



www.civil-mercantil.com

REAL DECRETO 1006/2015, de 6 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por Real Decreto 810/2007, de 22 de junio.

(BOE de 7 de noviembre de 2015)

El Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, supuso la incorporación al ordenamiento jurídico interno de la 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 seguridad.

El artículo 5 de la citada Directiva 2004/49/CE, establecía la necesidad de que por los estados miembros se recopilara información sobre los indicadores comunes de seguridad (ICS) para facilitar la evaluación de la consecución de los objetivos comunes de seguridad (OCS) y la supervisión de la evolución general de la seguridad ferroviaria. Los OCS deben definir los niveles de seguridad, expresados en criterios de aceptación de los riesgos para la sociedad. El objetivo principal de los ICS debe ser medir el grado de seguridad y facilitar la evaluación de las repercusiones económicas de los OCS. Se pone así de manifiesto la necesidad de pasar de los indicadores relativos a los costes para el sistema ferroviario de los accidentes ferroviarios a indicadores relativos a las repercusiones económicas de los accidentes para la sociedad.

Este real decreto se dicta con la finalidad de incorporar al ordenamiento jurídico español la Directiva 2014/88/UE de la Comisión, de 9 de julio de 2014, por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los indicadores comunes de seguridad y a los métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes.

La Directiva 2014/88/UE pretende pasar de los indicadores relativos a los costes para el sistema ferroviario de los accidentes ferroviarios a indicadores relativos a las repercusiones económicas de los accidentes para la sociedad. Atribuye valores monetarios a la mejora del grado de seguridad en el contexto de recursos presupuestarios públicos limitados, dando prioridad, por tanto, a las iniciativas que garanticen una asignación eficiente de los recursos.

Durante la tramitación de la modificación del Reglamento, conforme a lo dispuesto en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, se ha dado audiencia a los administradores de infraestructuras, empresas ferroviarias, y a los centros, fabricantes, titulares y asociaciones de material rodante. Igualmente, y dando cumplimiento a la disposición final tercera de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, se ha sometido a informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, así como de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

Mediante dos disposiciones finales se modifican el Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de Interés General, y el Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, a fin de clarificar la regulación del registro de vehículos que según la 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 Directiva 2008/57/CE de interoperabilidad, debe mantener cada Estado. Dicho registro de vehículos forma parte de una sección del Registro Especial Ferroviario. Se aprovecha para clarificar sus diferencias con el inventario de vehículos que circulan por su red que mantendrán los administradores de infraestructura.

Este real decreto se dicta al amparo de la disposición final tercera de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 6 de noviembre de 2015,

DISPONGO:

Artículo único. *Modificación del Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por Real Decreto 810/2007, de 22 de junio.*

El Anexo I del Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, queda redactado como sigue:

«ANEXO I

Indicadores comunes de seguridad

1. Indicadores relativos a accidentes

1.1 Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de accidentes significativos y su desglose según los tipos siguientes:

Colisión de tren con un vehículo ferroviario,
colisión de tren con un obstáculo dentro del gálibo de libre paso,
descarrilamiento de tren,
accidente en paso a nivel, incluidos los accidentes que afecten a peatones en pasos a nivel, y su desglose adicional para los cinco tipos de pasos a nivel definidos en el punto 6.2,
accidente causado a personas con implicación de material rodante en movimiento, a excepción de suicidios e intentos de suicidio,
incendio en el material rodante,
otros.

Se notificará cada accidente significativo con arreglo al tipo de accidente primario, aun si las consecuencias del accidente secundario fueran más graves (por ejemplo, un descarrilamiento seguido de un incendio).

1.2 Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de heridos graves y víctimas mortales por tipo de accidente, desglosado en las siguientes categorías:

Viajero (también en relación con el número total de kilómetros-viajero y de kilómetros-tren de viajeros),
empleado o contratista,
usuario de paso a nivel,
intruso,
otro tipo de persona que se halla en un andén,
otro tipo de persona que no se halla en un andén.

2. Indicadores relativos a mercancías peligrosas



www.civil-mercantil.com

Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de accidentes que afecten al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, desglosado en las siguientes categorías:

accidente en que esté implicado al menos un vehículo ferroviario que transporte mercancías peligrosas, tal como se definen en el apartado 7 de este anexo, número de estos accidentes en que se produzcan escapes de sustancias peligrosas.

3. Indicadores relativos a suicidios

Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de suicidios e intentos de suicidio.

4. Indicadores relativos a los precursores de accidentes

Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de precursores de accidentes y su desglose en los tipos siguientes de precursor:

Rotura de carril,
deformación u otra desalineación de la vía,
fallo de la señalización,
señal pasada en situación de peligro sobrepasando el punto de peligro,
señal pasada en situación de peligro sin sobrepasar el punto de peligro,
rueda rota de material rodante en servicio,
eje roto de material rodante en servicio.

Todos los precursores deberán ser notificados, ya den lugar o no a accidentes. (Un precursor que dé lugar a un accidente significativo se notificará también en los indicadores sobre precursores; un precursor que no dé lugar a un accidente significativo solo se notificará en los indicadores sobre precursores).

5. Indicadores para calcular las repercusiones económicas de los accidentes

Total en euros y relativo (en relación con los kilómetros-tren) del:

Número de muertos y heridos graves multiplicado por el valor de prevención de víctimas,

coste de los daños medioambientales,
coste de los daños materiales en material rodante o infraestructura,
coste de los retrasos como consecuencia de accidentes.

La autoridad responsable de la seguridad notificará las repercusiones económicas de los accidentes significativos.

El valor de prevención de víctimas es el valor que la sociedad atribuye a la prevención de una víctima y, como tal, no constituirá una referencia para la compensación entre las partes implicadas en accidentes. En ausencia de un valor de prevención de las víctimas establecido como referencia a nivel europeo, o para adecuar éste mejor a la realidad nacional, la autoridad nacional de seguridad podrá fijar dicho valor a través de la correspondiente resolución, publicada en el «Boletín Oficial del Estado».

6. Indicadores relativos a la seguridad técnica de la infraestructura y su aplicación



www.civil-mercantil.com

6.1 Porcentaje de vías en servicio con sistemas de protección de trenes y porcentaje de kilómetros-tren recorridos utilizando dichos sistemas embarcados de protección de trenes según proporcionen:

aviso,
aviso y parada automática,
aviso y parada automática y supervisión discreta de la velocidad,
aviso y parada automática y supervisión continua de la velocidad.

6.2 Número de pasos a nivel (total, por kilómetro de línea y kilómetro de vía) según los cinco tipos siguientes:

- a) paso a nivel pasivo;
- b) paso a nivel activo:
 - i) Manual,
 - ii) automático con aviso del lado del usuario,
 - iii) automático con protección del lado del usuario,
 - iv) protección del lado de la vía.

7. Definiciones

Las definiciones comunes para los ICS y métodos de cálculo de las repercusiones económicas de los accidentes son las siguientes:

7.1 Indicadores relativos a accidentes

7.1.1 «Accidente significativo», cualquier accidente en que esté implicado como mínimo un vehículo ferroviario en movimiento, con al menos un muerto o herido grave, o en el que se produzcan graves daños en el material, la vía férrea u otras instalaciones o entornos, o interrupciones graves del tráfico, excluyendo los accidentes en talleres, almacenes y depósitos.

7.1.2 «Daños graves en el material, la vía férrea u otras instalaciones o entornos», daños equivalentes o superiores a 150.000 euros.

7.1.3 «Interrupciones graves del tráfico», suspensión de los servicios ferroviarios en una línea ferroviaria principal por un período mínimo de seis horas.

7.1.4 «Tren», uno o varios vehículos ferroviarios tirados por una o varias locomotoras o vehículos automotores, o un vehículo automotor que circula en solitario, con un número determinado o una denominación específica desde un punto fijado inicial a un punto fijado terminal, incluida una máquina ligera, es decir, una locomotora que circula sola.

7.1.5 «Colisión de tren con un vehículo ferroviario», choque frontal, alcance por detrás o colisión lateral entre una parte de un tren y una parte de otro tren o vehículo ferroviario, o con material rodante de maniobras.

7.1.6 «Colisión de tren con un obstáculo dentro del gálibo de libre paso», colisión entre una parte de un tren y objetos fijos o temporalmente presentes en la vía férrea o cerca de esta (excepto en los pasos a nivel si el objeto ha sido perdido por un vehículo de carretera o un usuario del paso), incluida una colisión con las líneas aéreas de contacto.

7.1.7 «Descarrilamiento de tren», toda situación en la cual se sale de los raíles al menos una rueda de un tren.



7.1.8 «Accidente en paso a nivel», todo accidente en un paso a nivel en el que está implicado al menos un vehículo ferroviario y uno o varios vehículos de carretera, otros usuarios del paso, como peatones, u otros objetos temporalmente presentes en la vía férrea o cerca de esta, si han sido perdidos por un vehículo de carretera o un usuario del paso.

7.1.9 «Accidente causado a personas con implicación de material rodante en movimiento», accidente causado a una o varias personas que son alcanzadas por un vehículo ferroviario, o por un objeto unido al vehículo o que se ha desprendido del mismo, incluidas las personas que caen de vehículos ferroviarios, así como las personas que caen o son alcanzadas por objetos sueltos cuando viajan a bordo de un vehículo.

7.1.10 «Incendio en material rodante», incendio o explosión que se produce en un vehículo ferroviario (incluida su carga) durante el trayecto entre la estación de salida y el destino, incluso si está parado en la estación de salida, la de destino o las paradas intermedias, así como durante las operaciones de formación de trenes.

7.1.11 «Otro (accidente)», todo accidente distinto de una colisión de un tren con un vehículo ferroviario, colisión de un tren con un obstáculo dentro del gálibo de libre paso, descarrilamiento de tren, accidente en paso a nivel, accidente causado a personas con implicación de material rodante en movimiento o incendio en material rodante.

7.1.12 «Viajero», cualquier persona, con excepción del personal de servicio en el tren, que realiza un viaje por ferrocarril, incluido, solamente a efectos de estadísticas de accidentes, cualquier viajero intentando embarcar en un tren en movimiento o desembarcar de él.

7.1.13 «Empleado o contratista», cualquier persona cuya actividad profesional está vinculada con el ferrocarril y que está de servicio en el momento del accidente, incluidos el personal de los contratistas, los contratistas autónomos, el personal de servicio en el tren y las personas encargadas del material rodante y de las infraestructuras.

7.1.14 «Usuario de paso a nivel», cualquier persona que utiliza un paso a nivel para cruzar una línea ferroviaria en cualquier medio de transporte o a pie.

7.1.15 «Intruso», cualquier persona, a excepción de un usuario de paso a nivel, que se halla en una instalación ferroviaria pese a estar prohibida su presencia

7.1.16 «Otra persona que se halla en un andén», cualquier persona que se halla en un andén que no pueda definirse como «viajero», «empleado o contratista», «usuario de paso a nivel», «otra persona que no se halla en un andén» o «intruso».

7.1.17 «Otra persona que no se halla en un andén», cualquier persona que no se halla en un andén que no pueda definirse como «viajero», «empleado o contratista», «usuario de paso a nivel», «otra persona que se halla en un andén» o «intruso».

7.1.18 «Muerte (persona muerta)», cualquier persona fallecida inmediatamente o en los 30 días siguientes de resultados de un accidente, excluidos los suicidios.

7.1.19 «Herido grave (persona gravemente herida)», cualquier herido que ha estado hospitalizado más de 24 horas de resultados de un accidente, excluidos los intentos de suicidio.

7.2 Indicadores relativos a mercancías peligrosas

7.2.1 «Accidente que afecta al transporte de mercancías peligrosas», cualquier accidente o incidente sujeto a declaración de conformidad con el punto 1.8.5 del Reglamento relativo al Transporte Internacional Ferroviario de Mercancías Peligrosas (RID), anejo al Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), hecho en Berna, el 9 de mayo de 1980.

7.2.2 «Mercancías peligrosas», materias y artículos cuyo transporte por ferrocarril está prohibido por el RID o se autoriza únicamente en determinadas condiciones fijadas en él.

7.3 Indicadores relativos a suicidios



7.3.1 «Suicidio», acto de lesión deliberada contra uno mismo con resultado de muerte, registrado y clasificado como tal por la autoridad nacional competente.

7.3.2 «Intento de suicidio», acto de lesión deliberada contra uno mismo con resultado de herido grave.

7.4 Indicadores relativos a precursores de accidentes:

7.4.1 «Rotura de carril», cualquier carril separado en una o varias piezas, o cualquier carril del que se desprende una pieza de metal, causando una falla de más de 50 mm de longitud y de más de 10 mm de profundidad en la superficie de rodadura.

7.4.2 «Deformación u otra desalineación de la vía», cualquier fallo relacionado con la continuidad y la geometría de la vía que requiere dejar fuera de servicio la vía o una restricción inmediata de la velocidad permitida.

7.4.3 «Fallo de la señalización», cualquier fallo técnico del sistema de señalización (de la infraestructura o del material rodante), que da lugar a informaciones de señalización menos restrictivas que las exigidas.

7.4.4 «Señal pasada en situación de peligro sobrepasando el punto de peligro», cualquier situación en que una parte cualquiera de un tren rebasa su movimiento autorizado y sobrepasa el punto de peligro.

7.4.5 «Señal pasada en situación de peligro sin sobrepasar el punto de peligro», cualquier situación en que una parte cualquiera de un tren rebasa su movimiento autorizado pero no sobrepasa el punto de peligro.

Se entenderá por movimiento no autorizado a efectos de lo dispuesto en los puntos 7.4.4 y 7.4.5 el hecho de sobrepasar:

Una señal luminosa en la vía o un semáforo en posición de peligro o una orden de parada cuando no está en servicio el sistema de protección de trenes,

el final de una autorización de movimiento relacionada con la seguridad, señalado por un sistema de protección de trenes,

un punto comunicado mediante autorización verbal o escrita que figure en la normativa, carteles de parada (no se incluyen los topes) o señales manuales.

No se incluyen los casos en que un vehículo sin máquina motriz o un tren sin personal de a bordo se salta una señal en posición de peligro. Tampoco se incluyen los casos en que, por cualquier motivo, la señal no pasa a la posición de peligro con tiempo suficiente para que el maquinista pueda parar el tren antes de la señal.

La autoridad responsable de la seguridad podrá informar por separado sobre los cuatro supuestos de movimiento no autorizado enumerados en el presente punto, si bien, en todo caso, notificará al menos un indicador global que contenga datos sobre los cuatro supuestos.

7.4.6 «Rueda rota de material rodante en servicio», ruptura que afecta a la rueda, creando un riesgo de accidente (descarrilamiento o colisión).

7.4.7 «Eje roto de material rodante en servicio», ruptura que afecta al eje, creando un riesgo de accidente (descarrilamiento o colisión).

7.5 Metodologías comunes para calcular las repercusiones económicas de los accidentes

7.5.1 El valor de prevención de víctimas se compone de los elementos siguientes:



www.civil-mercantil.com

1) valor de seguridad per se: valores de voluntad de pago (VVP), basados en estudios de preferencia declarada realizados;

2) costes económicos directos e indirectos: valores de coste evaluados y compuestos de:

Costes médicos y de rehabilitación,
costes jurídicos y de policía, investigaciones privadas servicios de emergencia y costes administrativos del seguro,
pérdidas de producción: valor para la sociedad de los bienes y servicios que podrían haber sido producidos por la persona de no haber ocurrido el accidente.

Al calcular los costes de las víctimas, los muertos y los heridos graves se considerarán por separado (valor de prevención de víctimas distinto para muertos y heridos graves).

7.5.2 Principios comunes para evaluar el valor de la seguridad per se y los costes económicos directos e indirectos:

En lo que se refiere al valor de la seguridad per se, se evaluará la pertinencia de las estimaciones disponibles en función de las consideraciones siguientes:

las estimaciones deberán referirse a un sistema de valoración de la reducción del riesgo de mortalidad en el sector del transporte y ajustarse a un enfoque basado en la voluntad de pago, siguiendo métodos de preferencia declarada,

la muestra de los consultados a efectos de estos valores será representativa de la población afectada. En particular, la muestra deberá reflejar la edad, ingresos y otras características socioeconómicas y demográficas pertinentes de la población,

método para obtener los valores VVP: el estudio se concebirá de tal modo que las preguntas resulten claras y significativas para los consultados.

Los costes económicos directos e indirectos se evaluarán en función de los costes reales asumidos por la sociedad.

En ausencia de unos valores establecidos como referencia a nivel europeo, o para adecuarlos mejor a la realidad nacional, la autoridad nacional de seguridad podrá fijar a través de la correspondiente resolución, publicada en el «Boletín Oficial del Estado», los citados valores de seguridad per se y costes económicos directos e indirectos.

7.5.3 Definiciones:

7.5.3.1 «Coste de los daños medioambientales», costes que han de sufragar las empresas ferroviarias o los administradores de infraestructuras, estimados en función de su experiencia, para restablecer el estado en que se encontraba la zona afectada antes del accidente ferroviario.

7.5.3.2 «Coste de los daños materiales en material rodante o infraestructura», coste de provisión de nuevo material rodante o infraestructura, con las mismas funcionalidades y los mismos parámetros técnicos que el material dañado de forma irreversible, y coste de restablecimiento del estado en que se encontraba el material rodante o la infraestructura reparable antes del accidente, estimados por las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras en función de su experiencia, incluidos los gastos relacionados con el



arrendamiento de material rodante como consecuencia de la indisponibilidad de los vehículos dañados.

7.5.3.3 «Coste de los retrasos como consecuencia de accidentes», valor monetario de los retrasos sufridos por los usuarios del transporte ferroviario (viajeros y clientes del transporte de mercancías) como consecuencia de los accidentes, calculado con arreglo al modelo siguiente:

VT = valor monetario del tiempo de transporte ahorrado.

Valor del tiempo para el viajero de un tren (una hora).

$VTP = [VT \text{ de los viajeros por motivos profesionales}] * [\text{porcentaje medio anual de viajeros por motivos profesionales}] + [VT \text{ de los viajeros por motivos no profesionales}] * [\text{Porcentaje medio anual de viajeros por motivos no profesionales}]$.

VTP se mide en euros por viajero por hora.

«Viajero por motivos profesionales», viajero que se desplaza en conexión con sus actividades profesionales, excluyendo los desplazamientos diarios al trabajo.

Valor del tiempo para un tren de mercancías (una hora).

$VTF = [VT \text{ de los trenes de mercancías}] * [(km-tonelada)/(km-tren)]$.

VTF se mide en euros por tonelada de mercancías por hora.

MEDIA de las toneladas de mercancías transportadas por ferrocarril en un año = $(km-tonelada)/(km-tren)$.

CM = Coste de 1 minuto de retraso de un tren.

Tren de viajeros.

$CMP = K1 * (VTP/60) * [(km-viajero)/(km-tren)]$.

MEDIA del número de viajeros ferroviarios en un año = $(km-viajero)/(km-tren)$

Tren de mercancías

$CMF = K2 * (VTF/60)$

Los factores K1 y K2 se sitúan entre el valor del tiempo y el valor del retraso, estimado según estudios de preferencia declarada, para tener en cuenta que el tiempo perdido como consecuencia de los retrasos se percibe claramente de forma más negativa que el tiempo normal de transporte.

Coste de los retrasos de un accidente = $CMP * (\text{minutos de retraso de los trenes de viajeros}) + CMF * (\text{minutos de retraso de los trenes de mercancías})$.

Ámbito de aplicación del modelo



www.civil-mercantil.com

El coste de los retrasos ha de calcularse para todos los accidentes significativos del siguiente modo:

Retrasos reales en las líneas ferroviarias en las que se han producido accidentes, medidos en la estación terminal,
retrasos reales o, de no ser posible, retrasos estimados en las demás líneas afectadas.

La autoridad responsable de la seguridad ferroviaria podrá fijar los citados valores VT a través de la correspondiente resolución que se publicará en el «Boletín Oficial del Estado».

7.6 Indicadores relativos a la seguridad técnica de la infraestructura y su aplicación.

7.6.1 «Sistema de protección de trenes», sistema que ayuda a garantizar el cumplimiento de las señales y de las limitaciones de velocidad.

7.6.2 «Sistemas embarcados», sistemas que ayudan al maquinista a respetar las señales en tierra y en cabina, señalizando y, por tanto, protegiendo los puntos de peligro y garantizando el respeto de las limitaciones de velocidad. Los sistemas de protección embarcados se describen como sigue:

a) Aviso: proporciona aviso automático al maquinista.

b) Aviso y parada automática: proporciona aviso automático al maquinista y parada automática al pasar una señal en posición de peligro.

c) Aviso y parada automática y supervisión discreta de la velocidad: proporciona protección en los puntos de peligro, entendiéndose por «supervisión discreta de la velocidad» la supervisión de la velocidad en determinados puntos (puntos de control de velocidad) al aproximarse a una señal.

d) Aviso y parada automática y supervisión continua de la velocidad: proporciona protección en los puntos de peligro y supervisión continua de los límites de velocidad en la línea, entendiéndose por «supervisión continua de la velocidad» la indicación y cumplimiento continuos de la velocidad máxima permitida en todos los tramos de la línea.

El tipo d) se considera Sistema de Protección Automática de Trenes (SPAT).

7.6.3 «Paso a nivel», cualquier intersección a nivel entre una carretera o paso y un ferrocarril, reconocida por el administrador de infraestructuras y abierta a usuarios públicos o privados. Se excluyen los pasos entre andenes dentro de las estaciones, así como los pasos sobre las vías reservados al uso de los empleados.

7.6.4 «Carretera», a efectos de las estadísticas de accidentes ferroviarios, toda carretera, calle o autopista pública o privada, incluyendo los caminos peatonales y los carriles para bicicletas adyacentes.

7.6.5 «Paso», cualquier vía, distinta de una carretera, prevista para el paso de personas, animales, vehículos o maquinaria.

7.6.6 «Paso a nivel pasivo», paso a nivel sin ningún sistema de aviso o protección que se active cuando no es seguro para el usuario cruzar el paso.

7.6.7 «Paso a nivel activo», paso a nivel en que se protege a los usuarios del paso o se les avisa de que un tren se aproxima mediante la activación de dispositivos cuando no es seguro para el usuario cruzar el paso.

La protección mediante el uso de dispositivos físicos incluye:

Semibarreras o barreras completas,
portones.



www.civil-mercantil.com

Aviso mediante equipos fijos en los pasos a nivel:

dispositivos visibles: Luces,
dispositivos audibles: Campanas, bocinas, claxon, etc.

Los pasos a nivel activos se clasifican del modo siguiente:

- a) Manual: paso a nivel en el que la protección o el aviso del lado del usuario son activados de forma manual por un empleado ferroviario.
- b) Automático con aviso del lado del usuario: paso a nivel en el que el aviso del lado del usuario es activado por el tren que se aproxima.
- c) Automático con protección del lado del usuario: paso a nivel en el que la protección del lado del usuario es activada por el tren que se aproxima. Quedan comprendidos en esta definición los pasos a nivel que disponen de ambos, es decir, tanto de protección como de aviso del lado del usuario.
- d) Con protección del lado de la vía: paso a nivel en el que una señal u otro sistema de protección de los trenes solo permite pasar al tren si el paso a nivel está completamente protegido por el lado del usuario y está libre de incursiones.

7.7 Definiciones de las bases de escala.

7.7.1 «Km-tren», unidad de medida que representa el desplazamiento de un tren un kilómetro. La distancia usada es la distancia realmente recorrida, si se conoce; en caso contrario, deberá usarse la distancia normal de la red entre el origen y el destino. Solo se tendrá en cuenta la distancia en el territorio nacional.

7.7.2 «Km-viajero», unidad de medida que representa el transporte ferroviario de un viajero una distancia de un kilómetro. Solo se tendrá en cuenta la distancia en el territorio nacional.

7.7.3 «Kilómetros de línea», la longitud en kilómetros de la Red Ferroviaria de Interés General. En las líneas ferroviarias de vías múltiples solo se tendrá en cuenta la distancia entre origen y destino.

7.7.4 «Kilómetros de vía», la longitud en kilómetros de la Red Ferroviaria de Interés General. En las líneas ferroviarias de vías múltiples se tendrá en cuenta cada una de las vías.»

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Única. *Derogación normativa.*

Se derogan las siguientes disposiciones:

1. Disposición adicional quinta y disposición transitoria cuarta del Real Decreto 810/2007, de 22 de junio por el que se aprueba el Reglamento de Seguridad en la Circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.

2. Disposición transitoria quinta del Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de Interés General.

DISPOSICIONES FINALES

Primera. *Modificación del Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de Interés General.*



www.civil-mercantil.com

El Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de Interés General, queda modificado de la siguiente manera:

Uno. La rúbrica del Capítulo VII queda redactada como sigue:

«CAPÍTULO VII

Registro de vehículos e inventarios de red»

Dos. El artículo 19 queda redactado como sigue:

«Artículo 19. *Registro de vehículos e inventario de vehículos.*

1. La sección 5.^a del Registro Especial Ferroviario, establecido por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, tiene la naturaleza de registro nacional de vehículos a efectos de lo dispuesto en la Directiva 2008/57/CE.

2. Sin perjuicio de lo anterior, los administradores de infraestructuras ferroviarias publicarán y mantendrán debidamente actualizado, un inventario de los vehículos que estén autorizados para circular por la Red Ferroviaria de Interés General que administren.

Los datos de dicho inventario deberán remitirse en tiempo real a la sección 5.^a del Registro Especial Ferroviario de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, para su inclusión en el mismo.

Este inventario podrá ser consultado por las empresas ferroviarias que operen con el material y, para su propio material, por los titulares del mismo.

3. Por resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria se establecerá el contenido y se impartirán las instrucciones y directrices para la elaboración y mantenimiento del citado inventario, así como, en su caso, los protocolos y frecuencias de comunicación de sus datos a dicho organismo.»

Segunda. *Modificación del Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre.*

El artículo 134 del Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, queda redactado como sigue:

«Artículo 134. *Sección de material rodante.*

1. En esta Sección se inscribirá todo el material rodante que circule por la Red Ferroviaria de Interés General y estará integrada por las siguientes Subsecciones:

- a) Locomotoras.
- b) Unidades autopropulsadas.
- c) Coches.
- d) Vagones.
- e) Material rodante auxiliar.



2. Todo vehículo ferroviario que circule por la Red Ferroviaria de Interés General figurará inscrito en esta Sección en la que se recogerá la siguiente información:

- i. Identificación del vehículo mediante el número de vehículo europeo (NVE).
- ii. Número o identificación de la serie.
- iii. Identificación de la titularidad del vehículo (propietario y del poseedor del vehículo), y sus domicilios a efecto de notificaciones.
- iv. Año de fabricación.
- v. Longitud.
- vi. Anchura máxima.
- vii. Altura máxima.
- viii. Tara-Carga máxima autorizada.
- ix. Velocidad máxima autorizada.
- x. Autorizaciones de entrada en servicio y, en su caso, de circulación.
- xi. Referencias de la declaración CE de verificación y de la entidad que la haya expedido.
- xii. Referencias, en su caso, del Registro europeo de tipos de vehículos autorizados de la Agencia Ferroviaria Europea.
- xiii. Restricciones que afecten al modo de explotación del vehículo.
- xiv. Entidad encargada del mantenimiento.
- xv. Código de identificación del Plan de mantenimiento y fecha de su aprobación o, en su caso, de su última revisión.
- xvi. Frecuencia de las inspecciones.
- xvii. Calendario de las inspecciones (en fecha y en kilometraje).
- xviii. Fecha de la última inspección (en fecha y en kilometraje).
- xix. Fecha de la siguiente inspección a realizar (en fecha y en kilometraje).
- xx. Fecha de bajas ocasionales y causa.
- xxi. Fecha de baja definitiva y causa.

3. El responsable del material rodante que promueva la inscripción de éste en el registro, comunicará de forma inmediata a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, cualquier modificación de los datos contemplados en el apartado anterior, así como la destrucción de un vehículo o su decisión de dejar de registrar un vehículo, al objeto de que dicho organismo pueda, en su caso, declarar dicha circunstancia a la autoridad del Estado miembro en el que se autorizó el vehículo.

4. Por excepción, respecto a los vehículos ferroviarios matriculados fuera de España y que estén acogidos a las normas del Convenio Internacional relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), hecho en Berna el 17 de febrero de 1984, únicamente será preciso inscribir los datos recogidos en los números i, ii, iii, viii y ix; lo que deberá efectuarse con ocasión de su primera entrada en la Red Ferroviaria de Interés General. Asimismo, en el plazo máximo de 3 meses desde dicha fecha deberá aportarse al Registro Especial Ferroviario la documentación acreditativa del cumplimiento de las citadas normas del referido Convenio.

5. En el registro se actualizarán los datos relativos a los vehículos pertenecientes a otros Estados de la Unión Europea, con las modificaciones realizadas en los registros nacionales de vehículos de dichos Estados conforme le sean notificadas y le afecten, en tanto el Registro Especial Ferroviario no esté conectado con dichos registros.



www.civil-mercantil.com

6. Cuando se trate de vehículos que circulen por primera vez en Estados que no pertenezcan a la Unión Europea y que hayan sido autorizados de conformidad por la normativa española para circular por la Red Ferroviaria de Interés General, los datos enumerados en el apartado 2, iii, xiii y xiv se facilitarán a dichos países. Los datos contemplados en el apartado 2.xiv, podrán sustituirse por datos críticos de seguridad relativos al programa de mantenimiento.

7. Esta sección del Registro Especial Ferroviario será accesible a las autoridades responsables de la seguridad y a los organismos de investigación de accidentes ferroviarios de los Estados miembros; asimismo, deberán tener acceso, en respuesta a una solicitud fundada, el organismo regulador y la Agencia Ferroviaria Europea, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras ferroviarias, los organismos notificados que hubieren sido designados para efectuar el procedimiento de verificación contemplado en el artículo 13 del Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de Interés General, así como las personas u organizaciones que registren vehículos que estén identificados en esta sección.»

Tercera. Título competencial.

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1 21.^a, 24.^a y 29.^a de la Constitución española, que atribuye al Estado, respectivamente, la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma, en obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una comunidad autónoma y en seguridad pública.

Cuarta. Incorporación de derecho de la Unión Europea.

Mediante este real decreto se incorpora al derecho español, la Directiva 2014/88/UE de la Comisión, de 9 de julio de 2014, por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los indicadores comunes de seguridad y a los métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes.

Quinta. Entrada en vigor.

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 6 de noviembre de 2015.

FELIPE R.

La Ministra de Fomento,
ANA MARÍA PASTOR JULIÁN