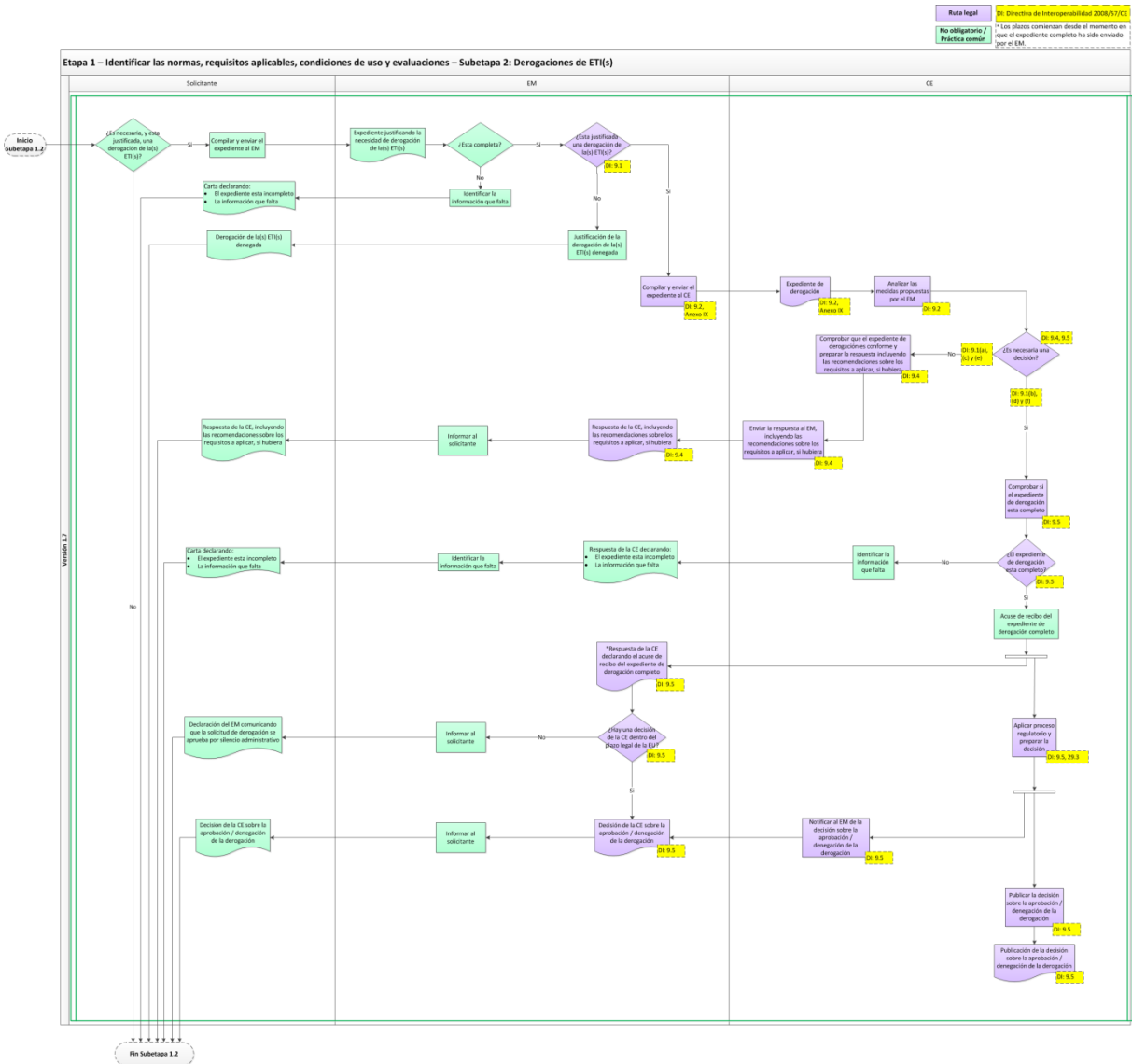
- Requisitos relativos al contenido del expediente descriptivo del proyecto en caso de renovación o rehabilitación;
- requisitos relativos al contenido del expedientes de autorizaciones previas;
- requisitos relativos al contenido de los registros de mantenimiento, explotación y modificaciones;
- requisitos relativos al contenido del expediente descriptivo del proyecto en caso de renovación de la autorización;
- criterios aplicables a una nueva autorización.



No obligatorio / Práctica común	R: Recomendación 2014/897/UE
Ruta legal	



Parte 1 del documento de referencia: Guía de aplicación



Etapa 2. Estudio preliminar (alternativa A / alternativa B)

Se incluye el estudio preliminar debido a que se considera que el mismo representa una buena práctica habitual.

Descripción del proceso

El proceso se describe en el flujograma/diagrama de flujo. A continuación, se ofrecen aclaraciones adicionales.

En lo referente a las normas nacionales, en la parte 2 del documento de referencia se describen las evaluaciones, los procedimientos de verificación y los elementos de prueba requeridos por cada EM.

Los cometidos de los agentes en el estudio preliminar son los siguientes:

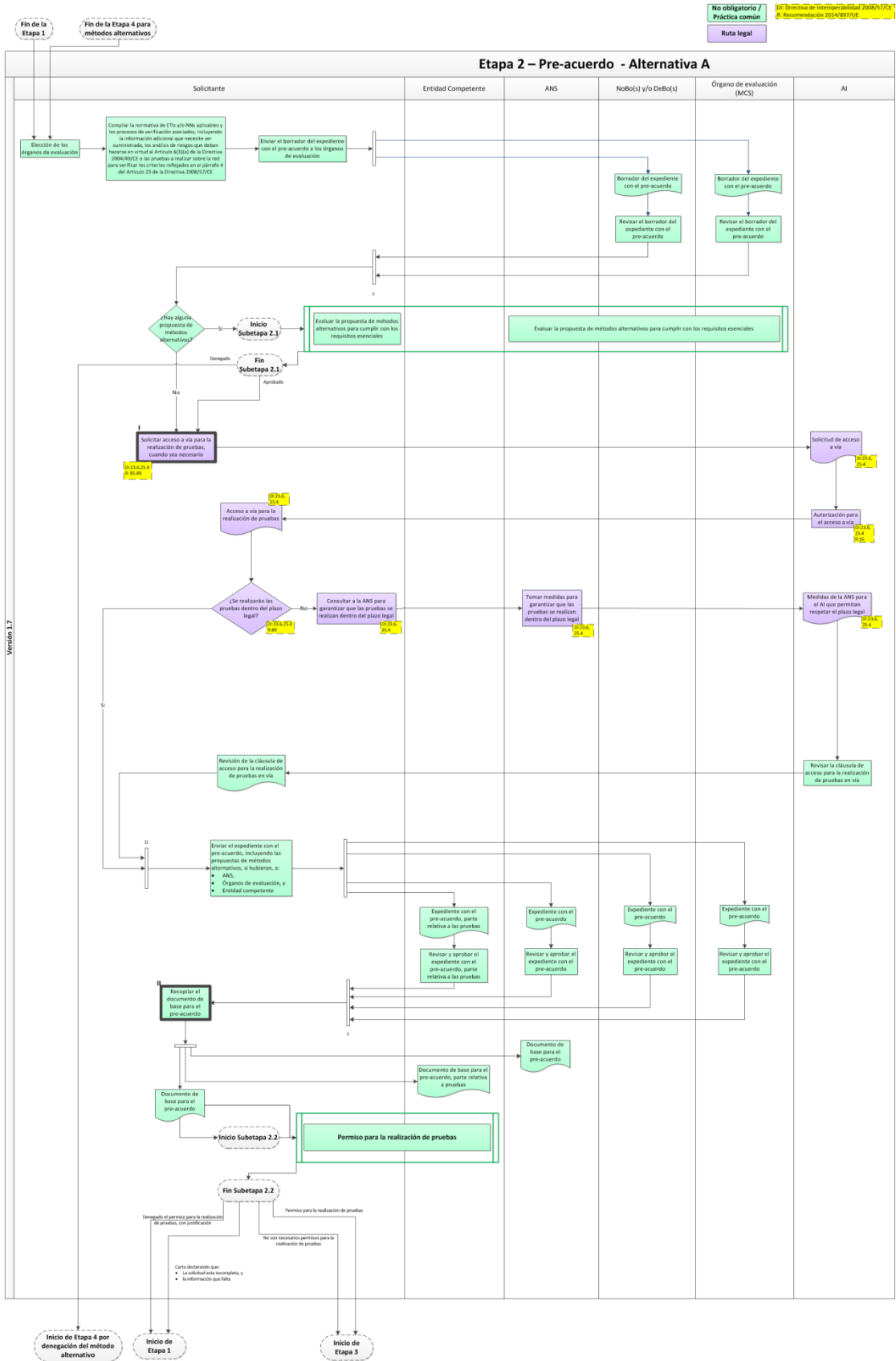
- Solicitante: todos los temas relativos al estudio.
- ANS: las normas aplicables, en particular las disposiciones nacionales específicas para las pruebas en la vía.
- Organismos de evaluación: disposiciones relativas al solicitante.
- Gestor de la infraestructura para el acceso a la realización de pruebas.
- Entidad competente requerida por el Estado miembro para la alternativa A.

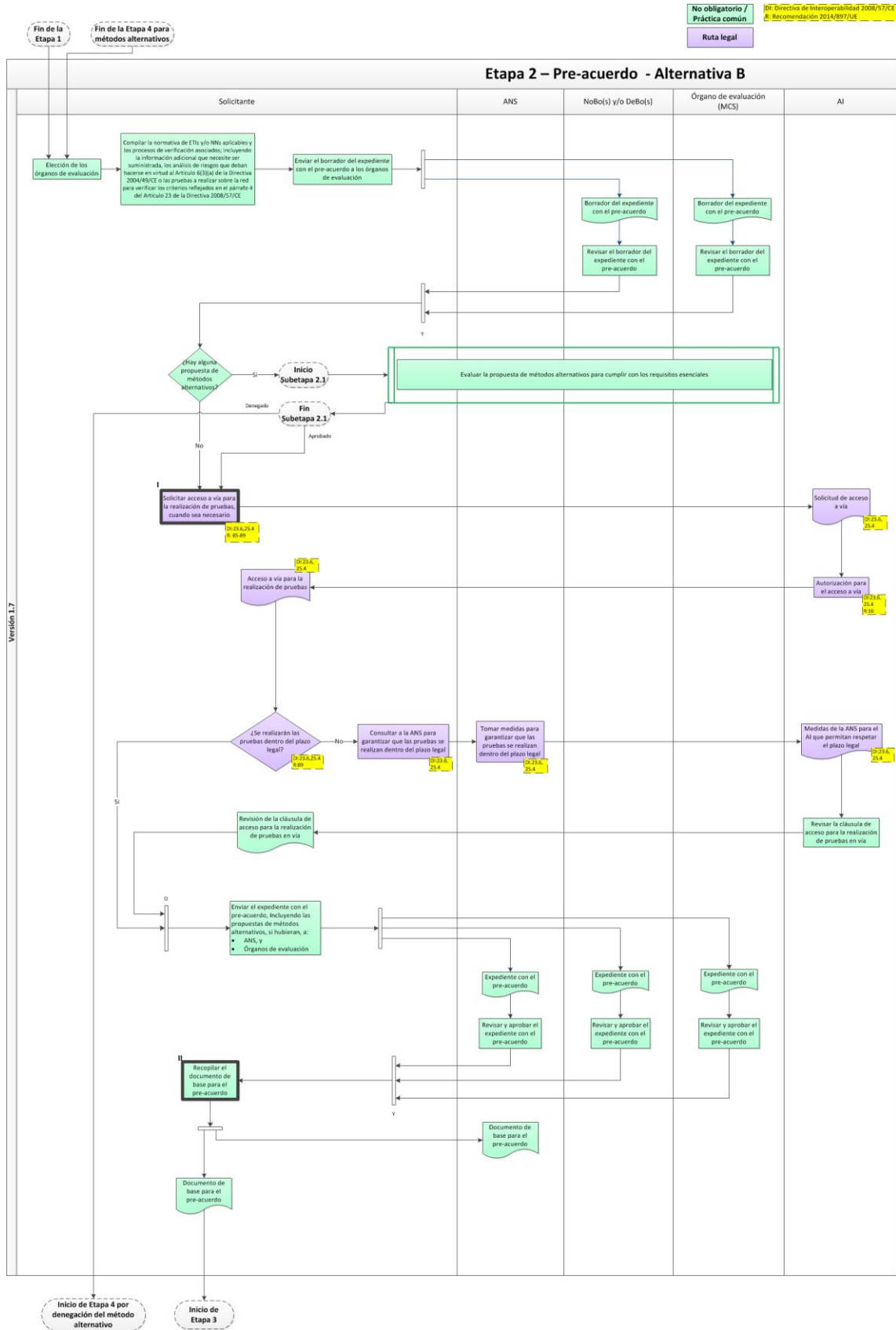
El resultado de esta etapa es el documento base para el estudio preliminar acordado entre los distintos agentes.

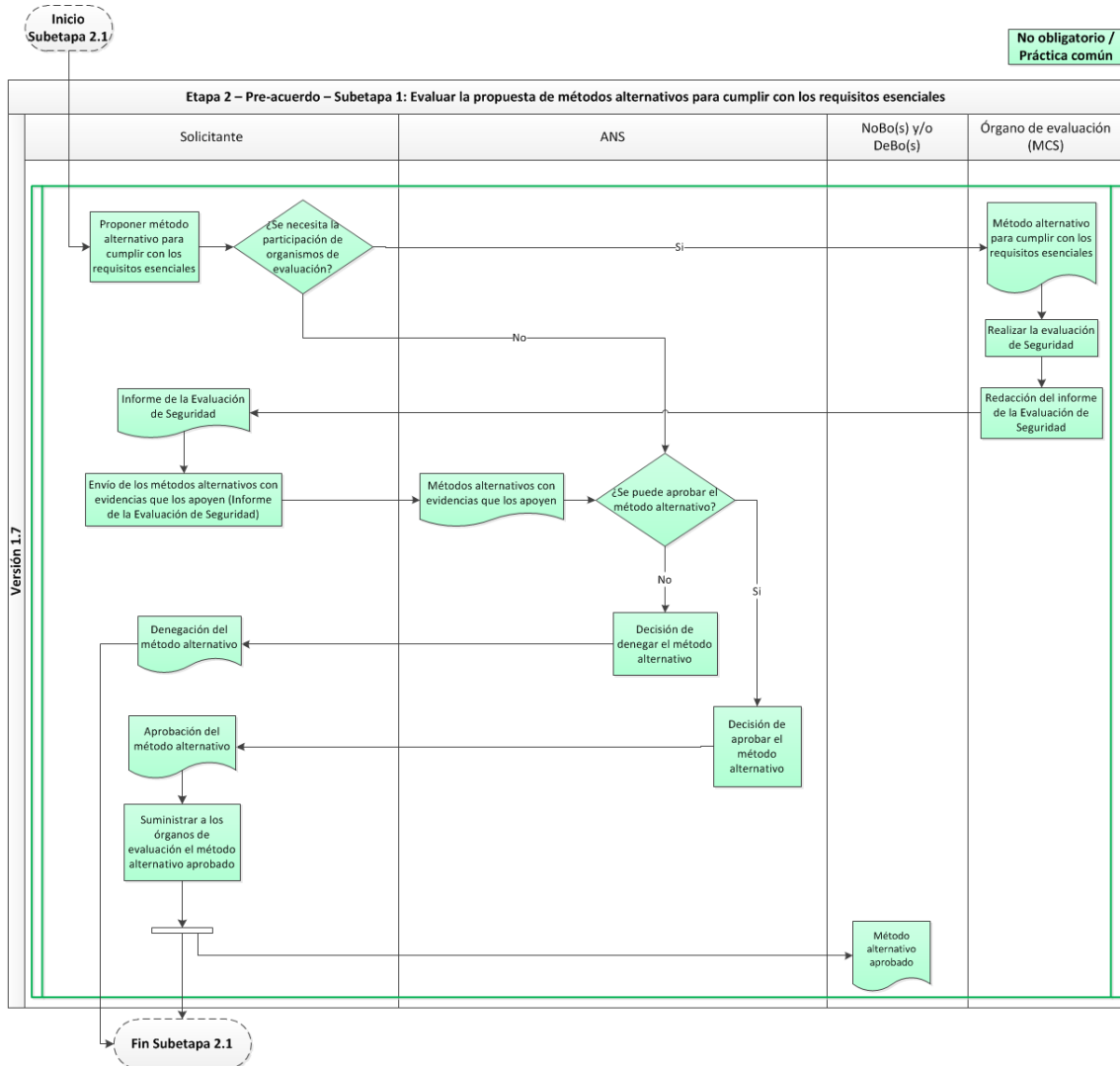
Información relativa al NLF que se deberá suministrar junto con los diagramas de flujo

Especificar:

- Procedimiento que define las condiciones para la realización de las pruebas en la vía;
- procedimiento para la elaboración del documento base para el estudio preliminar;
- los requisitos y el contenido de la solicitud de autorización para la realización de las pruebas;
- los criterios para la decisión de concesión de autorización para la realización de las pruebas.







Etapa 3. Evaluación

La evaluación es una etapa del proceso para la entrada en servicio de vehículos citada en la Directiva de Interoperabilidad.

Descripción del proceso

Esta etapa abarca todas las evaluaciones correspondientes a la autorización de un vehículo o tipo de vehículo. No incluye, sin embargo, las evaluaciones detalladas (de subsistemas, partes de subsistemas, etapas de las verificaciones y componentes de interoperabilidad).

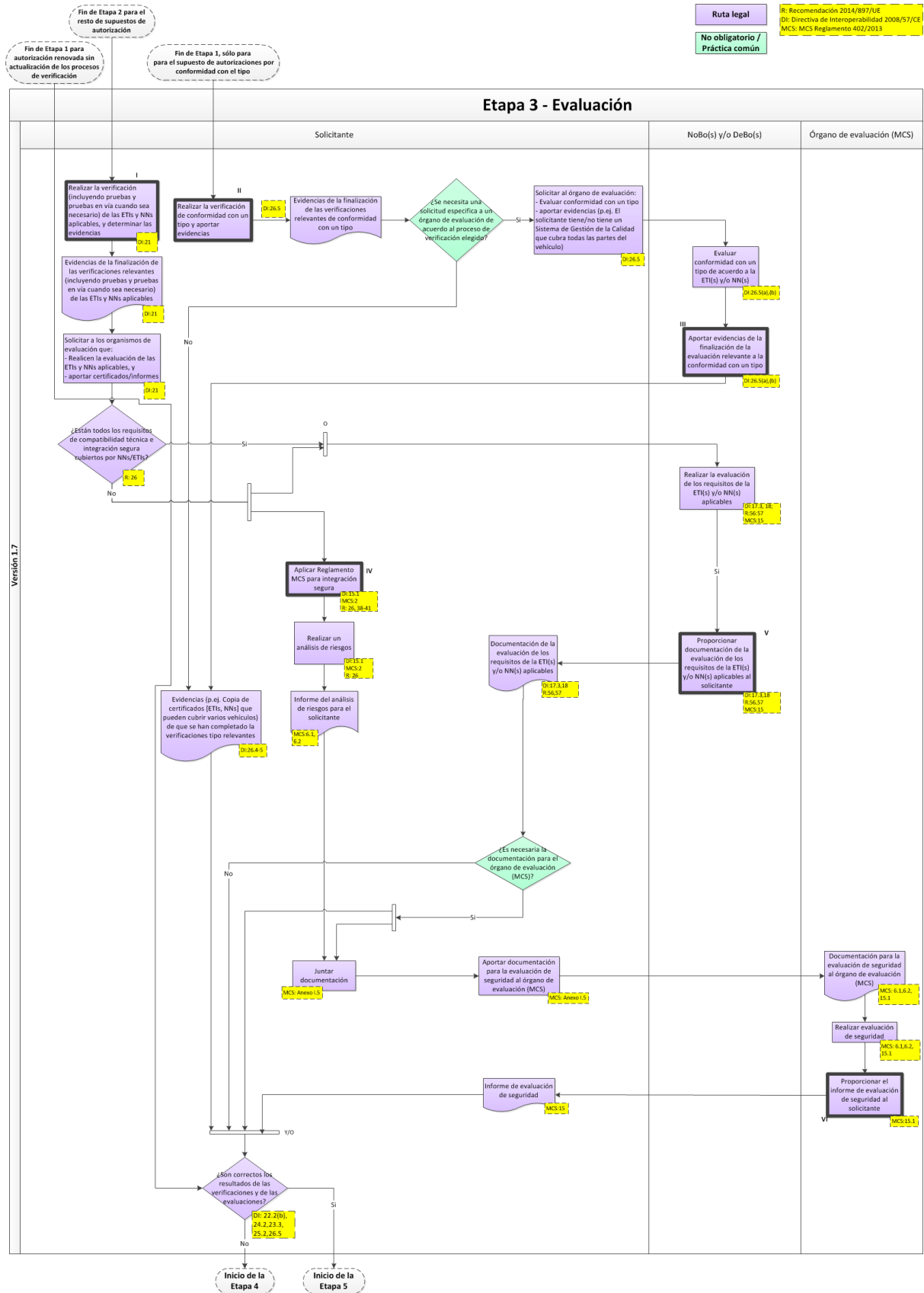
Los organismos de evaluación son responsables de recopilar la documentación relativa a las evaluaciones realizadas.

Corresponderá al solicitante realizar las verificaciones y reunir las evidencias.

Información relativa al NLF que se deberá suministrar junto con los diagramas de flujo

Especificar:

- Requisitos para la evaluación del riesgo;
- requisitos relativos a las evidencias;
- requisitos relativos al contenido del informe de evaluación de la seguridad.



Etapa 4. Corrección de no conformidades con las normas nacionales

Se presupone la conformidad total con las normas, salvo que se haya previsto una excepción del cumplimiento de los requisitos de las ETI y/o las normas nacionales, por lo que las opciones de solicitante se limitan a modificar el diseño o las condiciones de uso.

Descripción del proceso

Se podrán aplicar repetidamente las medidas correctoras hasta que se consiga una conformidad.

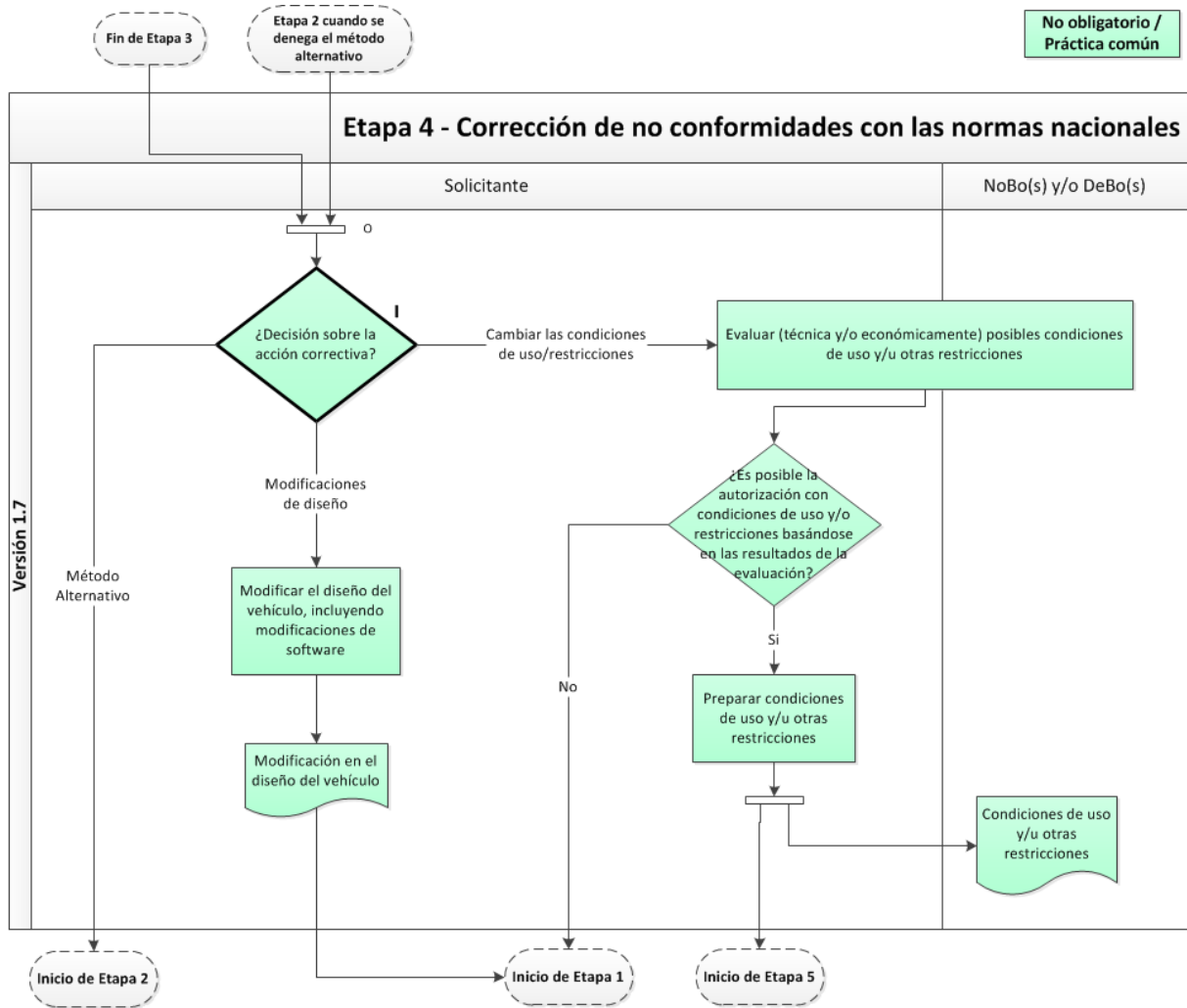
La propuesta relativa a las condiciones de uso y otras restricciones deberá basarse en las evaluaciones necesarias tal y como se define en la etapa 3. Deberán evitarse las restricciones en la medida de lo posible.

Nota: la AES se concede antes de la entrada en servicio operativa del vehículo. El uso de un vehículo y su operación en condiciones de seguridad (incluyendo su explotación y mantenimiento) deberá incluirse en el SGS de la EF. Lo que la ANS verifica con respecto a la explotación y mantenimiento para la AES se limita al estado de funcionamiento del proyecto de vehículo.

Información relativa al NLF que se deberá suministrar junto con los diagramas de flujo

Especificar:

- Posibles medidas correctoras: método alternativo, modificación del diseño, cambios o restricciones de las condiciones de uso;
- criterios de decisión en relación con cada medida correctora.



Etapa 5. Recopilación del expediente de autorización y envío de la solicitud

Descripción del proceso

La recopilación del expediente de solicitud se refiere a todas las actividades relacionadas con la preparación de la documentación de apoyo que debe acompañar a la solicitud.

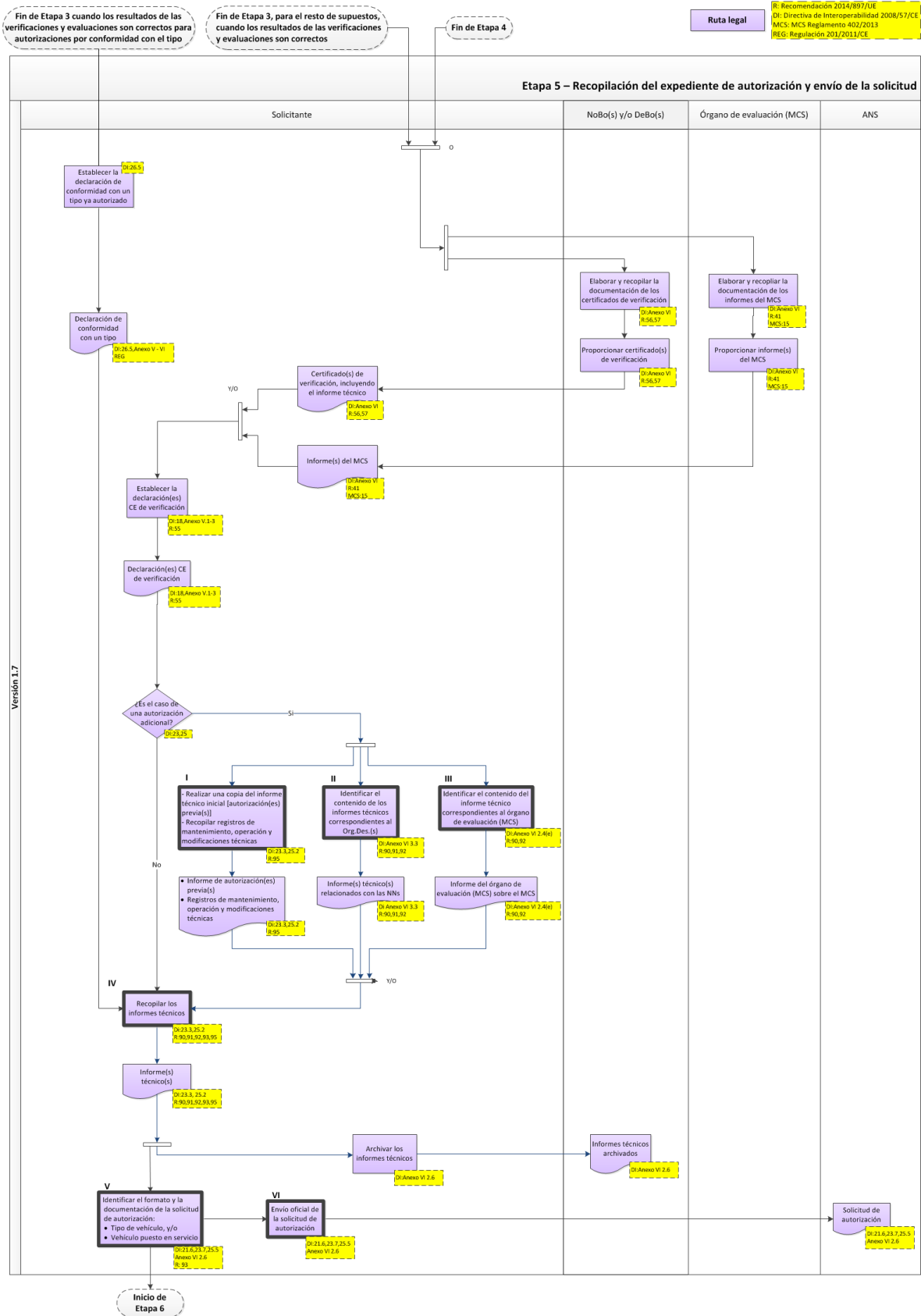
La solicitud oficial de autorización se presentará una vez completado el expediente de autorización con un alcance según lo acordado.

Los certificados deberán incluir las condiciones y/o restricciones de uso, si es que existen, tal como se describe en la Directiva de interoperabilidad.

Información relativa al NLF que se deberá suministrar junto con los diagramas de flujo

Especificar:

- Requisitos relativos al contenido del expediente de autorización (incluyendo los «expedientes técnicos»);
- si existe una lista de comprobación que sea preciso seguir al recopilar el expediente de autorización;
- la documentación aceptada para autorizaciones concedidas antes de la entrada en vigor de la Directiva de interoperabilidad;
- los requisitos y el contenido de la solicitud oficial;
- periodo de tiempo para el envío de la solicitud oficial a partir del estudio preliminar, si procede.



Etapa 6. Tramitación de la solicitud de autorización

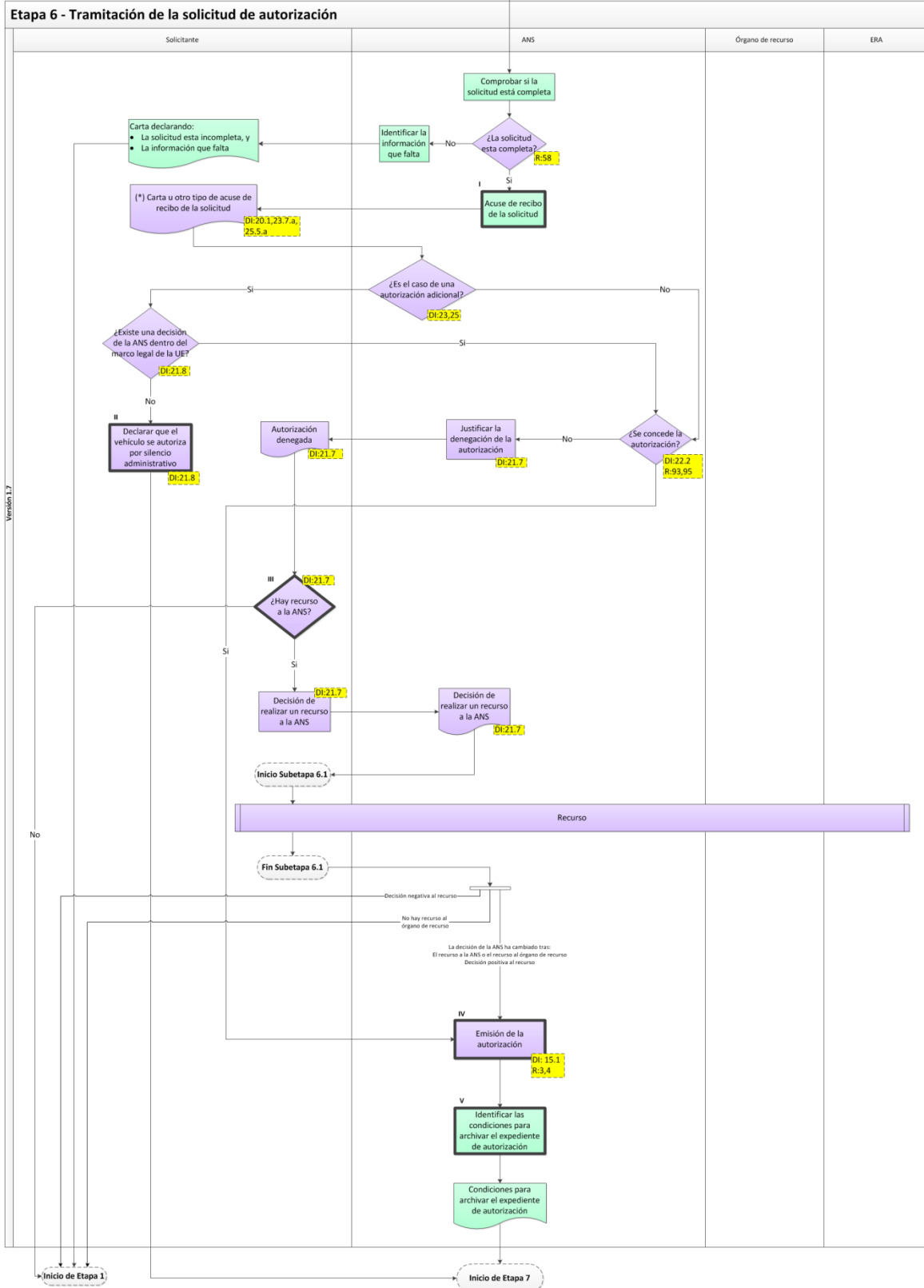
Información relativa al NLF que se deberá suministrar junto con los diagramas de flujo

Especificar:

- Requisitos relativos al acuse de recibo de la solicitud;
- requisitos relativos a la expedición de la autorización;
- requisitos para recurrir a la ANS;
- requisitos relativos al contenido del recurso a la ANS;
- requisitos relativos a la presentación de recurso ante el órgano de recurso;
- requisitos relativos al archivo del expediente de autorización por parte de la ANS;
- requisitos relativos a la autorización por silencio administrativo.

(* Los plazos comienzan desde el momento en el que se envía acuse de recibo de la solicitud.

Ruta legal
 No obligatorio / Práctica común
 R: Recomendación 2014/897/UE
 DI: Directiva de Interoperabilidad 2008/57/CE





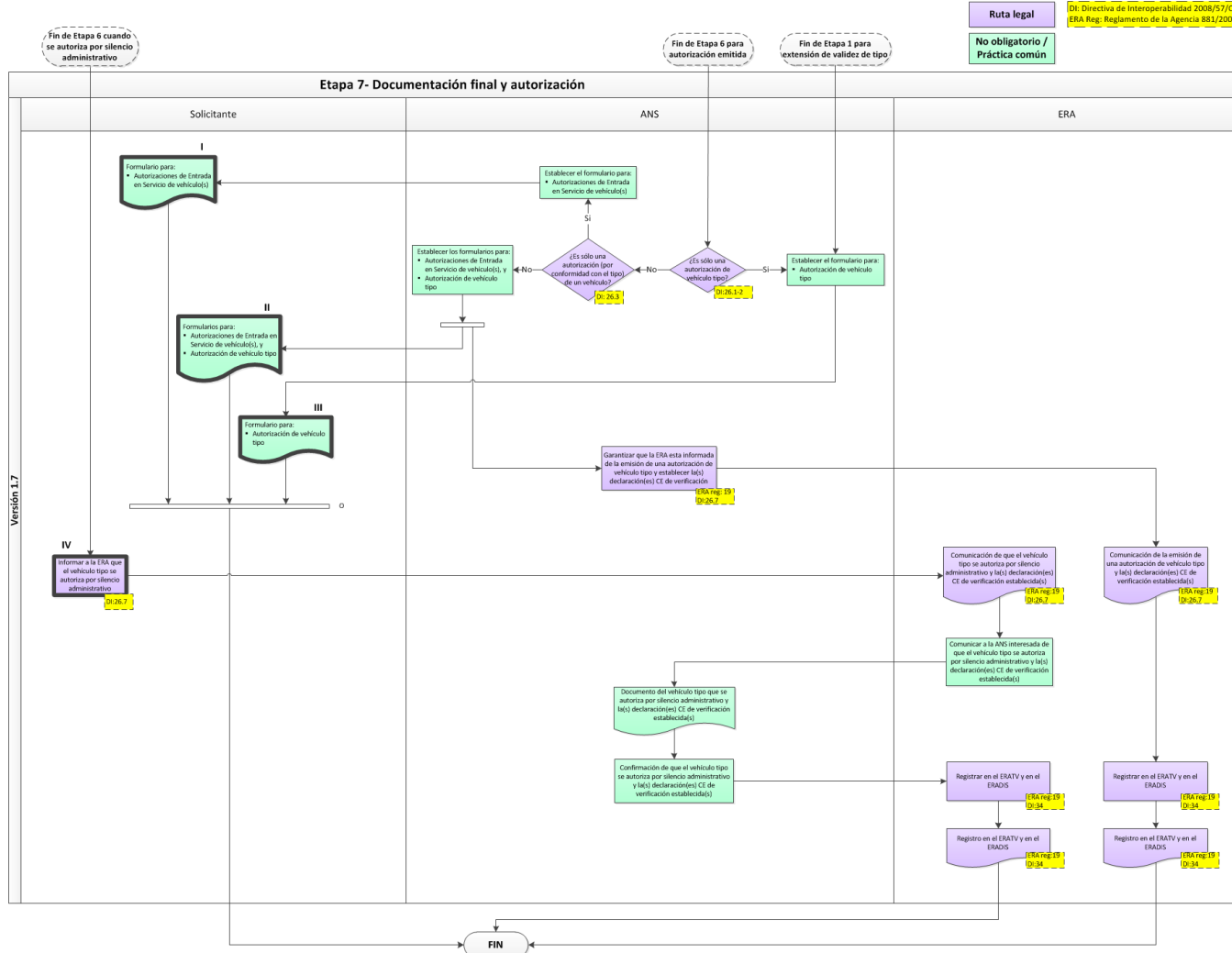
Etapa 7. Documentación final y autorización

Información relativa al NLF que se deberá suministrar junto con los diagramas de flujo

Especificar:

- el formato de la autorización concedida (de tipo de vehículo o de autorización de entrada en servicio de un vehículo);
- procedimiento para informar a la Agencia sobre la autorización por silencio administrativo del tipo de vehículo.

Parte 1 del documento de referencia: Guía de aplicación



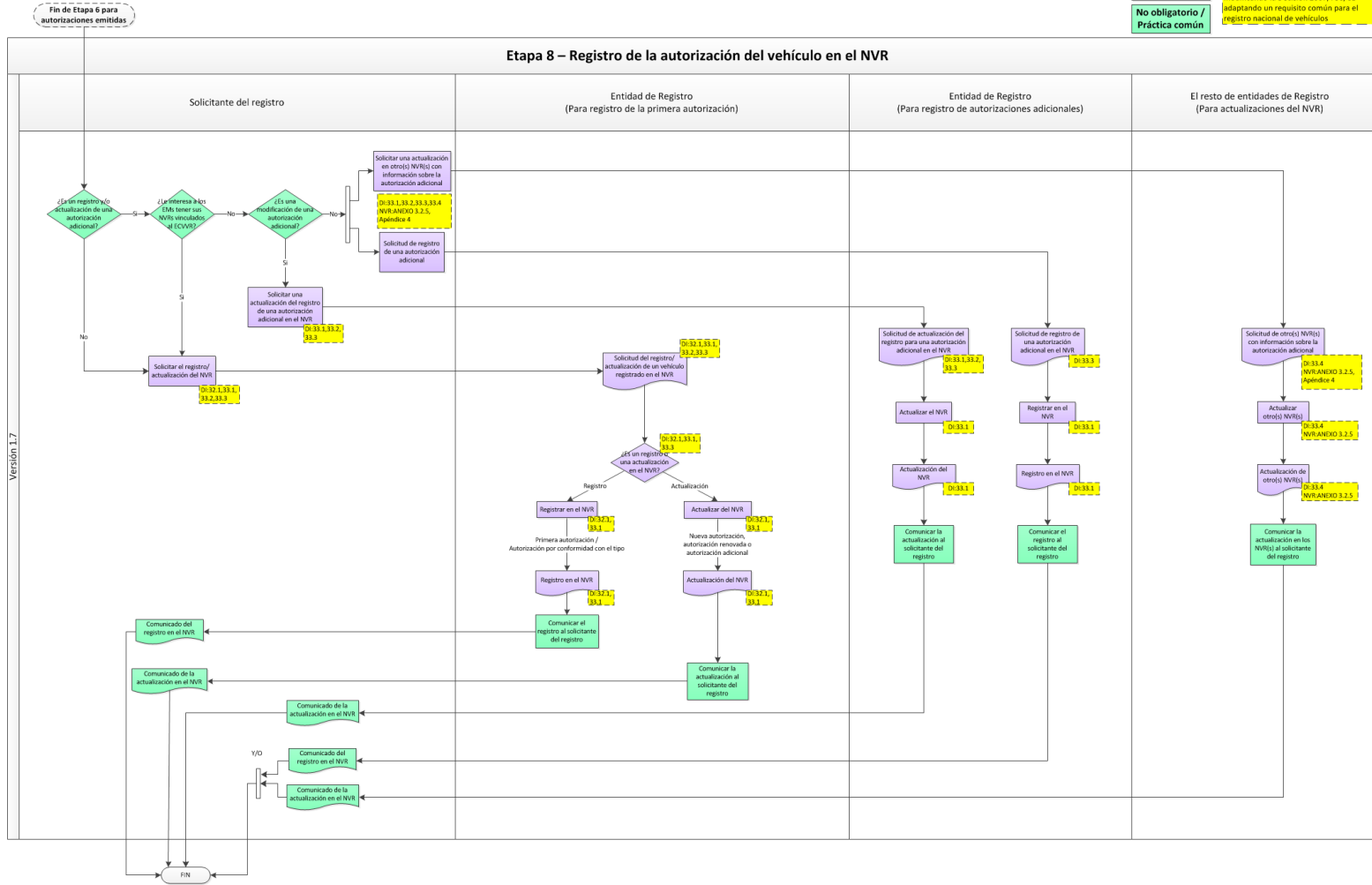


Etapa 8 – Registro de la autorización del vehículo

Nota: Tal como se indicó en la versión 2.0 de la Guía de aplicación, el registro en el NVR no forma parte del proceso de autorización, ya que se produce después de esta. Esta etapa se ha añadido debido a las numerosas peticiones de contar con una descripción del proceso práctico.



Ruta legal
 No obligatorio / Práctica común
 DI. Directiva de Interoperabilidad 2008/57/CE
 NVR: Decisión de la Comisión 2011/107/UE
 modificando la Decisión 2007/756/CE
 adaptando un requisito común para el registro nacional de vehículos



NB: Se invita a los solicitantes a que cumplimenten esta plantilla durante el proceso de autorización, ya que satisface los requisitos legales del Registro ERATV y ofrece una información completa a todos los participantes en el proceso de autorización.

ANNEX III- PLANTILLA DE SOLICITUD

Título (designación del vehículo y número de referencia del propio solicitante)

Estado de la plantilla

ESTUDIO PRELIMINAR

EVALUACIÓN

EXPEDIENTE DE
AUTORIZACIÓN

Gestión de las versiones

Versión:

Fecha de la versión:

1 SOLICITANTE

Nombre del solicitante

Dirección postal

Código postal

Ciudad/país

Teléfono

Correo electrónico oficial

Sitio web

2 PERSONA DE CONTACTO

Nombre

Título/función

Teléfono

Correo electrónico



3 ENTIDAD CONTRATANTE	
Nombre de la entidad contratante	<input type="checkbox"/> La entidad contratante coincide con el solicitante
Dirección postal	
Código postal	Ciudad/país
Teléfono	Correo electrónico oficial
Sitio web	
4 LA SOLICITUD SE REFIERE A: Ref.: Anexo II, sección 2.6, de la Directiva 2008/57/CE	
Trenes automotores térmicos o eléctricos	
<input type="checkbox"/> Una composición fija	
<input type="checkbox"/> Una unidad acoplada eléctrica o diésel	
<input type="checkbox"/> Un vehículo automotor	
Unidades motrices térmicas o eléctricas	
<input type="checkbox"/> Una locomotora	
<input type="checkbox"/> Una locomotora de maniobras	
Coches de viajeros y otros vehículos asociados:	
<input type="checkbox"/> Un coche remolque con cabina	
<input type="checkbox"/> Un furgón	
<input type="checkbox"/> Un coche	
<input type="checkbox"/> Un vagón para el transporte de automóviles	
<input type="checkbox"/> Una composición fija de coches	
Equipo móvil de construcción y mantenimiento de infraestructuras ferroviarias	
<input type="checkbox"/> Máquinas de vía (OTM)	
<input type="checkbox"/> Vehículos de inspección de infraestructuras	
Vagones de mercancías, REGLAMENTO (UE) Nº 321/2013 DE LA COMISIÓN	
<input type="checkbox"/> Vagones de mercancías, incluidos los vehículos diseñados para el transporte de camiones	
5 FINALIDAD DEL USO DE LOS VEHÍCULOS Y LAS REDES PREVISTAS EN RELACIÓN CON LAS CUALES SE DETERMINARÁ LA COMPATIBILIDAD TÉCNICA	



Indíquense todas las «restricciones codificadas» (con arreglo a la decisión RMN, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV)

Indíquense todas las «Restricciones no codificadas» (ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV)

6 Tipo de solicitud:

- Primera autorización de un vehículo o tipo de vehículo.
- Nueva autorización de un vehículo o tipo de vehículo rehabilitado o renovado.
- Autorización adicional de un vehículo o tipo de vehículo que ya haya sido autorizado por un EM de la UE como vehículo conforme o no conforme con las ETI.
- Autorización renovada de un tipo de vehículo cuya autorización ya no es válida.
- Autorizaciones posteriores de los vehículos que se ajustan a un tipo de vehículo autorizado (autorización de vehículos del mismo tipo).

7 Autorizaciones de vehículos anteriores

Autorización de vehículo anterior: Sí: No:

ANS

Fecha de APS

Número de referencia EIN

8 Ámbito y definición del proyecto de autorización

Información del proyecto de autorización general

Ámbito técnico e interfaces



Plan del proyecto de autorización, programa, hitos
Fecha de inicio del proyecto
Fecha de firma del contrato
Fecha de finalización de expediente técnico (prevista)
Fecha de finalización del expediente técnico (real)
Fecha de APIS (prevista)
Fecha de primera explotación (prevista)
Exenciones solicitadas con arreglo a la versión o versiones de la ETI: expónganse los motivos de la solicitud de exenciones



9 CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL VEHÍCULO, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV		
	Parámetro	
0	Identificación del tipo	
0,1	IDENTIFICADOR DE TIPO	
0,2	Versiones incluidas en este tipo	
0,3	Fecha de registro en el RETAV	
1	Información general	
1,1	Denominación del tipo	
1,2	Denominación alternativa del tipo	
1,3	Nombre del fabricante	
1,4	Categoría	
1,5	Subcategoría	
2	Conformidad con las ETI	
2,1	Conformidad con la ETI	
2,2	Referencia de los «certificados CE de examen de tipo» (si se aplica el módulo SB) y/o «certificados CE de examen de diseño» (si se aplica el módulo SHI)	
2,3	Casos específicos aplicables (casos específicos en relación con los cuales se haya evaluado la conformidad)	
2,4	Secciones de ETI con las que no hay conformidad	
3	Autorizaciones	
3,1	Autorización en	
3.1.1	Estado miembro de autorización	
3.1.2	Situación actual	
3.1.2.1	Situación	
3.1.2.2	Validez de la autorización (si definida)	



3.1.2.3	Restricciones codificadas	
3.1.2.4	Restricciones no codificadas	
3.1.3	Antecedentes históricos	
3.1.3.1	Autorización original	
3.1.3.1.1	Fecha	
3.1.3.1.2	Titular de la autorización	
3.1.3.1.3	Documento de referencia de la autorización	
3.1.3.1.4	Referencias del certificado nacional (si procede)	
3.1.3.1.5	Parámetros en relación con los cuales se ha evaluado la conformidad con las normas nacionales aplicables	
3.1.3.1.6	Observaciones	
3.1.3.X	Modificación de autorización	
3.1.3.X.1	Tipo de modificación	
3.1.3.X.2	Fecha	
3.1.3.X.3	Titular de la autorización (si procede)	
3.1.3.X.4	Documento de referencia de modificación de la autorización	
3.1.3.X.5	Referencias del certificado nacional (si procede)	
3.1.3.X.6	Normas nacionales aplicables (si procede)	
3.1.3.X.7	Observaciones	
3.X	Autorización en	
4	Características técnicas del vehículo	
4,1	Características técnicas generales	
4.1.1	Número de cabinas de conducción	
4.1.2	Velocidad	
4.1.2.1	Velocidad máxima de fábrica	
4.1.2.2	Velocidad máxima en vacío	



4.1.3	Ancho del juego de ruedas	
4.1.4	Condiciones de utilización relativas a la formación de trenes	
4.1.5	Número máximo de composiciones o locomotoras acopladas en múltiple	
4.1.6	Número de elementos en la rama de vagones de mercancías (solo para la subcategoría «rama de vagones de mercancías»)	
4.1.7	Marcado de letras	
4.1.8	El tipo cumple los requisitos necesarios para que la autorización del vehículo concedida por un Estado miembro sea válida en otro Estado miembro	
4.1.9	Mercancías peligrosas para las que el vehículo sea adecuado (código del contenedor cisterna)	
4.1.10	Categoría estructural	
4,2	Gálbo cinemático del vehículo	
4.2.1	Gálbo cinemático del vehículo (gálbo interoperable)	
4.2.2	Gálbo cinemático del vehículo (otros gálbos evaluados según el método cinemático)	
4,3	Condiciones ambientales	
4.3.1	Intervalo térmico	
4.3.2	Desnivel	
4.3.3	Condiciones de nieve, hielo y granizo	
4.3.4	Levantamiento del balasto (solo para vehículos de $v \geq 190$ km/h)	
4,4	Seguridad contra incendios	
4.4.1	Categoría de seguridad contra incendios	
4,5	Masa teórica y cargas de diseño	



4.5.1	Carga útil permisible para diferentes categorías de líneas	
4.5.2	Masa teórica	
4.5.2.1	Masa teórica en condiciones de funcionamiento	
4.5.2.2	Masa teórica bajo carga útil normal	
4.5.2.3	Masa teórica bajo carga útil excepcional	
4.5.3	Carga estática por eje	
4.5.3.1	Carga estática por eje en condiciones de funcionamiento	
4.5.3.2	Carga estática por eje bajo carga útil normal/carga útil máxima para vagones de mercancías	
4.5.3.3	Carga estática por eje bajo carga útil excepcional	
4.5.4	Fuerza cuasi estática de guía (si supera el límite definido en la ETI o si no está definida en la ETI)	
4,6	Comportamiento dinámico del material rodante	
4.6.1	Insuficiencia de peralte (aceleración lateral descompensada máxima) en relación con la cual haya sido evaluado el vehículo	
4.6.2	Vehículo equipado con sistema de compensación de insuficiencia de peralte («vehículo pendular»)	
4.6.3	En límites de servicio de conicidad equivalente (o perfil de rueda desgastada) en relación con los cuales se haya probado el vehículo	
4,7	Frenado	
4.7.1	Desaceleración máxima del tren	
4.7.2	Frenado de servicio	



4.7.2.1	Rendimiento de frenado en rampas fuertes con carga útil normal	
4.7.2.1.1	Caso de referencia de ETI	
4.7.2.1.2	Velocidad (si no se indica caso de referencia)	
4.7.2.1.3	Pendiente (si no se indica caso de referencia)	
4.7.2.1.4	Distancia (si no se indica caso de referencia)	
4.7.2.1.5	Tiempo (si no se indica distancia) (si no se indica caso de referencia)	
4.7.3	Freno de estacionamiento	
4.7.3.1	Todos los vehículos de este tipo deben ir equipados con un freno de estacionamiento (freno de estacionamiento obligatorio para vehículos de este tipo)	
4.7.3.2	Tipo de freno de estacionamiento (si el vehículo va equipado con uno)	
4.7.3.3	Pendiente máxima sobre la que se mantiene inmovilizada la unidad exclusivamente con el freno (si el vehículo va equipado con uno)	
4.7.4	Sistemas de frenado instalados en el vehículo	
4.7.4.1	Freno por corrientes de Foucault	
4.7.4.1.1	Freno por corrientes de Foucault instalado	
4.7.4.1.2	Posibilidad de impedir el uso del freno de Foucault (solamente si el vehículo lleva instalado un freno de Foucault)	
4.7.4.2	Freno magnético	
4.7.4.2.1	Freno magnético instalado	



4.7.4.2.2	Posibilidad de impedir el uso del freno magnético (solamente si el vehículo lleva instalado un freno magnético)	
4.7.4.3	Freno de recuperación (solo vehículos de tracción eléctrica)	
4.7.4.3.1	Freno de recuperación instalado	
4.7.4.3.2	Posibilidad de impedir el uso del freno de recuperación (solamente si el vehículo lleva instalado un freno de recuperación)	
4,8	Características geométricas	
4.8.1	Longitud del vehículo	
4.8.2	Diámetro mínimo de la rueda en servicio	
4.8.3	Restricciones de maniobra	
4.8.4	Radio mínimo de curva en planta admisible	
4.8.5	Radio mínimo de curva vertical convexa admisible	
4.8.6	Radio mínimo de curva vertical cóncava admisible	
4.8.7	Altura de la plataforma de carga (para vagones planos y transporte combinado)	
4.8.8	Idoneidad para transporte en transbordadores	
4,9	Equipos	
4.9.1	Tipo de acoplamiento en los extremos (con indicación de las fuerzas de tensión y de compresión)	
4.9.2	Control del estado de los soportes de los ejes (detección de calentamiento de soportes de ejes)	
4.9.3	Lubricación de las pestañas	



4.9.3.1	Dispositivo de lubricación de las pestañas instalado	
4.9.3.2	Posibilidad de impedir el uso del dispositivo de lubricación (solamente si el vehículo lleva instalado un dispositivo de lubricación de las pestañas)	
4,10	Suministro de energía	
4.10.1	Sistema de suministro de energía	
4.10.2	Potencia máxima (indicar para cada sistema de suministro de energía con que va equipado el vehículo)	
4.10.3	Corriente nominal máxima de la catenaria (indicar para cada sistema de suministro de energía con que va equipado el vehículo)	
4.10.4	Corriente máxima en parada por pantógrafo (indicar para cada sistema de corriente continua con que va equipado el vehículo)	
4.10.5	Altura de interacción del pantógrafo con los hilos de contacto (desde la superficie del carril) (indicar para cada sistema de suministro de energía con que va equipado el vehículo)	
4.10.6	Cabeza del pantógrafo (indicar para cada sistema de suministro de energía con que va equipado el vehículo)	
4.10.7	Número de pantógrafos en contacto con la catenaria (indicar para cada sistema de suministro de energía con que va equipado el vehículo)	



4.10.8	Distancia más corta entre dos pantógrafos en contacto con la catenaria (indicar para cada sistema de suministro de energía con que va equipado el vehículo; indicar para mando único y, si procede, múltiple) (solo si el número de pantógrafos elevados es superior a uno)	
4.10.9	Tipo de catenaria utilizado para la prueba de rendimiento de captación de corriente (indicar para cada sistema de suministro de energía con que va equipado el vehículo) (solo si el número de pantógrafos elevados es superior a uno)	
4.10.10	Material de la llanta de rozamiento del pantógrafo con que puede ir equipado el vehículo (indicar para cada sistema de suministro de energía con que va equipado el vehículo)	
4.10.11	Dispositivo de bajada automática del pantógrafo instalado (indicar para cada sistema de suministro de energía con que va equipado el vehículo)	
4.10.12	Contador de energía para fines de facturación conforme a la ETI instalado a bordo	
4,11	Características relacionadas con el ruido	
4.11.1	Nivel del ruido de paso (dB(A))	
4.11.2	Nivel del ruido de paso medido en condiciones de referencia	
4.11.3	Nivel del ruido estacionario (dB(A))	



4.11.4	Nivel del ruido de puesta en marcha (dB(A))	
4,12	Características relacionadas con los pasajeros	
4.12.1	Características generales relacionadas con los pasajeros	
4.12.1.1	Número de asientos fijos	
4.12.1.2	Número de aseos	
4.12.1.3	Número de plazas en cama	
4.12.2	Características relacionadas con PMR	
4.12.2.1	Número de asientos reservados	
4.12.2.2	Número de espacios para silla de ruedas	
4.12.2.3	Número de aseos accesibles para PMR	
4.12.2.4	Número de plazas en cama accesibles en silla de ruedas	
4.12.3	Entrada y salida de pasajeros	
4.12.3.1	Alturas de los andenes para las que el vehículo esté diseñado	
4.12.3.2	Descripción de cualquier ayuda integrada para la subida a bordo (si facilitada)	
4.12.3.3	Descripción de cualquier ayuda portátil para la subida a bordo tenida en cuenta en el diseño del vehículo para cumplir los requisitos de la ETI PMR	
4,13	Equipos CMS a bordo (solo para vehículos con cabina de conducción)	
4.13.1	Señalización	
4.13.1.1	Equipo ETCS a bordo y su nivel	
4.13.1.2	Versión básica de ETCS (x.y). Si la versión no es plenamente compatible se indicará entre paréntesis	



4.13.1.3	Equipo ETCS a bordo para recepción de información de funcionalidad infill a través de lazo o GSM-R	
4.13.1.4	Aplicaciones nacionales de ETCS implementadas (NID_XUSER del Paquete 44)	
4.13.1.5	Sistemas de protección del tren, control y aviso, de clase B u otros, instalados (sistema y, si procede, versión)	
4.13.1.6	Condiciones especiales implantadas a bordo para alternar entre distintos sistemas de protección del tren, control y aviso	
4.13.2	Radiocomunicación	
4.13.2.1	Equipo GSM-R a bordo y su versión (FRS y SRS)	
4.13.2.2	Número de puestos de GSM-R en la cabina de conducción para la transmisión de datos	
4.13.2.3	Sistemas instalados de radio de clase B u otros (sistema y, si procede, versión)	
4.13.2.4	Condiciones especiales implementadas a bordo para alternar entre diferentes sistemas de radiocomunicación.	
4,14	Compatibilidad con los sistemas de detección de trenes	
4.14.1	Tipo de sistemas de detección de trenes para los que el vehículo haya sido diseñado y evaluado	
4.14.2	Características detalladas del vehículo relativas a la compatibilidad con los sistemas de detección de trenes	



4.14.2.1	Distancia máxima entre dos ejes consecutivos	
4.14.2.2	Distancia mínima entre dos ejes consecutivos	
4.14.2.3	Distancia entre el primer y el último eje	
4.14.2.4	Longitud máxima de la punta del vehículo	
4.14.2.5	Anchura mínima de la llanta de la rueda	
4.14.2.6	Diámetro mínimo de la rueda	
4.14.2.7	Grosor mínimo de la pestaña	
4.14.2.8	Altura mínima de pestaña	
4.14.2.9	Altura máxima de la pestaña	
4.14.2.10	Carga mínima por eje	
4.14.2.11	Componentes metálicos e inductivos – espacio libre entre las ruedas	
4.14.2.12	Material de las ruedas ferromagnético	
4.14.2.13	Producción máxima de enarenado	
4.14.2.14	Posibilidad de impedir utilización de enarenado	
4.14.2.15	Masa metálica del vehículo	
4.14.2.16	Impedancia máxima entre las ruedas opuestas de un eje montado	
4.14.2.17	Impedancia mínima del vehículo (entre las ruedas y el pantógrafo) (solo para vehículos equipados para 1 500V o 3 000V de corriente continua)	
4.14.2.18	Interferencias electromagnéticas causadas por el retorno de corriente en los raíles	



4.14.2.19	Emisiones electromagnéticas del tren con respecto a la compatibilidad con los sistemas de detección de trenes	
-----------	---	--

10 INFORMACIÓN CMS NECESARIA PARA LA AUTORIZACIÓN DEL SUBSISTEMA ETCS A BORDO

10.1	Pantalla ETCS (DMI) (fabricante, versión de hardware, versión de software)	
10.2	Equipo de odometría (fabricante, versión de hardware, versión de software)	
10.3	Dispositivo de control de la actividad del maquinista (fabricante, versión de hardware, versión de software)	
10.4	Registro de datos jurídicos a bordo (fabricante, versión de hardware, versión de software)	
10.5	Pantalla GSM-R (DMI) (fabricante, versión de hardware, versión de software)	



11 PROCESO DE AUTORIZACIÓN	
Organismo notificado (es posible que haya más de un ON)	
Nombre del organismo notificado I	Número de identificación del ON
Dirección postal	
Código postal	Ciudad/país
Teléfono	Correo electrónico oficial
Sitio web	
Nombre del organismo notificado II	Número de identificación del ON
Dirección postal	
Código postal	Ciudad/país
Teléfono	Correo electrónico oficial
Sitio web	



12 ORGANISMO DESIGNADO (es posible que haya más de un OD)	
Nombre del OD I	
Dirección postal	
Código postal	Ciudad/país
Teléfono	Correo electrónico oficial
Sitio web	
4.2 Nombre del OD II	
Dirección postal	
Código postal	Ciudad/país
Teléfono	Correo electrónico oficial
Sitio web	





15 ESPECIFICACIONES, NORMAS, REGLAS Y NORMAS TÉCNICAS NACIONALES EN EL PROCESO DE AUTORIZACIÓN:	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	
25	



Anexo: Contenido de la Plantilla de solicitud

Nombre del vehículo y referencia propia del solicitante

El solicitante debe indicar aquí el nombre o tipo del vehículo y su número de referencia propio. También puede añadirse una fotografía.

Estado de la plantilla / Gestión de las versiones

Estado de la plantilla:

Los tres conceptos siguientes comprenden las principales etapas del Marco jurídico europeo:

- Estudio preliminar (fase S2 MJN - Estudio preliminar): en esta fase, el solicitante recibe una descripción general de su Proyecto, «la estrategia de autorización», que comprende los casos objeto de autorización, las normas técnicas (ETI, las normas nacionales, excepciones si las hubiera) y los procedimientos de verificación, incluidos los análisis de riesgos que se llevarán a cabo o los ensayos que se realizarán.

Observación: El documento puede utilizarse en la fase temprana de un proceso de autorización y antes de la reunión de estudio preliminar.

- Evaluación (fase S3 MJN - Evaluación): La plantilla puede utilizarse durante la evaluación de autorización como estado intermedio que aporte una descripción más detallada del Proyecto a las ANS.
- Autorización/expediente técnico (fase S6 MJN - Recopilación del expediente técnico y presentación de la solicitud): El solicitante recopila los expedientes técnicos y actualiza la plantilla con información final tal como los parámetros ERATV.

Gestión de las versiones / fecha:

El solicitante debe actualizar la versión del documento cuando se produce un cambio.

Capítulos 1 a 3: Información relacionada con el solicitante:

Esta parte debe facilitar toda la información de contacto necesaria en relación con el solicitante y/o con la entidad contratante que desempeña la función de solicitante.

El solicitante puede ser un consorcio compuesto por varias entidades.

Capítulo 4: Información relacionada con la solicitud que se autorizará:

El solicitante debe definir a qué tipo de material rodante o a qué tipo de vagón se refiere la autorización.

Se ofrecen definiciones detalladas en:

- Anexo I, sección 1.2, de la Directiva 2008/57/CE.
- Anexo II, sección 2.7, de la Directiva 2011/18/UE.
- Sección 2 de la ETI VAG y ETI LOC&PAS.

Capítulo 5: Finalidad del uso de los vehículos y de las redes previstas en relación con las cuales se determinará la compatibilidad técnica

El solicitante debe explicar aquí la condición de uso y/o las restricciones de los vehículos y las redes previstas en relación con las cuales se determinará la compatibilidad técnica.

También hay espacio para informar a la ANS sobre las restricciones codificadas y no codificadas. Las restricciones se explican en la Decisión RMN (Decisión 2007/756/CE modificada por la Decisión 2011/107/UE) y en los documentos ERA/TD/2011-09/INT y ERA/GUI/01-2012/INT.

Capítulo 6: Tipo de solicitud:

El solicitante propone el supuesto de autorización para su solicitud. Para la definición de los distintos supuestos de autorización, consúltese la plantilla y/o el capítulo 4.3 de la guía de aplicación del Documento de referencia. El supuesto de autorización se presenta a las ANS durante la reunión de estudio preliminar.

Capítulo 7: Autorizaciones de vehículos anteriores

El solicitante cumplimenta la información relativa a las autorizaciones de vehículos/tipos anteriores con los elementos siguientes:

- ANS: Nombre de la ANS que otorgó la autorización de vehículo/tipo anterior
- Fecha de APS: Fecha(s) de la expedición de la autorización de puesta en servicio
- Número de referencia EIN: para la definición, consúltese la Decisión 2007/756/CE modificada por la Decisión 2011/107/UE.

Nota: La información citada está disponible en su totalidad en la autorización de puesta en servicio (APS) anterior.

Capítulo 8: Ámbito y definición del proyecto de autorización

En este capítulo, el solicitante ofrece una descripción general de los proyectos:

- Información general sobre el vehículo/tipo que se va a autorizar
- Ámbito técnico e interfaces: el solicitante debe definir qué subsistema comprende la solicitud (material rodante, control-mando y señalización a bordo, etc.)
- Plan, programa e hitos del proyecto de autorización
- Exenciones solicitadas con arreglo a la versión o versiones de la ETI: expónganse los motivos de la solicitud de exenciones: en cuanto a las exenciones a la aplicación de la ETI, el solicitante debe remitirse al artículo 9 de la Directiva 2008/57/CE y al marco jurídico nacional vigente.

Capítulo 9: Características técnicas del vehículo, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV

El solicitante debe aportar a las ANS las características o los parámetros técnicos del vehículo sobre la base del Registro europeo de vehículos ferroviarios autorizados (ERATV). La estructura de este capítulo es la misma que la del ERATV.

Para más información sobre el ERATV, se ha publicado una guía de aplicación «ERA/GUI/01-2012/INT» en la siguiente dirección: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/ERATV-Application-Guide.aspx>.

Capítulo 10: INFORMACIÓN CMS NECESARIA PARA LA AUTORIZACIÓN DEL SUBSISTEMA ETCS A BORDO

En este capítulo, el solicitante debe aportar información adicional sobre el sistema ETCS a bordo.

Capítulos 11-12

El solicitante debe dar información de contacto sobre los organismos de evaluación a los que está previsto recurrir. Estos capítulos comprenden lo siguiente: Organismo notificado para la evaluación de las ETI, organismo designado para la evaluación de las normas nacionales y organismo de evaluación de riesgos para la evaluación MCS cuando sea necesaria.

Capítulo 13: CERTIFICADOS EXPEDIDOS CON ARREGLO A NORMAS NACIONALES Y CERTIFICADOS UTILIZADOS PARA DETERMINAR LA COMPATIBILIDAD TÉCNICA CON ARREGLO AL anexo VI de la Directiva 2008/57/CE

El solicitante recopila un «expediente técnico que acompaña la declaración CE». Ese expediente contiene todos los documentos de apoyo necesarios para autorización de puesta en servicio, a saber:

- Todos los expedientes de ON y OD (incluida toda la certificación)

-
- *****
- Todos los demás expedientes exigidos por la legislación de la UE aplicable, incluidos dibujos, etc., según se establece en el apartado 2.4 del anexo VI de la Directiva 2008/57/CE.
 - Los demás elementos necesarios para la autorización y el uso continuado del subsistema/vehículo (incluidos los límites y las condiciones de uso)

En este capítulo, el solicitante debe hacer referencias a los documentos incluidos en el expediente técnico, a saber:

- Declaración CE de verificación del vehículo
- Certificados CE de verificación sobre la base de las ETI facilitados por los ON
- Declaración CE de verificación de los componentes de interoperabilidad
- Cualquier declaración de verificación intermedia (DVI)
- Expediente técnico elaborado por los ON
- Certificados de verificación CE basados en normas nacionales facilitadas por los OD
- Expediente técnico elaborado por los OD
- Informes de evaluación de seguridad basados en la evaluación de riesgos MCS
- Documentación exigida por otras directivas, incluidos certificados de terceros, si son necesarios.

Capítulo 15: ESPECIFICACIONES, NORMAS, REGLAS Y NORMAS TÉCNICAS NACIONALES EN EL PROCESO DE AUTORIZACIÓN

El solicitante es responsable del cumplimiento de todos los requisitos esenciales de la totalidad de la legislación aplicable.

Este capítulo debe completarse con **las especificaciones obligatorias en:**

- Especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI)
- Normas técnicas nacionales
- Normas citadas directamente en la ETI y/o en normas técnicas nacionales
- Otros requisitos jurídicos

Y con las **especificaciones no obligatorias en:**

- Normas EN armonizadas
- Otras normas y documentos públicos
- Normas de empresa.

Capítulos 16 y 17:

El solicitante debe confirmar que la información facilitada es correcta y completa.