

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES, UNIÓN EUROPEA Y COOPERACIÓN

- 668** *Acuerdo entre las Autoridades Nacionales de Seguridad de Portugal y del Reino de España referente a la seguridad operacional e interoperabilidad de las actividades ferroviarias en las secciones fronterizas, hecho en Madrid y Lisboa el 14 de diciembre de 2023.*

ACUERDO ENTRE LAS AUTORIDADES NACIONALES DE SEGURIDAD DE PORTUGAL Y DEL REINO DE ESPAÑA REFERENTE A LA SEGURIDAD OPERACIONAL E INTEROPERABILIDAD DE LAS ACTIVIDADES FERROVIARIAS EN LAS SECCIONES FRONTERIZAS

REUNIDOS

Don Francisco Javier Flores García, Presidente de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF), que actúa en virtud de las competencias asignadas por el R. D. 1072/2014, de 19 de diciembre, por el que se crea la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y se aprueba su Estatuto.

Dr. João Jesus Caetano, Presidente del Consejo Directivo del Instituto da Mobilidade e dos Transportes - IMT, I.P., representando a la Autoridad Nacional de Seguridad Ferroviaria de Portugal, de acuerdo con lo establecido en el artículo 3, m), del Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de octubre, y se aprueba la organización del Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.

ACUERDAN

I. Acrónimos y definiciones

Se listan a continuación los acrónimos utilizados en el presente acuerdo:

- APM: Autorización de puesta en el mercado.
- AESF: Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (ANS del Reino de España).
- ANS: Autoridad Nacional de Seguridad.
- CSU: Certificado de seguridad único.
- EF: Empresa ferroviaria.
- AI: Administrador de la Infraestructura.
- IMT: Instituto da Mobilidade e dos Transportes (ANS de Portugal).
- SGS: Sistema de Gestión de Seguridad.

En la aplicación de este acuerdo se entiende como sección fronteriza la línea o tramo ferroviario comprendido entre dos estaciones frontera, definidas como tales en el anexo I. Las estaciones frontera entre España y Portugal se definen en el anexo I.

II. Ámbito

El presente acuerdo se celebra entre el Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P (IMT) por parte de Portugal, y la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) por parte del Reino de España, que intervienen como Autoridades Nacionales de Seguridad (ANS) en el sentido que se recoge en la Directiva 2016/798/UE.

Este acuerdo tiene por objeto la cooperación entre las partes en relación a las actividades ferroviarias entre Portugal y España en materia de tráfico transfronterizo e

internacional (trenes de pasajeros, mercancías u otros, etc.). Las Directivas 2016/797 y 2016/798 promueven que las ANS de los estados miembros de la Unión Europea cooperen en materia de certificados para empresas ferroviarias (EF) y autorizaciones de vehículos.

El presente acuerdo se aplicará a las siguientes solicitudes relativas a tráficos entre ambos países, en el ámbito de las secciones fronterizas:

- CSU de empresas ferroviarias;
- Autorizaciones de vehículos.

Las partes firmantes se comprometen a cooperar y coordinarse para implementar enfoques comunes para las citadas autorizaciones y certificados, facilitando los servicios entre ambos países, simplificando la realización de trámites en lo posible.

Queda establecido que el presente acuerdo no podrá quebrantar el principio de respeto de la competencia territorial que le incumbe a cada ANS, ni restringir de ninguna manera las competencias materiales que les competen.

El presente acuerdo describe las disposiciones generales de cooperación entre las dos ANS, de conformidad con las normativas europeas, portuguesa y española. Las disposiciones técnicas y organizativas de los temas enunciados se detallan en los anexos técnicos.

III. Base legal

El presente acuerdo se inscribe en el marco de las disposiciones reglamentarias adoptadas por la Unión Europea, por Portugal y por España, que se indican a continuación.

En cuanto a la legislación de la Unión Europea, son de aplicación las siguientes disposiciones:

- Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea.
- Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre seguridad ferroviaria.
- Reglamento de Ejecución (UE) 2018/763 de la Comisión, de 9 de abril de 2018, por el que se establecen las modalidades prácticas para la expedición de certificados de seguridad únicos a empresas ferroviarias con arreglo a la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se deroga el Reglamento (CE) 653/2007 de la Comisión.
- Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545 de la Comisión, de 4 de abril de 2018, por el que se establecen las disposiciones prácticas relativas a la autorización de vehículos ferroviarios y al proceso de autorización de tipo de vehículos ferroviarios con arreglo a la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo.
- Reglamento Delegado (UE) 2018/761 de la Comisión, de 16 de febrero de 2018, por el que se establecen métodos comunes de seguridad comunes para la supervisión por las autoridades nacionales de seguridad tras la expedición de un certificado de seguridad único o una autorización de seguridad con arreglo a la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (UE) 1077/2012 de la Comisión.

Respecto a la legislación portuguesa, son de aplicación las siguientes disposiciones legales:

- Decreto-lei n.º 91/2020, de 20 de outubro, relativo à Interoperabilidade Ferroviária.
- Decreto-lei n.º 85/2020, de 13 de outubro, relativo à Segurança Ferroviária.

Respecto a la legislación española, son de aplicación las siguientes disposiciones legales:

- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario. Disposición adicional decimoséptima sobre secciones fronterizas.
- Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre Seguridad Operacional e Interoperabilidad Ferroviarias.

IV. Desarrollo de los temas

La validez de los CSU y las autorizaciones de vehículos hasta la o las estaciones fronterizas del estado miembro vecino implica una definición precisa y compartida de los límites de las secciones fronterizas. De acuerdo con la Directiva 2016/798 (artículo 10.8), así como de acuerdo con los reglamentos (UE) 2018/545 (artículo 4.8) y 2018/763 (artículo 3.11), la definición de las secciones fronterizas debe establecerse en base a las características y las normas de explotación similares en las dos redes.

El anexo I presenta la lista de las secciones fronterizas entre Portugal y España, así como una definición funcional de los límites operacionales de cada sección.

IV.I Evaluación de CSU en las secciones frontera.

El artículo 10.8 de la Directiva 2016/798 establece que un CSU emitido en el territorio de un estado miembro puede ser válido sin ampliación del ámbito de operación y, en ciertas condiciones, hasta la estación fronteriza del país vecino.

En general, el objetivo será garantizar que el sistema de gestión de la seguridad (SGS) implementado por cada EF garantice el conocimiento y el cumplimiento de las normas nacionales pertinentes en el ámbito de operación en cuestión y tenga en cuenta las especificidades de las secciones fronterizas, si corresponde. Partiendo de ese criterio, podrá existir un reconocimiento mutuo de los CSU emitidos por una parte en la totalidad de la sección fronteriza y simplificar la validación necesaria por la otra parte.

Las partes acuerdan en particular:

- Informar a la otra ANS de cada solicitud que reciban de un CSU aplicable a las secciones fronterizas.
- Aplicar los criterios y el procedimiento según el anexo II de este acuerdo para emitir el CSU en las secciones fronterizas.
- Colaborar para simplificar todo lo posible la tramitación de las solicitudes.

IV.II Autorizaciones de vehículos para las secciones fronterizas.

El artículo 21.8 de la Directiva 2016/797 establece que la APM de un vehículo emitida en el territorio de un estado miembro puede ser válida sin ampliación del área de uso y, en ciertas condiciones, hasta la o las estaciones fronterizas del otro estado miembro.

Para ello, la APM debe asegurar que el vehículo es compatible con la sección fronteriza en su totalidad y cumple con las normas aplicables con ese tramo en ambos países. Si esto se verifica, la APM podrá ser válida sin tramitar una ampliación del área de uso.

Las partes acuerdan en particular:

- Informar a la otra ANS, de cada solicitud que reciban de una APM de vehículos aplicable a las secciones fronterizas.
- Aplicar los criterios y el procedimiento según el anexo III de este acuerdo para emitir la APM de vehículos en las secciones fronterizas.
- Colaborar para simplificar todo lo posible la tramitación de las solicitudes.

Este procedimiento también es de aplicación para la emisión de autorizaciones del tipo de vehículos (artículo 24) o para la actualización de autorizaciones para incorporar el área de uso de las secciones fronterizas (artículo 21.13).

V. Procedimiento de trabajo

Los procedimientos de emisión de un CSU hasta la estación frontera o autorizaciones de vehículos hasta la estación frontera se inician con la petición del solicitante. Una vez que una de las ANS reciba dicha solicitud, deberá comunicarlo a la ANS fronteriza para que ésta analice la validez de la documentación presentada, en concreto para la o las secciones frontera en las que el solicitante pretende operar.

La ANS fronteriza deberá comprobar que el solicitante ha entregado las evidencias de cumplimiento de los requisitos definidos en el anexo II o III, de tal modo que puedan evaluarse y verificarse dichas evidencias. La ANS correspondiente aplicará los métodos propios de evaluación en los que se integre la verificación del cumplimiento de los requisitos específicos establecidos en el anexo correspondiente de este acuerdo.

A lo largo del proceso de evaluación existirán cauces de comunicación fluida entre ambas ANS que permitirán:

- Complementar o aclarar, en su caso, los requisitos aplicables en la sección fronteriza.
- Colaborar en la evaluación de la documentación respecto a sus propias normas nacionales si la ANS receptora de la solicitud lo requiere.

Si la evaluación de la documentación realizada por la ANS fronteriza permite garantizar el cumplimiento de los requisitos a cumplir en las secciones frontera para las que se realiza la solicitud, la ANS receptora de la solicitud emitirá el CSU para el ámbito de operación hasta las estaciones frontera o la autorización de vehículos para el área de uso que incluya dichas secciones frontera.

Tras la toma de decisión, la ANS otorgante informará a la otra ANS, al mismo tiempo que entrega la resolución al solicitante.

VI. Comunicación

VI.1 Comunicación entre ANS.

Ambas partes se comprometen a comunicar lo antes posible cualquier hecho significativo que pueda ser de interés para la otra parte o que le afecte.

Mediante el presente Acuerdo, las partes se comprometen a promover el intercambio de sus códigos de buenas prácticas y experiencias concretas, con el objetivo de elevar el nivel de conocimiento de las ANS e incrementar el nivel de seguridad operacional del sistema ferroviario.

Cada parte se compromete a informar a la otra parte a su debido tiempo sobre cualquier dificultad con que pueda encontrarse en el contexto de la implementación de este acuerdo. En caso de dificultad en la interpretación o la ejecución del acuerdo, las partes se esforzarán por resolver diferencias de manera amistosa en el plazo más breve posible.

Las partes se comprometen, en caso de incidentes o accidentes en las secciones fronterizas, a cooperar para compartir rápidamente la información pertinente. Se comprometen, en la medida de lo posible y de conformidad con las normas de confidencialidad aplicables, a intercambiar las informaciones y análisis relevantes relativos a los informes y a las recomendaciones de los organismos de investigación de accidentes nacionales.

VI.II Identificación de representantes en cada ANS.

Cada ANS identificará y designará a las siguientes personas de contacto:

- Un representante para el seguimiento de la aplicación del presente acuerdo. Este representante debe tener un nivel adecuado para dirimir controversias que surjan en la aplicación del acuerdo. En el caso de la AESF, este representante será el Director de la AESF. En el caso de IMT, será el Presidente del Consejo Director.
- Una persona de contacto técnico de «evaluación de los CSU» responsable de la organización y el seguimiento de las solicitudes comunes.
- Una persona de contacto técnico de «evaluación de las autorizaciones de vehículos» responsable de la organización y el seguimiento de las solicitudes comunes.

Cada persona de contacto de las dos partes se encargará de proporcionar una dirección de correo electrónico y un número de teléfono que permita la comunicación directa entre interlocutores homólogos. Si así lo estima cada parte, podrá nombrarse una misma persona de contacto para varios de los ámbitos anteriores.

VII. Confidencialidad

Respetando las normas internacional, europea y nacional en materia de derecho de acceso a los documentos administrativos, las partes se comprometen a garantizar la confidencialidad de todos los documentos e informaciones que se intercambien.

La obligación de confidencialidad se aplica especialmente a las informaciones comunicadas libremente por las personas durante las actividades de evaluación y autorización, así como a los sucesos relacionados con la seguridad recabados entre las ANS.

Las informaciones se tratan respetando la normativa europea y nacional aplicable en la materia sobre la protección de las personas físicas acerca del tratamiento de datos de carácter personal.

Si una de las partes firmantes del presente acuerdo recibe una solicitud de acceso a documentos o informaciones que le han sido comunicados por otra ANS (firmante o no del presente acuerdo), la parte solicitante se dirigirá o será dirigida hacia la ANS titular que se encuentre en el origen del documento o de la información.

La obligación de confidencialidad seguirá vigente tras la extinción del presente acuerdo.

VIII. Conflicto de intereses

Cada parte adoptará todas las medidas necesarias para prevenir o poner fin a cualquier situación que pueda comprometer la ejecución imparcial y objetiva de este acuerdo. Cualquier conflicto de intereses durante la ejecución del presente acuerdo deberá notificarse sin demora a la otra parte por escrito.

Actuando de acuerdo con su marco regulatorio, cada parte se asegurará de que su personal relacionado directa o indirectamente con la cooperación en virtud de este acuerdo no se encuentre en una situación que pueda generar conflictos de intereses. Si fuera necesario, dicho personal se asignará a otras tareas no relacionadas con la cooperación y se sustituirá sin demora indebida, si es posible.

IX. Reuniones de seguimiento de este acuerdo

En el marco del seguimiento del presente acuerdo de cooperación, los responsables se reunirán regularmente, y en principio al menos una vez al año.

Durante dichas reuniones se realizará una evaluación del cumplimiento del acuerdo y podrán realizar cualquier sugerencia tendente al buen desarrollo de la implementación del acuerdo. En caso de necesidad expresada por al menos una de las ANS firmantes, podrán organizarse reuniones específicas.

X. Entrada en vigor y vigencia

El presente acuerdo entrará en vigor veinte días después de su firma por el conjunto de las partes implicadas.

No obstante, las partes deberán revisar los términos de este acuerdo dos años después de su entrada en vigor, pudiendo a partir de ahí ser revisado en cualquier momento que se considere necesario y conveniente por ambas ANS.

No obstante, cada parte podrá, en todo momento, previo preaviso de 30 (treinta) días, rescindir el presente acuerdo. Esta rescisión será notificada a la otra parte, por carta certificada con acuse de recibo.

ANEXOS TÉCNICOS

- Anexo I: listado de las secciones fronterizas.
- Anexo II: requisitos a cumplir para la emisión del CSU.
- Anexo III: requisitos a cumplir para la autorización de vehículos.

ANEXO I

Listado de secciones fronterizas

Este acuerdo tiene aplicación exclusiva en las secciones fronterizas en explotación entre España y Portugal que se indican en el cuadro 1.

La sección fronteriza incluye la infraestructura y las instalaciones que permiten la circulación de los trenes de maniobras entre las estaciones que se encuentran más próximas a la frontera, en las redes administradas por los AI de España y de Portugal.

El diagrama de señalización de las estaciones y secciones fronterizas se encuentra definido en la documentación específica de cada AI.

Las condiciones de circulación y de explotación en cada una de las secciones frontera serán definidas por los AI, en su parte de territorio, y cubrirán tanto las situaciones de circulación normal como degradada en su parte del territorio, debiendo ser respetadas por las EF.

Cuadro 1. Secciones fronterizas y sus límites

Secção Transfronteiriça/ Sección Fronteriza	Portugal	PK	Distância (km)	España	PK	Distancia (km)
Valença (Por) - Tuy (Esp).	Valença - Fronteira.	129,230 - 131,449	2,219	Tuy - Fronteira.	2,286 - 5,300	3,014
Vilar Formoso (Por) - Fuentes Ónoro (Esp).	Vilar Formoso - Fronteira.	250,809 - 252,533	1,724	Fuentes Ónoro - Fronteira.	122,548 - 123,968	1,420
Elvas (Por) - Badajoz (Esp).	Elvas - Fronteira.	264,100 - 275,611	11,511	Badajoz - Fronteira.	511,872 - 517,600	5,728

ANEXO II

Requisitos a cumplir para la emisión del CSU

1. Objeto

El objeto del presente anexo es establecer las disposiciones comunes de cooperación entre las partes para la emisión de un CSU cuyo ámbito incluya alguna de las secciones fronterizas establecidas en el anexo I de este acuerdo.

2. *Ámbito de aplicación*

Este anexo se aplica a todas las solicitudes de CSU cuya área de operación incluya un territorio nacional y una o más estaciones fronterizas del estado vecino.

Esto se basa en particular en el artículo 3, punto 11, del Reglamento (UE) 2018/763.

3. *Evaluación del cumplimiento de las normas nacionales pertinentes notificadas*

3.1 Principios.

El anexo I, punto 8, del Reglamento (UE) 2018/763 especifica los documentos que deben presentarse para la parte nacional de la evaluación (por cada Estado miembro que corresponda en función del ámbito de operación previsto), a saber:

– Descripción u otro elemento que ponga de manifiesto el modo en que las medidas de gestión de la seguridad abordan las normas nacionales pertinentes notificadas de conformidad con el artículo 8 de la Directiva (UE) 2016/798.

– Referencias cruzadas entre el sistema de gestión de la seguridad y los requisitos dispuestos en las normas nacionales pertinentes).

En el caso particular de que el ámbito solicitado para el CSU incluya una sección fronteriza, el solicitante deberá incluir de manera expresa, dentro de la documentación antes citada, la justificación de que a través de su sistema de gestión de seguridad da cumplimiento a los requisitos aplicables a dicha sección en ambos países, de conformidad a lo establecido en los puntos siguientes.

Las partes acuerdan establecer un análisis simplificado para el perímetro de la sección fronteriza.

Dentro del marco del análisis específico en la sección fronteriza, las partes acuerdan establecer una consulta sistemática de la otra ANS respectivamente para cada solicitud de certificado.

Los documentos relacionados con la sección fronteriza deberán ser suministrados por la EF en los dos idiomas, en español y en portugués, salvo acuerdo entre las partes.

Para los intercambios y la cooperación entre las dos ANS, el idioma se determinará de común acuerdo.

Puede considerarse el uso de intérpretes, si es necesario.

3.2 Requisitos para las secciones fronterizas.

Las ANS pondrán a disposición de los operadores, a través de la página web u otros medios, una lista orientativa no exhaustiva de las normas nacionales aplicables en el tramo, así como de los requisitos a cumplir en las secciones fronteras.

No obstante, el conjunto definitivo de requisitos a aplicar e incorporar en su sistema de gestión de la seguridad deberá ser determinado por la EF a partir de su propio análisis, teniendo en cuenta:

- Las normas nacionales notificadas por las ANS.
- La información actualizada de los AI sobre sus consignas comunes en la sección.
- El resultado de la aplicación de un proceso de análisis y evaluación de riesgos que puede tener la operación sobre la sección fronteriza, conforme a la metodología del Reglamento 402/2013 y que debe realizar la EF.

El análisis de la EF para determinar las normas aplicables será proporcionado en la documentación de solicitud del CSU.

La EF deberá entregar evidencias del cumplimiento de los requisitos aquí listados a través de su Sistema de Gestión de Seguridad, en su mayor parte.

Los requisitos a cumplir por la EF y sobre los que al menos deberá mostrar evidencia son los siguientes:

- En cuanto al material rodante, debe estar autorizado a circular por la sección fronteriza.
- En cuanto al personal de la EF que realice funciones en las secciones fronterizas, deberá:

1. Estar habilitado para ejercer las funciones en esa sección fronteriza de acuerdo con el SGS y con la normativa vigente. Para ello, en el caso de los maquinistas deberán contar con la licencia o título habilitante, y los certificados de material e infraestructura vigentes. Todo el personal debe contar con la aptitud de los certificados psicofísicos.

2. Poseer la formación reglamentaria adecuada y específica en cada sección fronteriza, según lo establecido en su propio SGS y el referencial de normas aplicables a la sección fronteriza, que se indica posteriormente.

3. Poseer conocimiento del idioma exigido y en el que se efectuarán las comunicaciones en la sección fronteriza particular, de acuerdo con lo establecido por los AI, y que permita asegurar la comunicación entre los maquinistas y los responsables de circulación de los AI la sección. El nivel de conocimiento de dicho idioma será B1, a menos que los AI acuerden en requisito menos estricto para la operar en las secciones fronterizas.

- En cuanto a las condiciones de circulación, la EF deberá demostrar, a través de su inclusión en el SGS, el conocimiento y el cumplimiento de las normas operativas y de circulación en situaciones normales y degradadas que hayan definido conjuntamente los AI para cada sección fronteriza.

Para ello, la EF deberá elaborar un referencial de las normas aplicables a dichas sección, teniendo en cuenta:

- Las consignas específicas determinadas por los AI para la sección fronteriza.
- Las partes aplicables a esos tramos de la reglamentación general de circulación aplicable al resto de la red.

- En cuanto a la gestión de incidentes, en situaciones de urgencia que requieran una acción específica y rápida, la EF debe demostrar que puede establecer las medidas oportunas y comunicar la incidencia a las partes correspondientes, a través de los planes de contingencias con los AI de cada parte de la sección fronteriza.

- En cuanto a las comunicaciones, deberá evidenciarse que la EF puede establecer contacto con los AI de la sección, ambas ANS, los organismos de notificación de accidentes, y todos aquellos necesarios en el mapa de relaciones ferroviarias.

La AESF y el IMT se coordinarán para armonizar sus respectivas expectativas en relación con:

- Los documentos que servirán para acreditar el cumplimiento de los requisitos.
- Sus respectivas normas nacionales cuando sean equivalentes.

4. Pasos del proceso de solicitud

4.1 Consulta previa.

En caso de que el solicitante lleve a cabo una consulta previa, paso opcional que precede a la solicitud de una EF para obtener su CSU, la ANS «organismo de certificación de seguridad» informará por medios electrónicos a la otra ANS fronteriza sobre esta solicitud lo antes posible y a más tardar 5 días después de recibir la solicitud de consulta previa en la ventanilla única.

Si es necesario, se organizará una reunión inicial en presencia de las dos ANS y del solicitante.

Por razones de eficiencia, en caso de ser necesario, la ANS fronteriza entrará en contacto directo con el solicitante, le pedirá que le proporcione los documentos esperados, le realizará directamente sus comentarios sobre estos documentos, etc., manteniendo en copia a la ANS «organismo de certificación de seguridad».

4.2 Recibo de la solicitud de CSU.

Al recibir una solicitud de CSU por parte de una EF a través de la ventanilla única (OSS), la ANS «organismo de certificación de seguridad» lo notificará a la ANS fronteriza mediante los medios electrónicos acordados adjuntando una carta oficial a más tardar 5 días después de la presentación del expediente en la ventanilla única, adjuntando la documentación presentada por el solicitante en el ámbito de la sección fronteriza.

Si es necesario, se organizará una reunión inicial en presencia de las dos ANS y del solicitante.

De manera general, la ANS de la sección frontera solicitada participará activamente durante la evaluación tras la comunicación de la otra ANS. Sin embargo, y siempre que se cumpla la normativa europea y nacional a la vista de las secciones fronterizas, el tipo y el alcance de la operación solicitados, ambas ANS podrán acordar que la evaluación a realizar por la ANS «organismos de certificación de seguridad» es suficiente para cubrir la sección fronteriza en su totalidad.

En el caso general:

– Por razones de eficiencia, en caso de ser necesario, la ANS fronteriza entrará en contacto directo con el solicitante, le pedirá que le proporcione los documentos esperados y le realizará directamente sus comentarios sobre estos documentos, etc., manteniendo en copia a la ANS «organismo de certificación de seguridad».

– La ANS fronteriza indicará a la ANS «organismo de certificación de seguridad» si ha recibido todos los documentos previstos en 3.2, y en los plazos previstos y si son comprensibles, coherentes y pertinentes, para permitir que la ANS «organismo de certificación de seguridad» notifique dentro del plazo reglamentario el carácter completo o incompleto de su expediente.

– En principio, si falta alguno de los documentos esperados por la ANS fronteriza, la ANS «organismo de certificación de seguridad» deberá notificar al solicitante el carácter incompleto de su expediente.

– Las disposiciones anteriores se aplicarán hasta que se complete el expediente.

La ANS «organismo de certificación de seguridad» informará a la ANS fronteriza su decisión sobre el carácter incompleto o completo del expediente.

4.3 Evaluación detallada del expediente de solicitud.

Si es necesario, se organizará una reunión de coordinación e intercambio entre las dos ANS, así como una o más reuniones intermedias para poder hacer un balance del progreso del expediente.

Si el expediente no presenta ninguna dificultad particular, los intercambios entre las dos ANS con respecto a la evaluación del expediente podrán realizarse por correo electrónico y/o por teléfono.

En el caso general en el que la ANS fronteriza participe activamente durante la evaluación:

– La ANS fronteriza evaluará los documentos solicitados para estudiar las particularidades de la(s) sección(ones) fronteriza(s) en cuestión. No evaluará el cumplimiento de las normas europeas, algo que continuará siendo responsabilidad de la ANS «organismo de certificación de seguridad», ni el cumplimiento de las normas nacionales del país de esta última ANS.

– De esta manera, las dos ANS evitarán crear sobrecargas administrativas para los solicitantes.

– Las dos ANS se coordinarán si uno de los puntos identificados por una puede tener consecuencias sobre el trabajo realizado por la otra.

– Por razones de eficiencia, la ANS frontera entrará en contacto directo con el solicitante, le pedirá que le proporcione todos los detalles o los documentos complementarios necesarios para la evaluación y le realizará directamente sus comentarios, manteniendo en copia a la ANS «organismo de certificación de seguridad».

– Sin embargo, durante todo el proceso de instrucción, la ANS frontera alertará a la ANS «organismo de certificación de seguridad» en caso de que se encuentre con dificultades con el solicitante que puedan afectar a los plazos de instrucción.

La ANS frontera notificará oficialmente a la ANS «organismo de certificación de seguridad» su dictamen favorable o desfavorable sobre la inclusión de la(s) estación(es) frontera(s), conforme al apartado 4.7, en el ámbito del CSU a emitir por la ANS «organismo de certificación de seguridad». Este dictamen contiene en particular todos los elementos que resumen el proceso seguido, la evaluación realizada y los resultados de la evaluación para cada tramo fronterizo.

4.4 Renovación y/o modificación del CSU.

En caso de solicitudes de renovación y/o modificación de un CSU, los principios establecidos en los párrafos anteriores relacionados con los métodos de cooperación para nuevos CSU entre las ANS continuarán siendo los mismos.

4.5 Decisión de rechazar la entrega del CSU.

Si la ANS «organismo de certificación de seguridad» prevé una decisión de denegación de emisión del CSU o una decisión que incluya restricciones que tengan un impacto sobre el trabajo de evaluación realizado por la ANS frontera, informará de ello a esta última lo antes posible.

Si las conclusiones de la evaluación llevan a la ANS «organismo de certificación de seguridad» a denegar la entrega del CSU o a entregar el CSU con restricciones, se informará oficialmente a la ANS frontera de la decisión final.

4.6 Decisión de dictamen desfavorable sobre el componente de sección fronteriza del CSU.

Si la ANS frontera prevé o ha tomado su decisión de emitir un dictamen desfavorable sobre el componente de sección fronteriza o un dictamen que recomiende restricciones que tengan un impacto sobre el trabajo de evaluación realizado por la ANS «organismo de certificación de seguridad», informará de ello a esta última lo antes posible o antes de la fecha acordada para emitir el dictamen, motivando su decisión.

En este caso, el CSU emitido por la ANS «organismo de certificación de seguridad» comportará obligatoriamente una restricción que excluirá la(s) sección(ones) fronteriza(s) solicitada(s).

4.7 Decisión de dictamen positivo sobre la sección fronteriza solicitada.

Si la ANS frontera emite un dictamen favorable sobre el componente de sección fronteriza, formalizará un dictamen y enviará una copia de este por correo electrónico a la ANS «organismo de certificación de seguridad» a más tardar siete días antes del plazo final para la emisión del CSU, salvo acuerdo entre las partes.

4.8 Otorgamiento del CSU.

Si las conclusiones de la evaluación llevan a la ANS «organismo de certificación de seguridad» a aceptar el otorgamiento del CSU, se informará a la ANS frontera a más tardar cinco días después de la emisión del CSU.

4.9 Ausencia de dictamen de la ANS fronteriza.

A menos que las partes lo acuerden expresamente, no podrá otorgarse un CSU para autorizar a una EF para que circule hasta una o más estaciones fronterizas si la ANS fronteriza no ha emitido dictamen sobre dicha circulación.

En caso contrario, la ANS fronteriza no reconocerá como válido el CSU que autorice la circulación hasta una o varias estaciones fronterizas.

En caso de que sea imposible, por una razón objetiva, que la ANS fronteriza emita su dictamen dentro de los plazos establecidos, las dos ANS celebrarán consultas para estudiar la solución que pueda implementarse para limitar las molestias causadas al solicitante.

4.10 Retirada o suspensión del CSU por parte de la ANS «organismo de certificación de seguridad».

Si la ANS «organismo de certificación de seguridad» prevé retirar o suspender un CSU que cubra una o más estaciones fronterizas, informará oficialmente de ello a la ANS fronteriza.

4.11 Coordinación en caso de litigio.

En caso de litigio a iniciativa del solicitante o de un tercero contra la ANS «organismo de certificación de seguridad», la ANS fronteriza se coordinará con la ANS «organismo de certificación de seguridad».

ANEXO III

Requisitos a cumplir para la autorización de vehículos

1. Objeto

El objeto del presente anexo es establecer las disposiciones comunes de cooperación entre las ANS de PT y ES para la emisión de las autorizaciones, siempre y cuando el área de uso incluya alguna de las secciones fronterizas establecidas en el anexo I de este acuerdo.

2. Ámbito de aplicación

Este anexo se aplica en los siguientes supuestos:

a) La autorización de puesta en el mercado de nuevos vehículos.

Tras una solicitud de APM cuya área de uso incluya alguna de las secciones fronterizas mencionadas en el anexo I, la ANS responsable de la autorización deberá verificar el cumplimiento de los requisitos indicados en este anexo para poder otorgar una APM válida hasta la estación fronteriza solicitada, situada en el otro país.

En el supuesto en el que el solicitante de la APM de un vehículo haya escogido como autoridad responsable de la autorización a la ERA, ésta deberá recibir la confirmación de las partes de que se cumplen las normas nacionales pertinentes notificadas y demás obligaciones referidas en este acuerdo, antes de expedir la APM de un vehículo, de modo que, finalmente, pueda especificar en la APM del vehículo que también es válida hasta dicha estación fronteriza, sin necesitar la ampliación del área de uso.

b) Supuesto de un vehículo existente, que ya viniera circulando por la sección fronteriza y que, tras una modificación, es sometido a un proceso de nueva autorización [caso 14.1.d) del Reglamento (UE) 2018/545].

La realización de una modificación de un vehículo ya autorizado podría afectar a la compatibilidad técnica del vehículo con la red de la sección fronteriza que ya había sido acreditada con anterioridad a la realización de dicha modificación. Para estos supuestos,

se realizará una consulta sistemática como la indicada en este documento para las solicitudes de autorización del anterior apartado a).

c) La inclusión de la sección fronteriza en el área de uso de la autorización existente para los vehículos.

En ese caso, se presentará un expediente a la ANS del Estado de origen, la cual, tras seguir lo indicado en este acuerdo, expedirá una autorización actualizada que incluya la estación fronteriza en el área de uso del vehículo.

En este supuesto no se requerirá de la tramitación de un proceso de autorización de los contemplados en el artículo 14 del Reglamento (UE) 2018/545, ya que no se trataría de una ampliación del área de uso, sino de la inclusión, exclusivamente, de una estación fronteriza en la autorización existente.

Por tanto, se seguirá el proceso de solicitud indicado en el apartado 4, si bien sin que su gestión sea realizada a través de la ventanilla única (OSS).

Este supuesto no hay que confundirlo con aquellos casos en los que un vehículo ya esté en funcionamiento, y circulando hasta la primera estación que limite con alguna de las secciones fronterizas nacionales, ya que dispone de una autorización en uno de los Estados-miembros, emitida antes del 30 de octubre de 2020, incluidas las autorizaciones emitidas con arreglo a acuerdos internacionales, en particular RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) y RIV (Regolamento Internazionale Veicoli). Dicha autorización seguirá siendo válida de conformidad con las condiciones en las que se emitió.

Excepcionalmente, en el presente acuerdo se dan indicaciones que permitan la actualización de la información que consta en el correspondiente registro nacional de vehículos establecido conforme a la Decisión 2007/756/CE o en el Registro Europeo de Vehículos (EVR) conforme con la Decisión (UE) 2018/1614, para aquellos vehículos en los que se acredite su derecho a la circulación en una determinada sección fronteriza, pero que no se disponga de dicha autorización, obtenida en un régimen reglamentario anterior al establecido por la Directiva CE 2008/57.

d) Las autorizaciones de tipo de vehículos.

Los requisitos que a continuación refieren a la APM de vehículos cuya área de uso incluya estaciones cercanas a la frontera situadas en el Estado vecino, son igualmente de aplicación y extrapolables a las correspondientes autorizaciones de tipo de vehículo.

3. Evaluación del cumplimiento de las normas nacionales pertinentes notificadas

3.1 Principios.

Las partes acuerdan establecer un análisis simplificado para el perímetro de la sección fronteriza.

Dentro del ámbito del análisis específico de la sección fronteriza, las partes acuerdan establecer una consulta sistemática para cada solicitud de autorización.

Los documentos relacionados con la sección fronteriza deberán ser suministrados por el solicitante en los dos idiomas, en español y en portugués, salvo acuerdo entre las partes.

Para la comunicación y la cooperación entre las dos ANS, el idioma se determinará de común acuerdo caso a caso.

Puede considerarse el uso de intérpretes, si es necesario.

3.2 Requisitos para las secciones fronterizas.

3.2.1 Aspectos generales.

Dentro de los contenidos de su solicitud, el solicitante deberá entregar evidencias del cumplimiento de los requisitos aplicables en las secciones fronterizas, que deberá determinar teniendo en cuenta:

– Las posibles normas nacionales notificadas por las ANS, aplicables a la sección fronteriza en cuestión.

- La información actualizada de los administradores de infraestructura (AI) sobre sus consignas comunes en la sección y las características técnicas de dichos tramos.
- Para ello, se podrá aprovechar el proceso de recopilación de requisitos referido en el artículo 13 del Reglamento (UE) n.º 2018/545, que cubre, entre otros, los relacionados con la compatibilidad técnica del vehículo con la red de la sección fronteriza.

El análisis del solicitante para determinar las normas aplicables será proporcionado en la documentación de solicitud de autorización.

Las ANS podrán poner a disposición de los solicitantes una lista orientativa de las normas nacionales aplicables en la sección fronteriza.

3.2.2 Acreditación de la compatibilidad del vehículo con la red de la sección fronteriza.

La compatibilidad técnica del vehículo ferroviario con la red de la sección fronteriza dependerá del grado de similitud de las características de los tramos de la sección a un lado y otro de la frontera.

La acreditación de la compatibilidad técnica del vehículo ferroviario con la red de la sección fronteriza podrá realizarse aportando evidencias de alguno de estos métodos:

a) Justificación de la similitud del tramo de la sección fronteriza con la red del Estado de origen.

Con el fin de acreditar que los requisitos de compatibilidad técnica con la red del área de uso en la sección fronteriza y en el Estado de origen son equivalentes, el solicitante podrá acreditar dicha equivalencia basándose en la información disponible en el registro de la infraestructura ferroviaria (RINF), o en su defecto, la obtenida de forma oficial por parte de los AI que gestionan dicha sección fronteriza.

b) Comparación con otros vehículos que cuenten con características técnicas similares, y para los que pueda establecerse una equivalencia, de modo que sirvan de sistema de referencia, y que hayan circulado en ambas redes española y portuguesa, y en particular en las secciones fronterizas.

El solicitante puede apoyarse en el hecho de que existan vehículos con características similares con autorización, con el fin de evidenciar el respeto de los requisitos de compatibilidad técnica con la red de la sección fronteriza del vehículo para el que se pretende incluir la sección fronteriza en su área de uso.

Para dicha demostración, el solicitante debe aplicar el proceso de gestión de riesgos establecido en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 402/2013, que permite el uso de un código práctico, la comparación con sistemas similares o una estimación explícita del riesgo. La justificación debe ser evaluada y confirmada por un organismo de evaluación (MCS ER).

En todo caso, se deberá acreditar la circulación haciendo uso de los elementos recogidos en el punto 3.3.

Así mismo, también podrán emplearse como referencia circulaciones realizadas al amparo de algún Acuerdo Internacional, como, por ejemplo, por medio de algún contrato de cooperación entre las entonces empresas nacionales, o bien por medio de algún documento conforme con las normas del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF) modificado mediante el Protocolo de 1999 hecho en Vilnius y sus apéndices.

En este sentido, para evidenciar la previa circulación de los vehículos empleados como referencia en ambas redes, será de utilidad la información proveniente de los registros históricos de las antiguas empresas nacionales. No obstante, con el fin de que la equivalencia siga vigente, deberá evidenciarse que tanto los vehículos como la infraestructura no han sufrido cambios sustanciales desde el momento en el que se realizaron dichas circulaciones históricas. Para ello, deberá ser tenido en cuenta dentro del análisis realizado en aplicación del Reglamento (UE) 402/2013, el impacto de las

modificaciones que se hayan introducido, estando evaluado por un organismo de evaluación.

Por último, debe tenerse en cuenta el retorno de la experiencia (REX) de la operación del vehículo de referencia, considerando que las condiciones de operación son comparables y que exista un volumen de tráfico representativo (cantidad de vehículos durante un tiempo dado), que permite un significativo retorno de la experiencia de la información recabada.

c) Informe emitido por los AI confirmando la compatibilidad del vehículo con la red gestionada por ellos, siempre y cuando la normativa nacional contemple esta función del AI.

d) Aplicación de los principios de compatibilidad tren-ruta conforme apéndice D1 del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2019/773.

En todo caso, el solicitante debe garantizar la plena compatibilidad técnica del vehículo con las especificidades que pueda presentar cada una de las secciones fronterizas que, si bien tendrán en la mayoría de los casos características comparables o incluso análogas en ambos lados de la frontera, pueden presentar algunas diferencias identificadas por los AI, las cuales habrá que considerar.

En este sentido, y de forma adicional a lo expuesto en los párrafos anteriores, conviene no olvidar que corresponderá a la empresa ferroviaria que finalmente opere la composición de tren en que se integren los vehículos autorizados en ambas redes, comprobar la compatibilidad técnica del tren con la ruta, compuesta por los tramos de líneas por los que vaya a circular, así como realizar las demás comprobaciones exigibles antes de la utilización de un vehículo autorizado, como la adecuada integración en la composición del tren así como las demás observaciones para el mantenimiento y la operación que la normativa contiene.

Este ejercicio, si bien en principio posterior a la APM del vehículo, resulta idóneo en este caso, para facilitar la justificación de la compatibilidad del tren con la sección fronteriza por lo que puede ser planificado durante el proceso de APM.

Para ello, pueden emplearse de referente los parámetros de los subsistemas material rodante y control-mando y señalización a bordo que puede utilizar el solicitante de la APM, en el marco de este acuerdo, a efectos de la verificación de la compatibilidad con la ruta, los cuales se describen en el apéndice D1 del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2019/773 de la Comisión.

En caso de duda relativa a algún parámetro de la infraestructura, el solicitante puede consultar al AI. En caso de que no sea posible garantizar la compatibilidad de algún parámetro, pero que dicha limitación no impida la emisión de la APM hasta la estación fronteriza, la APM deberá indicar esta restricción, siempre que sea relevante.

3.3 Caso particular de vehículos ya autorizados que deseen incluir la sección fronteriza.

En el caso de un vehículo que ya esté autorizado, para el cual se desee ampliar el área de uso en el Estado vecino con el fin de incluir, exclusivamente, alguna de las secciones fronterizas mencionadas en el anexo I por las que el vehículo no haya circulado, además de lo indicado en los apartados 3.1 y 3.2 anteriores, y de cara a documentar el área de uso en la cual esté operando, se tendrán en consideración los siguientes elementos:

– La información que conste en el registro nacional de vehículos establecido conforme a la Decisión 2007/756/CE o en el Registro Europeo de Vehículos (EVR) conforme con la Decisión (UE) 2018/1614. Debe mantenerse registrado con el código de registro «00», «Válido»;

– Los registros de mantenimiento de las EEM, que evidencien que se mantiene en un estado de funcionamiento seguro de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779 de la Comisión;

– En ausencia de información en los registros antes citados, otras evidencias que el solicitante pueda aportar para justificar que el vehículo ha estado operando en la red, como

- Cualquier registro de los AI con respecto a la asignación de capacidad en la red;
- Evidencias producidas por las empresas ferroviarias con respecto a la incorporación de dichos vehículos en trenes para cubrir servicios en la red/líneas del país de origen;
- Declaraciones firmadas por las EF que describan el área real de operación de los vehículos;
- Cualquier otra evidencia que sea considerada pertinente por la ANS.

La inserción de la sección fronteriza se materializará mediante una autorización actualizada, conforme a lo establecido en la normativa nacional, que incluya la sección fronteriza dentro del área de uso.

3.4 Caso particular de vehículos que ya hayan circulado por una sección fronteriza pero que dicho derecho no está reflejado en los registros de vehículos a los que hace referencia la Directiva (UE) 2016/797.

Excepcionalmente, puede haber casos en los que un vehículo ya esté en funcionamiento, circulando hasta la primera estación que limite con alguna de las secciones fronterizas nacionales, pero que, sin embargo, no se disponga de una autorización en uno de los Estados miembros, emitida antes del 30 de octubre de 2020, en la que claramente se refleje, dentro de las condiciones en las que se emitió, este derecho a la circulación por una determinada sección fronteriza.

Para estos casos es necesario un registro oficial de la habilitación para circular por la sección en base al reconocimiento de las circulaciones previamente realizadas o que se vengán realizando por la sección en cuestión, alternativamente a la actualización de la autorización existente considerada en el apartado anterior.

En este sentido, y de cara a documentar el área de uso en la cual ha sido operado el vehículo, se tendrán en consideración los elementos detallados en el anterior punto 3.3.

Teniendo en cuenta lo anterior, y previa consulta a las ANS, se podrá actualizar la información que conste en los registros, incluyéndose información precisa del área de uso de la autorización del vehículo correspondiente, reflejando de forma clara las secciones fronterizas por las que puede circular.

4. Pasos del proceso de solicitud

4.1 Consulta previa (*pre-engagement*).

En caso de que el solicitante lleve a cabo una consulta previa, paso opcional que precede a la solicitud de autorización en el marco de este Acuerdo, la ANS responsable de dicha autorización informará por medios electrónicos a la otra ANS fronteriza sobre esta solicitud lo antes posible y a más tardar cinco días después de recibir la solicitud de consulta previa en la ventanilla única.

Si es necesario, se organizará una reunión inicial en presencia de las dos ANS y del solicitante.

Por razones de eficiencia, en caso de ser necesario, la ANS fronteriza entrará en contacto directo con el solicitante, le pedirá que le proporcione los documentos esperados, le realizará directamente sus comentarios sobre estos documentos, etc., manteniendo en copia a la ANS receptora de la solicitud.

4.2 Recibo de la solicitud de APM del vehículo.

Al recibir una solicitud de APM a través de la ventanilla única, la ANS receptora de la misma lo notificará a la ANS fronteriza mediante los medios electrónicos acordados

adjuntando una carta oficial a más tardar cinco días después de la presentación del expediente en la ventanilla única, adjuntando la documentación presentada por el solicitante en el ámbito de la sección fronteriza.

Si es necesario, se organizará una reunión inicial en presencia de las dos ANS y del solicitante.

De manera general, la ANS fronteriza participará activamente durante la evaluación tras la comunicación de la otra ANS. Sin embargo, y siempre que se cumpla la normativa europea y nacional a la vista de las secciones fronterizas, el tipo y el alcance de la operación solicitados, ambas ANS podrán acordar que la evaluación del cumplimiento de los requisitos anteriores sea realizada por la ANS receptora de la solicitud, y si ésta considera que están suficientemente cubiertos, la APM será válida en toda la sección fronteriza sin requerirse evaluación adicional por parte de la otra ANS.

En el caso general:

- Por razones de eficiencia, en caso de ser necesario, la ANS fronteriza entrará en contacto directo con el solicitante, le pedirá que le proporcione los documentos esperados y le realizará directamente sus comentarios sobre estos documentos, manteniendo en copia a la ANS responsable de la autorización.

- La ANS fronteriza indicará a la ANS responsable de la autorización si ha recibido todos los documentos esperados, según corresponda, y en los plazos previstos y si son comprensibles, coherentes y pertinentes, para permitir que la ANS responsable de la autorización notifique dentro del plazo reglamentario el carácter completo o incompleto de su expediente.

- En principio, si falta alguno de los documentos esperados por la ANS fronteriza, la ANS responsable de la autorización deberá notificar al solicitante el carácter incompleto de su expediente.

- Las disposiciones anteriores se aplicarán hasta que se complete el expediente.

La ANS responsable de la autorización comunicará a la ANS fronteriza su decisión final sobre el carácter incompleto o completo del expediente.

4.3 Evaluación detallada del expediente de solicitud.

Si es necesario, se organizará una reunión de coordinación e intercambio entre las dos ANS, así como una o más reuniones de etapas para poder hacer un balance del progreso del expediente.

Si el expediente no presenta ninguna dificultad particular, los intercambios entre las dos ANS con respecto a la evaluación del expediente podrán realizarse por correo electrónico y/o por teléfono.

En el caso general en que la ANS fronteriza participe activamente durante la evaluación:

- La ANS fronteriza evaluará los documentos solicitados para estudiar las particularidades de la(s) sección(ones) fronteriza(s) en cuestión. No evaluará el cumplimiento de las normas europeas, algo que continuará siendo responsabilidad de la ANS responsable de la autorización, ni el cumplimiento de las normas nacionales del país de esta última ANS.

- De esta manera, las dos ANS evitarán crear sobrecargas administrativas para los solicitantes.

- Las dos ANS se coordinarán si uno de los puntos identificados por una puede tener consecuencias sobre el trabajo realizado por la otra.

- Por razones de eficiencia, la ANS fronteriza entrará en contacto directo con el solicitante, le pedirá que le proporcione todos los detalles o los documentos complementarios necesarios para la evaluación y le realizará directamente sus comentarios, manteniendo en copia a la ANS responsable de la autorización.

– Sin embargo, durante todo el proceso de evaluación, la ANS fronteriza alertará a la ANS responsable de la autorización en caso de que se encuentre con dificultades con el solicitante que puedan afectar a los plazos de evaluación.

4.4 Dictamen sobre la sección fronteriza de la APM.

En el caso general en el que la ANS fronteriza participe activamente durante la evaluación emitiendo un dictamen:

– La ANS fronteriza notificará oficialmente a la ANS responsable de la autorización su dictamen favorable o desfavorable sobre la inclusión de la(s) estación(es) fronteriza(s), en el área de uso de la APM a emitir por la ANS responsable de la autorización. Para ello entregará un informe justificativo en el que se describa de manera resumida el proceso seguido, la evaluación realizada y los resultados de la misma para cada sección fronteriza.

– La ANS fronteriza adjuntará a su dictamen la lista de normas nacionales que deberá respetar el solicitante, una lista que la ANS responsable de la autorización deberá incluir en su expediente de evaluación.

– Si la ANS fronteriza prevé o ha tomado su decisión de emitir un dictamen desfavorable sobre el componente de sección fronteriza o un dictamen que recomiende restricciones que tengan un impacto sobre el trabajo de evaluación realizado por la ANS «responsable de la autorización», informará de ello, motivando su decisión, a esta última lo antes posible y antes de la fecha acordada para emitir su dictamen.

En este caso, la APM emitida por la ANS responsable de la autorización comportará obligatoriamente una restricción que excluirá la(s) sección(ones) fronteriza(s) solicitada(s).

– Si la ANS fronteriza emite un dictamen favorable sobre el componente de sección fronteriza, formalizará un dictamen y enviará una copia de este por correo electrónico a la ANS «responsable de la autorización» a más tardar siete días antes del vencimiento del plazo de evaluación.

– No podrá otorgarse un APM al vehículo para que circule hasta una o más estaciones fronterizas si la ANS fronteriza no ha emitido dictamen sobre dicha circulación.

De lo contrario, la ANS fronteriza no reconocerá como válido el APM que autorice la circulación hasta una o varias estaciones fronterizas.

En caso de que sea imposible, por una razón objetiva, que la ANS fronteriza emita su dictamen dentro de los plazos establecidos, las dos ANS celebrarán consultas para estudiar la solución que pueda implementarse para limitar las molestias causadas al solicitante.

4.5 Decisión de rechazar la entrega de la APM.

Si la ANS responsable de la autorización prevé una decisión de denegación de emisión de la APM o una decisión que incluya restricciones que tengan un impacto sobre el trabajo de evaluación realizado por la ANS fronteriza, informará de ello a esta última lo antes posible.

Si las conclusiones de la evaluación llevan a la ANS responsable de la autorización a denegar la APM o a entregar la misma con restricciones, se informará oficialmente a la ANS fronteriza de la decisión final.

4.6 Decisión de otorgamiento de la APM.

Si las conclusiones de la evaluación llevan a la ANS responsable de la autorización a aceptar el otorgamiento de la APM, se informará a la ANS fronteriza de dicha decisión positiva a más tardar cinco días después de que se adopte dicha decisión.

4.7 Retirada o suspensión de la APM por parte de la ANS «responsable de la autorización».

Si la ANS «responsable de la autorización» prevé retirar o suspender una APM que cubra una o más estaciones fronterizas, informará oficialmente de ello a la ANS fronteriza.

Y en prueba de conformidad, suscriben el presente acuerdo a fecha de la última firma digital.–El Presidente de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF), Francisco Javier Flores García.–El Presidente del Consejo Directivo del Instituto da Mobilidade e dos Transportes - IMT, I.P., João Jesus Caetano.

El presente Acuerdo se firmó el 14 de diciembre de 2023.

El presente Acuerdo entró en vigor el 3 de enero de 2024, a los veinte días de su firma, según se establece en su apartado X.

Madrid, 8 de enero de 2024.–La Secretaria General Técnica, Rosa Velázquez Álvarez.