

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE TRANSPORTS I MOBILITAT SOSTENIBLE

8871 *Ordre TRM/367/2026, de 10 d'abril, relativa a les condicions de circulació de trens històrics a la Xarxa Ferroviària d'Interès General.*

ÍNDEX

- Capítol I. Disposicions generals.
 - Article 1. Objecte i àmbit d'aplicació.
 - Article 2. Definició de vehicles ferroviaris històrics.
 - Article 3. Requisits dels trens històrics.
 - Article 4. Vehicles ferroviaris històrics operatius i no operatius.
 - Article 5. Catalogació de vehicles ferroviaris històrics.
 - Article 6. Sol·licitud de catalogació de vehicles ferroviaris històrics.
 - Article 7. Resolució sobre la sol·licitud de catalogació de vehicles ferroviaris històrics.
 - Article 8. Efectes de la resolució de catalogació de vehicles ferroviaris històrics.
- Capítol II. Condicions relatives al personal que operi trens històrics.
 - Article 9. Personal afectat.
 - Article 10. Responsable de vehicle ferroviari històric.
 - Article 11. Nomenament i atribucions del responsable de vehicle ferroviari històric.
 - Article 12. Responsable de tren històric.
 - Article 13. Personal d'operacions del tren.
 - Article 14. Formació addicional per obtenir el certificat d'auxiliar de cabina per a vehicles ferroviaris històrics.
 - Article 15. Personal de conducció de trens històrics.
 - Article 16. Formació específica per obtenir el certificat de conducció de vehicles ferroviaris històrics.
 - Article 17. Assessors de formació per obtenir el certificat de conducció de vehicles històrics especials.
 - Article 18. Personal amb capacitat per acreditar o certificar l'aptitud per al servei.
 - Article 19. Formació per acreditar la competència del personal per emetre l'aptitud per al servei de material rodant ferroviari històric.
 - Article 20. Un altre personal de servei en trens històrics.
- Capítol III. Règim de les autoritzacions de circulació de vehicles ferroviaris històrics.
 - Article 21. Autorització de circulació de vehicles històrics operatius: aspectes generals i sol·licitud.
 - Article 22. Tramitació de l'autorització de circulació de vehicles històrics operatius.
 - Article 23. Característiques tècniques mínimes exigibles als vehicles ferroviaris històrics operatius.
 - Article 24. Actuació en els casos d'impossibilitat de compliment de característiques tècniques exigibles.
 - Article 25. Vigència de l'autorització de circulació.
 - Article 26. Registre i numeració de vehicles ferroviaris històrics.
 - Article 27. Autorització a vehicles ferroviaris històrics operatius-apartats.
 - Article 28. Autorització a vehicles ferroviaris històrics no operatius.
 - Article 29. Restauració, reconstrucció i rèpliques.
 - Article 30. Autorització a vehicles ferroviaris procedents d'altres xarxes ferroviàries.

- Article 31. Modificacions de vehicles ferroviaris històrics.
- Article 32. Comunicació i tramitació de les modificacions de vehicles ferroviaris històrics.
- Article 33. Autorització de les modificacions de vehicles ferroviaris històrics.
- Article 34. Circulació per a proves, assaigs o trasllats de vehicles ferroviaris històrics.

Capítol IV. Inspeccions, suspensió i revocació d'autoritzacions de circulació.

- Article 35. Inspecció de vehicles ferroviaris històrics.
- Article 36. Suspensió de l'autorització de circulació de vehicles ferroviaris històrics.
- Article 37. Revocació de l'autorització de circulació de vehicles ferroviaris històrics.
- Article 38. Tramitació de la suspensió o revocació de l'autorització de circulació de vehicles ferroviaris històrics.

Capítol V. Manteniment de vehicles ferroviaris històrics operatius.

- Article 39. Aspectes generals.
- Article 40. Sistema de gestió del manteniment.
- Article 41. Entitats encarregades del manteniment.
- Article 42. Plans de manteniment.
- Article 43. Centres de manteniment.
- Article 44. Instal·lacions de manteniment de vehicles ferroviaris històrics.

Capítol VI. Règim de seguretat i prestació de serveis.

- Article 45. Règim general de seguretat i prestació de serveis.
- Article 46. Entitats ferroviàries promotores de trens històrics. Empreses ferroviàries operadores.
- Article 47. Adjudicació de capacitat per a trens històrics.
- Article 48. Drets dels usuaris de trens històrics.

Capítol VII. Operació de trens històrics.

- Article 49. Comprovacions prèvies.
- Article 50. Gestió del risc.
- Article 51. Inspecció prèvia a la sortida del tren.
- Article 52. Consideracions generals relacionades amb les regles operatives particulars d'aplicació a trens històrics.
- Article 53. Regles operatives particulars aplicables a trens històrics relacionades amb els equips de control, comandament i senyalització a bord: sistema de protecció i radiotelefonia.
- Article 54. Regles operatives particulars aplicables a trens històrics relacionades amb els dispositius de vigilància, informació de velocitat i registre.
- Article 55. Regles operatives particulars aplicables a trens històrics relacionades amb els senyals del tren: acústics, lluminosos, de cua.
- Article 56. Trasllats de vehicles ferroviaris històrics operatius.
- Article 57. Trasllats de vehicles ferroviaris històrics operatius-apartats i no operatius.

Capítol VIII. Règim sancionador i econòmic.

- Article 58. Règim sancionador i d'inspecció.
- Article 59. Règim econòmic i tributari.

Disposició addicional primera. Serveis de transport ferroviari amb vehicles ferroviaris històrics.

Disposició addicional segona. Seguiment de vehicles ferroviaris amb antiguitat superior a trenta anys.

Disposició addicional tercera. Material per a reparacions i manteniment de vehicles històrics.

Disposició addicional quarta. Circulació de locomotores de vapor.

Disposició addicional cinquena. Circulació de cotxes de viatgers amb caixa de fusta.

Disposició addicional sisena. Catàleg de vehicles ferroviaris històrics.

Disposició addicional setena. Vehicles inclosos en registres i inventaris d'administradors d'infraestructures ferroviàries.

Disposició transitòria primera. Registre i numeració de vehicles ferroviaris històrics existents a l'entrada en vigor d'aquesta Ordre.

Disposició transitòria segona. Adaptació dels plans de manteniment.

Disposició transitòria tercera. Habilitació de responsable de control de manteniment.

Disposició derogatòria única. Derogació normativa.

Disposició final primera. Autorització a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

Disposició final segona. Autorització de circulació de vehicles ferroviaris operatius existents a l'entrada en vigor d'aquesta Ordre.

Disposició final tercera. Títol competencial.

Disposició final quarta. Entrada en vigor.

La disposició addicional sisena de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, relativa a trens històrics, estableix que els serveis que es prestin amb vehicles motors, remolcats o automotors catalogats com a històrics, amb viatgers i sense, la finalitat dels quals sigui la realització d'una activitat cultural i la conservació i difusió del patrimoni ferroviari, queden exclosos de l'àmbit d'aplicació de la Llei esmentada i es regeixen per la normativa específica. Per la seva banda, el Reial decret 929/2020, de 27 d'octubre, sobre seguretat operacional i interoperabilitat ferroviàries, avança en la definició d'aquest tipus de vehicles, que estableix la necessitat de catalogar-los perquè puguin circular per la Xarxa Ferroviària d'Interès General, i l'entitat competent per fer-ho és la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols, la qual exclou de manera expressa del seu àmbit d'aplicació els trens històrics, segons la definició d'aquests que recull la disposició addicional sisena esmentada. L'article 71 del Reial decret abans esmentat remet a una normativa específica que reguli la prestació d'aquests serveis ferroviaris quant a les condicions de circulació, autorització, manteniment i modificació dels vehicles, règim de personal i de les entitats que prestin aquests serveis, i habilita la persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible per regular aquesta matèria. En l'àmbit europeu, la Directiva (UE) 2016/797 del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de maig de 2016, sobre la interoperabilitat del sistema ferroviari dins de la Unió Europea, i la Directiva (UE) 2016/798 del Parlament Europeu i del Consell, d'11 de maig de 2016, sobre la seguretat ferroviària, estableixen la possibilitat que els estats membres excloguin de l'àmbit d'aplicació de les mesures d'execució d'aquestes «la infraestructura i els vehicles destinats a un ús estrictament local, històric o turístic».

Cal assenyalar que les circulacions ferroviàries efectuades amb vehicles històrics que facin els trens històrics que són objecte d'aquesta regulació no tenen en cap cas la consideració de transport ferroviari, tot i que hi poden viatjar passatgers o simplement estar tripulats pel personal habilitat per operar-los.

S'imposa la necessitat de dotar d'un marc estable i amb claredat suficient que empari les circulacions de trens amb vehicles històrics amb els objectius de preservar l'important llegat de vehicles ferroviaris que han circulat pels ferrocarrils espanyols, afavorir i facilitar, en la mesura que sigui possible, la circulació d'aquests trens en l'àmbit de la Xarxa Ferroviària d'Interès General i mantenir, i fins i tot incrementar, els ja per si mateixos elevats nivells de seguretat que caracteritzen el sistema ferroviari espanyol.

Els vehicles ferroviaris històrics presten servei més enllà de la vida útil per a la qual es van dissenyar i construir, per la qual cosa es pot incrementar el risc de patir incidents deguts, entre altres causes, a la corrosió, la fatiga o el desgast dels seus components. Per això, cal incidir en la importància del manteniment d'aquests vehicles i en una gestió adequada del risc que, en determinats casos, podrien comportar algunes restriccions en l'operació dels vehicles ferroviaris històrics.

Aquest text s'estructura en vuit capítols. El capítol I es proposa aclarir alguns aspectes generals i conceptes que seran útils en la regulació que s'aborda en els capítols posteriors. El capítol II està dedicat a les condicions relatives que ha de complir el personal implicat en l'operació dels trens històrics, amb articles específics dedicats al personal d'operacions del tren, personal de conducció i personal amb capacitat per emetre l'aptitud per al servei del material rodant. S'hi aborden els elements específics de l'operació de trens històrics que han de ser coneguts pel personal que té responsabilitat en l'operació d'aquests trens. Especialment, s'analitza la formació addicional de què, en alguns casos, aquest personal ha de disposar, la manera d'obtenir-la, així com possibles elements que donin lloc a excepcions a l'hora d'obtenir habilitacions, llicències o certificats. En general, es persegueix que el personal que pugui operar trens històrics disposi de les habilitacions, les llicències o els certificats que permeten l'operació de qualsevol mena de tren i que regula l'Ordre FOM/2872/2010, de 5 de novembre, per la qual es determinen les condicions per obtenir els títols habilitadors que permeten l'exercici de les funcions del personal ferroviari relacionades amb la seguretat en la circulació, així com el règim dels centres homologats de formació i dels de reconeixement mèdic del personal esmentat; el que es desplega en aquest text és una regulació dels elements específics que poden resultar necessaris per a l'operació de trens amb vehicles històrics. No obstant això, en casos excepcionals, deguts a l'antiguitat, les característiques o la singularitat d'alguns vehicles ferroviaris històrics, cal articular un marc que permeti operar també aquests vehicles, amb les condicions de seguretat i operativitat escaients. Els capítols III, IV i V estan dedicats a les condicions que han de complir els vehicles ferroviaris històrics pel que fa a les condicions d'utilització, aptitud per a la circulació, així com el que es relaciona amb el manteniment d'aquests. El capítol III s'ocupa dels requisits que han de complir els vehicles històrics per ser autoritzats a circular per la Xarxa Ferroviària d'Interès General. Al capítol IV es planteja el règim d'inspeccions a què aquest material es pot sotmetre, així com les conseqüències que se'n poden derivar en el cas que aquestes siguin negatives. Les singularitats del manteniment d'aquests vehicles ferroviaris es tracten al capítol V, prenent com a referència el règim general de manteniment que regeix per a tots els vehicles ferroviaris. Els capítols VI i VII regulen les condicions específiques d'operació dels trens històrics. El capítol VI tracta el règim de seguretat aplicable als administradors d'infraestructures ferroviàries, les empreses ferroviàries i altres entitats que promoguin operacions amb trens històrics. Al capítol VII es tracta específicament l'operació dels trens històrics; es pretén assimilar-los al màxim als trens en servei comercial quant a la sol·licitud i l'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària. Al capítol VIII s'enuncia, d'una banda, el règim sancionador i d'inspecció i, de l'altra, el règim econòmic i tributari, que està referenciat pràcticament del tot al que estableix la Llei del sector ferroviari i tracta d'establir un règim que incentivi la circulació dels trens històrics com a mitjà per a la conservació i la difusió. Finalment, es completa el text amb set disposicions addicionals, tres disposicions transitòries, una disposició derogatòria única i quatre disposicions finals.

Aquesta Ordre s'adequa als principis de bona regulació que conté l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques. La nova regulació compleix els principis de necessitat i eficàcia en tant que té per objecte dotar les circulacions de trens amb vehicles històrics d'un marc jurídic estable i clar, per preservar l'important llegat de vehicles ferroviaris que han circulat per les xarxes ferroviàries espanyoles, així com afavorir i facilitar, tant com sigui possible, la circulació d'aquests trens en l'àmbit de la Xarxa Ferroviària d'Interès General com a

activitat cultural que contribueix a la conservació i la difusió del patrimoni ferroviari; i tot això, amb les condicions de seguretat operacional adequades. Així mateix, la nova regulació és conforme al principi de proporcionalitat, en contenir la regulació imprescindible per aconseguir els objectius proposats, sense que hi hagi altres mesures que es poguessin acordar que comportessin menys obligacions per als destinataris. D'igual manera, es respecta el principi d'eficiència, ja que, si bé se'n deriven algunes càrregues, aquestes són les mínimes i imprescindibles per aconseguir els objectius esmentats i es justifiquen pels beneficis esperats quant a seguretat dels serveis ferroviaris. Igualment, s'ajusta al principi de seguretat jurídica, perquè és coherent amb la normativa existent de la qual és desplegament, s'integra amb la resta de normes que regulen el sector afectat, tant nacionals com de la Unió Europea, i conforma així un marc jurídic estable i clar, que ofereix certesa i en facilita l'aplicació per als destinataris. Finalment, també s'ajusta al principi de transparència, ja que els objectius són clars i comprensibles, i el text de la norma s'ha sotmès al tràmit de consulta pública que estableix l'article 26.2 de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern, i al tràmit d'audiència directa de les organitzacions representatives i els agents relacionats amb el sector i d'informació pública de l'article 26.6.

Durant la tramitació del projecte s'ha sol·licitat un informe al Consell Nacional de Transports i s'ha sotmès la norma al procediment de consulta que preveu la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlament Europeu i del Consell, de 9 de setembre de 2015, per la qual s'estableix un procediment d'informació en matèria de reglamentacions tècniques i de regles relatives als serveis de la societat de la informació.

La competència per dictar aquesta norma ve donada, a més del que disposen els apartats 21a i 24a de l'article 149.1 de la Constitució espanyola, pel que estableix l'article 71.3 del Reial decret 929/2020, de 27 d'octubre, que autoritza la persona titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible a regular, per ordre, els serveis ferroviaris prestats amb vehicles ferroviaris històrics pel que fa a les seves condicions de circulació, autorització, manteniment i modificació dels vehicles, règim del personal i de les entitats que prestin aquests serveis.

En virtut d'això, a proposta de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, amb l'aprovació prèvia del ministre per a la Transformació Digital i de la Funció Pública i d'acord amb el Consell d'Estat, dispo:

CAPÍTOL I

Disposicions generals

Article 1. *Objecte i àmbit d'aplicació.*

1. Aquesta Ordre té per objecte regular els serveis ferroviaris prestats per trens històrics quant a:

- a) les condicions de circulació sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General,
- b) l'autorització, la modificació i el manteniment dels vehicles històrics que els componguin,
- c) el règim de personal i de les entitats que prestin aquests serveis, així com de les que es dediquin al manteniment dels vehicles.

2. Aquesta Ordre és aplicable als trens històrics que circulin sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General, tal com es defineixen a la disposició addicional sisena de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari. Aquests serveis tenen la consideració de no comercials, de caràcter ocasional o circulen només durant determinades temporades a l'any. El mateix desplaçament dels vehicles esmentats constitueix un mitjà per a la conservació i difusió correctes del patrimoni ferroviari sense que l'objectiu d'aquestes circulacions sigui la prestació d'un servei de transport ferroviari segons es considera a l'article 3.2.

Així mateix, s'hi inclouen els moviments complementaris necessaris per a la prestació del servei ferroviari com ara trasllats entre bases o dipòsits a estacions, trasllats a instal·lacions per efectuar tasques de manteniment, realització de proves dels vehicles, així com viatges d'habilitació o formació del personal de conducció i d'operacions.

Als efectes d'aquesta Ordre, es consideren circulacions ocasionals totes les que siguin de caràcter únic sense reiteració d'horari ni itinerari.

3. Queden excloses de l'àmbit d'aplicació d'aquesta Ordre les circulacions de vehicles ferroviaris històrics sobre infraestructures ferroviàries que no formin part del Catàleg de línies i trams de la Xarxa Ferroviària d'Interès General aprovat per l'Ordre FOM/710/2015, de 30 de gener, per la qual s'aprova el Catàleg de línies i trams de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

Així mateix, queden excloses les circulacions de trens que prestin un servei de transport ferroviari comercial o turístic, encara que continguin un o diversos vehicles en la composició que estiguin catalogats com a històrics.

Article 2. *Definició de vehicles ferroviaris històrics.*

1. S'entén per vehicle ferroviari històric el que estigui catalogat com a tal d'acord amb el que disposa l'article 5 i compleixi les condicions següents:

- a) Antiguitat igual o superior a trenta anys.
- b) Rellevància sociocultural prou acreditada mitjançant documentació oficial, inventari o antecedents històrics, constructius o operatius.
- c) Haver circulat per una de les xarxes o les instal·lacions ferroviàries del territori nacional per efectuar serveis de transport ferroviari, funcions auxiliars d'aquest o tasques de manteniment ferroviari.

Excepcionalment, es poden catalogar com a històrics els vehicles que no compleixin les condicions anteriors, si hi concorren determinades circumstàncies que n'acreditin la rellevància tècnica o històrica, que han de figurar fonamentades i acreditades degudament en la resolució corresponent.

2. Es consideren vehicles ferroviaris històrics els que formin part d'un inventari reconegut en una entitat ferroviària, d'una instal·lació museística, de centres culturals o entitats similars, amb la identificació d'«històric» o d'«època».

3. El conjunt de símbols, insígnies, colors i identificadors que el vehicle ferroviari històric porti pintats o vinilats i que conformen la seva imatge exterior s'ha de correspondre amb algun de reconeixible durant la seva etapa d'explotació comercial. S'ha d'incloure la identificació com a vehicle històric, així com la numeració del vehicle en els termes que expressa l'article 26.4.

Article 3. *Requisits dels trens històrics.*

1. Amb caràcter general, perquè un tren es pugui qualificar d'històric, tots els vehicles que n'integrin la composició han d'estar catalogats com a vehicles històrics operatius, encara que es pot continuar considerant tren històric quan la locomotora que doni tracció al tren no tingui aquesta catalogació.

Excepcionalment, es pot considerar tren històric si algun dels vehicles que formen part de la composició no està catalogat com a tal, per garantir l'accessibilitat al tren o per alguna altra causa operativa o tècnica objectiva imprescindible per fer viable la circulació del tren. Tenint en compte tot això, la major part dels vehicles remolcats han d'estar catalogats com a històrics.

2. Als efectes relacionats amb la seguretat en la circulació ferroviària, tenen la consideració de serveis de transport ferroviari, i, per tant, no orientats a la realització

d'una activitat cultural i de conservació i difusió del patrimoni ferroviari, els serveis en què s'esdevingui alguna de les condicions següents:

- a) Circulacions no ocasionals d'algun dels vehicles ferroviaris històrics que formin part de la composició del tren superiors a 15.000 quilòmetres per any.
- b) Circulacions totals d'algun dels vehicles ferroviaris històrics que formin part de la composició del tren superior a 30.000 quilòmetres per any.
- c) Els beneficis generats, una vegada descomptats els costos derivats de l'explotació ferroviària, no s'utilitzen totalment en el finançament d'associacions o entitats ferroviàries preservadores que facin activitats lligades a la conservació del patrimoni ferroviari.

3. La comptabilització dels quilòmetres recorreguts pels vehicles ferroviaris històrics, als efectes de l'apartat anterior, s'ha de fer tenint en compte la declaració d'activitat de l'any anterior, al·ludida als articles 11.3.e) i 12.3.j), per a les circulacions amb viatgers exclusivament.

4. L'ús dels beneficis generats en la conservació del patrimoni ferroviari es pot acreditar mitjançant una declaració responsable de l'entitat promotora del servei ferroviari. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot sol·licitar en qualsevol moment aclariments sobre aquesta declaració, així com documents addicionals per garantir el compliment del que estableix l'apartat 2.c) d'aquest article.

Article 4. *Vehicles ferroviaris històrics operatius i no operatius.*

1. S'entén per vehicle ferroviari històric operatiu el que, complint el que estableixen els articles 2 i 5, disposa d'autorització de circulació per la Xarxa Ferroviària d'Interès General i compleix qualsevol normativa que li sigui aplicable per assegurar-ne la circulació segura i amb unes condicions operatives suficients. Així mateix, ha d'estar al dia en les revisions de seguretat i les intervencions que estableixi el seu pla de manteniment.

2. Dins dels vehicles ferroviaris històrics operatius, es consideren vehicles operatius-apartats els vehicles en què concorri alguna de les situacions següents:

- a) Període d'inactivitat durant el qual no hagi circulat (paralització) d'entre un i cinc anys.
- b) Ser fora del cicle de manteniment.
- c) Haver patit una avaria o un accident que n'impossibiliti la circulació.

Perquè aquests vehicles operatius-apartats puguin tornar a circular han de superar la intervenció programada que reflecteixi el pla de manteniment en funció del temps de paralització o sotmetre's al manteniment correctiu que consideri adequat l'entitat encarregada del manteniment.

Quan un vehicle ferroviari històric estigui en situació d'operatiu-apartat durant un període superior a cinc anys, aquest s'ha de classificar com a no operatiu.

3. Tenen la consideració de vehicles ferroviaris històrics no operatius els que no estiguin classificats com a operatius perquè no estan en condicions de circular.

Article 5. *Catalogació de vehicles ferroviaris històrics.*

1. D'acord amb el que disposa la disposició addicional quarta del Reial decret 929/2020, de 27 d'octubre, a la fundació del sector públic denominada «Fundació dels Ferrocarrils Espanyols» li correspon la catalogació com a vehicles ferroviaris històrics dels vehicles en què concorren les condicions per assolir aquesta consideració segons el que estableix l'article 2.1.

2. La declaració com a bé d'interès cultural, entre altres figures de protecció patrimonial anàlogues, per part dels òrgans de les administracions públiques competents, d'un vehicle ferroviari dona lloc, si la declaració esmentada ho estableix, a la

catalogació com a vehicle ferroviari històric. A aquests efectes, l'òrgan que hagi emès la declaració esmentada l'ha de notificar a la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols a l'efecte d'incloure el vehicle en el Catàleg de vehicles ferroviaris històrics.

Així mateix, en cas que es declari un vehicle ferroviari bé d'interès cultural, patrimonial o figura de protecció anàloga sense establir-ne la qualificació d'històric, la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols en pot promoure d'ofici la catalogació.

La Fundació dels Ferrocarrils Espanyols ha de procurar obtenir la informació disponible del vehicle objecte de protecció, especialment la que defineix l'article 6.2, lletres a) i e).

3. La Fundació dels Ferrocarrils Espanyols ha d'elaborar i mantenir actualitzat un Catàleg de vehicles ferroviaris històrics on constin els aspectes i les característiques més rellevants. El contingut d'aquest Catàleg es determina a través d'una resolució de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària i el poden consultar els administradors d'infraestructures, les empreses ferroviàries, les entitats ferroviàries que operin trens històrics, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, així com tots els que acreditin un interès legítim a la consulta. La Fundació dels Ferrocarrils Espanyols pot facilitar la consulta pública del Catàleg pels mitjans que estableixi.

En aquest Catàleg ha de constar tot el material ferroviari històric tant operatiu com no operatiu que hagi circulat o estigui en condicions de circular sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General, i s'ha de mantenir actualitzat degudament.

Article 6. *Sol·licitud de catalogació de vehicles ferroviaris històrics.*

1. Per sol·licitar la catalogació d'un vehicle com a històric s'ha de formular la sol·licitud corresponent, acompanyada de la documentació que es relaciona a l'apartat següent, adreçada a la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols. Aquesta sol·licitud es pot presentar als llocs que preveu l'article 16.4 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques, sense perjudici de l'obligació de les persones jurídiques de relacionar-se electrònicament amb l'Administració, d'acord amb el que disposa l'article 14.2 de la norma esmentada.

2. La documentació que cal aportar juntament amb la sol·licitud de catalogació és la següent:

a) Ressenya descriptiva del vehicle, amb indicació de les xarxes o les instal·lacions ferroviàries del territori nacional on hagi efectuat serveis de transport ferroviari, funcions auxiliars o tasques de manteniment, incloent-hi referència al seu número d'identificació nacional, en cas de disposar-ne.

b) Indicació sobre la inscripció del vehicle al Registre europeu de vehicles (REV), on figuri la situació d'actiu, suspès o baixa que correspongui, el propietari, el posseïdor, l'entitat encarregada del manteniment, el número de vehicle europeu (NVE) i l'any de fabricació.

c) Informe de l'entitat encarregada del manteniment on constin la data de la darrera intervenció de manteniment duta a terme, l'estat del vehicle i una proposta de classificació segons l'article 4. En cas de vehicles que, pel fet de no estar en actiu, no tinguin entitat encarregada del manteniment, informe relatiu a l'estat del vehicle juntament amb una proposta de classificació, signat per una organització certificada en la funció d'execució del manteniment segons el Reglament d'Execució (UE) 2019/779 de la Comissió, de 16 de maig de 2019, pel qual s'estableixen disposicions detallades relatives a un sistema de certificació de les entitats encarregades del manteniment de vehicles de conformitat amb la Directiva (UE) 2016/798 del Parlament Europeu i del Consell i pel qual es deroga el Reglament (UE) núm. 445/2011 de la Comissió.

d) Escrit de conformitat del propietari i el posseïdor, que estableixi, si escau, qualsevol possible límit d'utilització que considerin necessari quant a la velocitat màxima, els recorreguts, les tones remolcades o qualsevol altre, encaminat a no perjudicar la conservació del vehicle històric que es pretén preservar. L'entitat encarregada del

manteniment, a l'informe que descriu l'apartat 2, lletra c), ha de ratificar aquests límits d'utilització, establir altres limitacions possibles o no establir-ne cap.

e) Llista de la documentació disponible del vehicle, especialment la relativa a l'expedient de manteniment, els manuals de conducció, així com tota la documentació que es cregui que pot ser útil per a la conservació i la utilització del vehicle.

3. Els vehicles ferroviaris que es vulguin catalogar, però no es classifiquin com a operatius per no estar en condicions de circular o perquè així ho determini el seu propietari o posseïdor, no han de complir l'apartat 2, lletres b) i c), pel que fa a la inscripció al REV i a la designació d'entitat encarregada del manteniment. Per a la reclassificació posterior a operatius d'aquests vehicles, s'ha de seguir el que indica l'article 28.

Article 7. *Resolució sobre la sol·licitud de catalogació de vehicles ferroviaris històrics.*

1. La Fundació dels Ferrocarrils Espanyols ha d'avaluar l'expedient en relació amb tots els elements que especifica l'article anterior. En cas que es consideri que la sol·licitud no reuneix els requisits que assenyalava l'article 66 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, o que la documentació aportada no és correcta, cal requerir a la part interessada perquè, d'acord amb el que estableix l'article 68 de la norma esmentada, esmeni la falta o acompanyi els documents preceptius.

2. La Fundació dels Ferrocarrils Espanyols ha de resoldre de manera motivada sobre la sol·licitud de catalogació del vehicle ferroviari i notificar la resolució dictada en un termini de tres mesos des de la data de recepció de la sol·licitud. Transcorregut el termini que estableix l'apartat anterior sense resolució expressa, la sol·licitud s'entén estimada.

3. En cas que la resolució de la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols desestimi la sol·licitud de catalogació, es pot interposar una reclamació davant de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària en el termini d'un mes des de la notificació. Aquesta reclamació ha d'anar acompanyada de la documentació que conforma l'expedient corresponent i es pot presentar per qualsevol dels mitjans que indica l'article 16.4 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, de manera prèvia a la resolució de la reclamació, pot demanar un informe de la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols, i aquesta darrera ha d'emetre l'informe esmentat en el termini d'un mes. Així mateix, pot requerir a la part reclamant informació o documentació complementària, per al lliurament de la qual es fixa un termini de deu dies, ampliables a cinc més a petició de la part interessada o per iniciativa pròpia, quan els documents requerits presentin dificultats especials. Transcorregut el termini anterior sense atendre el requeriment efectuat, se la considera desistida de la seva petició, amb una resolució prèvia que s'ha de dictar en els termes que preveu l'article 21 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

4. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de resoldre de manera motivada sobre les reclamacions efectuades i notificar a la part reclamant i a la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols les resolucions dictades dins un termini de tres mesos des de la data de la seva interposició.

Transcorregut el termini que estableix l'apartat anterior sense resolució expressa, la reclamació s'entén desestimada. Contra les resolucions de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària es pot interposar un recurs contenciós administratiu.

Article 8. *Efectes de la resolució de catalogació de vehicles ferroviaris històrics.*

1. Un cop resolta la catalogació d'un vehicle ferroviari com a històric, aquesta no es pot revertir o modificar, excepte en casos excepcionals fonamentats degudament i que ha d'apreciar la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols. Aquests casos i els que descriu l'apartat 3 han de portar aparellada la sortida del Catàleg de vehicles ferroviaris històrics dels vehicles afectats.

La sol·licitud de reversió o modificació de la catalogació l'ha de presentar el propietari o el posseïdor del vehicle en els termes descrits a l'article 6.1, juntament amb la documentació que permeti apreciar l'excepcionalitat del cas. A la tramitació d'aquestes sol·licituds els és aplicable el que disposa l'article 7.

2. La resolució de catalogació com a vehicle ferroviari històric comporta que aquests béns culturals integren el Patrimoni Històric Espanyol, en virtut de l'apartat segon de l'article 1 de la Llei 16/1985, de 25 de juny, del patrimoni històric espanyol. Per garantir-ne la protecció, els vehicles ferroviaris històrics que tinguin una singularitat i rellevància especials es poden declarar bé d'interès cultural, o incloure en l'Inventari general de béns mobles, per part de les administracions competents d'acord amb el que disposa la legislació vigent.

3. En els vehicles catalogats com a històrics que no siguin objecte de la protecció especial que defineix l'apartat anterior, la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols ha de certificar, si escau, la destrucció, el deteriorament o la pèrdua accidental dels elements o les característiques que van donar lloc a la catalogació o la van fonamentar. Això cal fer-ho d'ofici, en advertir aquestes circumstàncies per qualsevol mitjà, o bé a petició de la persona propietària o posseïdora, en ser informada per aquestes.

El deteriorament o la destrucció de forma deliberada i conscient de qualsevol vehicle ferroviari catalogat com a històric, així com dels seus elements significatius, pot comportar l'aplicació del règim sancionador que inclou la Llei 16/1985, de 25 de juny, esmentada.

4. Atenent les característiques del vehicle, així com el seu estat, i a fi d'afavorir-ne la conservació, la resolució de catalogació pot incloure els usos que es considerin incompatibles amb la catalogació com a vehicle històric, d'acord amb l'informe que descriu l'article 6.2 c) i, en casos d'especial rellevància justificats degudament a la resolució, per part de qui resolgui la catalogació. Així mateix, es pot incloure la possibilitat de fer serveis de transport ferroviari amb el vehicle en el sentit que expressa l'article 3.2. Si la resolució esmentada no inclou aquests aspectes, s'entén que el vehicle està reservat a un ús històric i la incompatibilitat de prestar serveis de transport ferroviari amb aquest vehicle, segons el que preveu la disposició addicional primera.

5. La Fundació dels Ferrocarrils Espanyols ha de comunicar als administradors d'infraestructures les resolucions de catalogació de vehicles ferroviaris històrics, així com les de reversió o modificació de la catalogació esmentada.

CAPÍTOL II

Condicions relatives al personal que operi trens històrics

Article 9. *Personal afectat.*

1. Aquesta Ordre s'aplica a tot el personal que, en l'àmbit ferroviari, hagi de fer funcions relacionades amb la seguretat en la circulació respecte dels trens històrics:

- a) Personal de circulació.
- b) Personal d'infraestructura.
- c) Personal d'operacions del tren.
- d) Personal de conducció.
- e) Personal amb capacitat per emetre l'aptitud per al servei dels vehicles.
- f) Personal de servei.

2. Al personal esmentat abans li és aplicable, en tot el que no reguli aquesta Ordre, el que disposa l'Ordre FOM/2872/2010, de 5 de novembre, per la qual es determinen les condicions per a l'obtenció dels títols habilitadors que permeten l'exercici de les funcions del personal ferroviari relacionades amb la seguretat en la circulació, així com el règim dels centres homologats de formació i dels de reconeixement mèdic d'aquest personal.

3. Pel que fa al personal de circulació i al personal d'infraestructura, no cal establir cap element específic més enllà de les habilitacions exigides per exercir aquestes activitats i que descriu l'Ordre FOM/2872/2010, de 5 de novembre. En tot cas, el responsable de circulació ha d'estar informat de si el tren la circulació o les maniobres del qual dirigeix és un tren històric, així com si hi ha cap condicionament especial de cara a la circulació d'aquest.

4. Així mateix, l'ordre és aplicable al personal següent, les funcions del qual es descriuen i es regulen en els articles següents:

- a) Responsable de vehicle ferroviari històric.
- b) Responsable de tren històric.

Article 10. *Responsable de vehicle ferroviari històric.*

1. L'entitat ferroviària preservadora o dipositària de cada vehicle ferroviari històric operatiu ha de designar un responsable únic del vehicle esmentat. Això no obstant, es poden designar un o més suplents que puguin exercir les atribucions previstes en cas d'absència del titular.

A aquests efectes, s'entén per «entitat ferroviària preservadora o dipositària» l'empresa, la societat, l'associació, la fundació o el museu que sigui propietària del vehicle ferroviari històric o que, sense ser-ne propietària, tingui dret a utilitzar-lo en virtut de qualsevol títol jurídic vàlid.

2. El responsable d'un vehicle ferroviari històric operatiu és una persona física vinculada o dependent de l'entitat ferroviària preservadora o dipositària, amb una experiència laboral en empresa ferroviària o administrador d'infraestructures o bé en entitats dedicades al manteniment de vehicles ferroviaris que operin o hagin operat a la Xarxa Ferroviària d'Interès General de cinc anys, com a mínim, en la gestió de la seguretat en la circulació, en la gestió de la circulació ferroviària o en la conducció o el manteniment de vehicles ferroviaris.

Alternativament, poden exercir aquest lloc les persones amb experiència de cinc anys, com a mínim, en la gestió, la restauració i el manteniment de vehicles ferroviaris històrics custodiats per entitats ferroviàries preservadores o dipositàries. Aquesta experiència s'ha d'acreditar mitjançant un certificat emès per les entitats en les quals l'interessat hagi dut a terme les activitats esmentades.

3. La relació de vinculació o dependència entre el responsable i l'entitat ha de ser laboral o, en el cas d'associacions, fundacions i museus, també pot ser a través de la pertinença a aquesta del responsable com a soci o voluntari.

Article 11. *Nomenament i atribucions del responsable de vehicle ferroviari històric.*

1. El nomenament com a responsable del vehicle i, si s'escau, el dels suplents, ha d'estar acordat per la persona física que sigui representant legal de l'entitat ferroviària preservadora del vehicle històric i té caràcter indefinit fins que se n'acordi la substitució.

2. Una mateixa persona física pot ser responsable de diversos vehicles ferroviaris històrics operatius sempre que siguin de titularitat d'una mateixa entitat ferroviària preservadora o dipositària.

3. El responsable de vehicle ferroviari històric operatiu té les atribucions següents:

a) Quan els vehicles històrics siguin locomotores o automotors, ha de comprovar i certificar que els aspirants compleixin les condicions mínimes exigides per accedir a la formació necessària per obtenir els certificats i les habilitacions específiques que permetin l'operació, la circulació o el manteniment d'aquests vehicles ferroviaris històrics.

b) Vetllar pel bon estat de conservació i el manteniment correcte del vehicle, així com pel compliment de la normativa que li sigui aplicable, sense perjudici de les responsabilitats de l'entitat encarregada del manteniment.

c) Proposar a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària el contingut dels programes de formació per obtenir les habilitacions i els certificats específics per a vehicles històrics.

d) En el cas dels vehicles ferroviaris històrics operatius destinats a viatgers:

i) disposar en llocs visibles d'aquests les indicacions que s'han d'atendre en relació amb la seva seguretat i la de la resta de possibles usuaris.

ii) les actuacions que cal seguir en cas d'emergència. Les indicacions esmentades s'han de donar en format accessible per a les persones amb discapacitat i les persones amb mobilitat reduïda i, preferentment, en forma de pictogrames.

iii) disposar els mitjans d'extinció d'incendis i els elements d'il·luminació d'emergència o fotoluminescents per evacuar el vehicle si cal, de conformitat amb la normativa aplicable i, si escau, mitjançant el procés de gestió del risc que descriu l'article 24 i les referències que conté l'article 23.4.

Totes aquestes indicacions s'han de donar en format accessible per a les persones amb discapacitat i les persones amb mobilitat reduïda i, preferentment, en forma de pictogrames.

e) Elaborar i lliurar amb caràcter anual a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària una declaració responsable sobre l'activitat del vehicle en què constin els trens dels quals ha format part amb indicació dels trajectes i els quilòmetres recorreguts. Aquesta declaració, amb les dades de l'any anterior, s'ha de lliurar els primers trenta dies de l'any natural. En cas d'entitats ferroviàries preservadores o dipositàries amb diversos vehicles, aquesta declaració es pot lliurar de manera conjunta. L'Agència esmentada pot requerir en qualsevol moment aclariments o una justificació del contingut d'aquesta declaració.

Article 12. *Responsable de tren històric.*

1. El responsable de tren històric és un dels responsables dels vehicles ferroviaris històrics que integren el tren històric. En els trens històrics de tipus automotor compostos per diversos vehicles històrics que formin una branca indeformable en explotació, el responsable del tren històric també és el responsable dels vehicles ferroviaris que l'integrin.

2. En qualsevol cas, l'entitat ferroviària que operi el tren històric n'ha de nomenar el responsable, d'acord amb els criteris anteriors, mitjançant una resolució expressa del seu representant legal. En els moviments complementaris del tren duts a terme sense viatgers, hi pot viatjar el responsable si ho considera necessari. En els trens que facin trasllats de vehicles històrics no cal nomenar un responsable de tren, als efectes que conté aquest article.

3. El responsable de tren històric té les atribucions següents:

a) Comprovar que els vehicles que componen el tren històric compleixen les condicions de seguretat requerides, especialment pel que fa al manteniment correcte, així com que s'ha gestionat adequadament el risc, de conformitat amb el que preveuen els articles 24 i 50, sense perjudici de les responsabilitats de l'entitat encarregada del manteniment i de l'empresa ferroviària.

b) Gestionar tot el que calgui per possibilitar el moviment del tren històric, especialment en relació amb l'empresa ferroviària que operi el tren i amb l'administrador d'infraestructures que hagi de concedir la capacitat d'infraestructura necessària.

c) Informar el personal d'operacions, directament o a través de l'administrador d'infraestructures, de les actuacions específiques o diferenciadores que requereixi el conjunt del tren històric o els vehicles que l'integrin.

d) En cas necessari, ha de donar suport a l'empresa ferroviària en la comprovació que el personal de conducció i d'operacions té les habilitacions i els certificats adequats per a la circulació del tren històric.

e) Comprovar que l'empresa ferroviària disposa de certificat de seguretat i que en el seu sistema de gestió de la seguretat s'inclou expressament l'operació amb trens històrics.

f) Ha de formar part de la dotació de personal en els trens històrics de viatgers. Quan el tren no disposi de comprovació del tancament de portes a la cabina de conducció, ha de verificar que les portes dels vehicles no són obertes durant la marxa i tancar-les després de les parades. Així mateix, ha de donar les operacions acabades al personal de conducció.

g) Informar els viatgers de les condicions d'explotació que els afectin, així com de les mesures de seguretat mínimes que cal adoptar a l'interior del tren, en accedir-hi i sortir-ne, i també de la possibilitat, o no, de moure's pels diferents vehicles que componen el tren o de la prohibició d'accedir a determinades zones restringides del tren històric. Aquestes mesures han quedat establertes mitjançant el procés de gestió del risc que descriu l'article 50. També s'ha d'informar sobre el nivell d'accessibilitat del tren històric.

h) Ha de ser present a la inspecció preceptiva prèvia a la sortida del tren que descriu l'article 51.

i) Ha de vigilar que no se superi el nombre de places del tren ni dels vehicles que el componen, així com comprovar l'absència de viatgers en zones d'accés restringit del tren.

j) Elaborar i lliurar a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, en els primers trenta dies de l'any natural, una declaració responsable en què constin, com a mínim: la data de circulació del tren, l'horari, el trajecte, els quilòmetres recorreguts, així com la seva composició. L'Agència esmentada pot requerir en qualsevol moment aclariments o una justificació del contingut d'aquesta declaració. Així mateix, ha de facilitar, si escau, als responsables de vehicles històrics que integrin el tren les dades suficients per elaborar la declaració responsable que descriu l'article 11.3.e).

4. El responsable de tren històric pot delegar una o diverses atribucions en algun dels responsables de vehicles històrics que integrin el tren històric o en personal habilitat com a auxiliar d'operacions del tren o equivalent. Excepcionalment, o en el cas de locomotores històriques aïllades, la delegació es pot exercir en una persona física que compleixi els requisits que estableix l'article 10. Aquesta delegació s'ha de fer per escrit.

Article 13. *Personal d'operacions del tren.*

1. El personal d'operacions de trens històrics ha de disposar necessàriament de l'habilitació que estableix el títol IV de l'Ordre FOM/2872/2010, de 5 de novembre, en funció de l'activitat que cal dur a terme:

- a) Auxiliar d'operacions de tren.
- b) Responsable d'operacions de càrrega.
- c) Operador de vehicles de maniobres.
- d) Auxiliar de cabina.

2. Quan les activitats que cal efectuar difereixin significativament en el tren o vehicle històric respecte de la resta de trens o vehicles ferroviaris, el responsable del tren històric o la persona en qui delegui ha d'informar o assistir el personal d'operacions sobre els aspectes específics o diferenciadors que s'hagin de tenir en compte a l'hora d'exercir l'activitat.

Article 14. *Formació addicional per obtenir el certificat d'auxiliar de cabina per a vehicles ferroviaris històrics.*

1. L'obtenció del certificat d'auxiliar de cabina per a vehicles ferroviaris històrics pot requerir que aquest personal estigui dotat d'una formació addicional respecte de la que estableix amb caràcter general l'article 21.2.b) de l'Ordre FOM/2872/2010, de 5 de

novembre. Aquesta formació adicional està relacionada amb les especificitats de cada vehicle històric, de manera que els permeti assistir el maquinista en cas d'avaria sobrevinguda dels sistemes de control, comandament i senyalització durant la marxa, si escau, així com tenir coneixements sobre el funcionament i l'ús dels dispositius de fre d'emergència i immobilització dels vehicles.

Aquesta formació ha de ser impartida en centres de formació de personal ferroviari que l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària hagi homologat d'acord amb l'Ordre 2872/2010, de 5 de novembre, per un formador nomenat pel director del centre, a proposta, si escau, del responsable del vehicle històric.

2. Els formadors han de tenir coneixements tècnics suficients sobre el vehicle històric de què es tracti, acreditable mitjançant una experiència com a maquinista en línies de la Xarxa Ferroviària d'Interès General no inferior a cinc anys i estar o haver estat habilitats per conduir aquest vehicle.

3. Per als vehicles històrics que, a causa de la seva antiguitat, característiques o singularitat, sigui inviable que els formadors puguin complir el criteri d'habilitació que estableix l'apartat 2, n'hi ha prou que el formador acreditat tingui coneixements tècnics suficients sobre el vehicle històric i estar auxiliat per personal de taller dedicat, si s'escau, a la restauració o al manteniment i la conservació. Així mateix, ha d'haver exercit com a maquinista en línies de la Xarxa Ferroviària d'Interès General durant un mínim de deu anys. Els coneixements tècnics esmentats s'han d'acreditar mitjançant declaració responsable signada per l'interessat. Tant el responsable del vehicle històric com el director del centre de formació homologat poden requerir que es justifiqui el contingut de la declaració esmentada.

4. La formació adicional a la d'auxiliar de cabina sobre un vehicle històric concret ha de constar d'una part teòrica i una altra pràctica que assegurin un nivell de formació i coneixements adequat. La durada d'aquesta formació adicional l'estableix el formador en funció del vehicle històric i no pot ser inferior a 24 hores. Es poden establir proves d'avaluació per comprovar si els aspirants assimilen els coneixements.

5. La superació de la formació dona lloc a l'expedició d'un certificat per part del director del centre homologat de formació en què han de constar les dades següents:

- a) Cognoms, nom i signatura del titular.
- b) Tipus d'habilitació i data d'expedició.
- c) Cognoms, nom i signatura del formador.
- d) Cognoms, nom i signatura del director del centre homologat on s'imparteixi la formació.
- e) Durada en hores de la formació tant teòrica com pràctica.
- f) Domicili a l'efecte de notificacions del titular.
- g) Número del document nacional d'identitat o del permís de residència o del passaport, i nacionalitat del titular.

El certificat s'ha d'inscriure en el Registre especial ferroviari. Té la mateixa validesa que l'habilitació general, segons estableix l'article 22 de l'Ordre FOM/2872/2010, de 5 de novembre, i pot ser suspès o revocat quan també ho sigui l'habilitació d'auxiliar de cabina del titular.

Article 15. *Personal de conducció de trens històrics.*

1. Els trens històrics en els seus desplaçaments per línies que integrin la Xarxa Ferroviària d'Interès General han de ser conduïts necessàriament per maquinistes que estiguin en possessió de la llicència de maquinista en vigor, tal com regulen els articles 31 i següents de l'Ordre FOM/2872/2010, de 5 de novembre. A més, han de tenir un o més certificats de categoria B descrits als articles 38 i següents de l'Ordre esmentada, en què constin les infraestructures per les quals el titular està autoritzat per conduir, així com el tipus o els tipus de vehicles ferroviaris que estigui autoritzat per utilitzar.

2. L'empresa ferroviària responsable de l'operació del tren històric ha de disposar de procediments específics al seu sistema de gestió de la seguretat que garanteixin la seguretat en la circulació d'aquests trens. En tot cas, l'empresa ferroviària ha d'aportar el maquinista titular, el certificat del qual autoritzi a conduir per la infraestructura que hagi d'utilitzar el tren històric i el vehicle, i aquest és el responsable de la conducció del tren.

3. En els casos en què el Reglament de circulació ferroviària, aprovat pel Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, prescriu el doble agent en cabina i en els casos en què el material històric no estigui equipat amb ASFA Digital, o algun sistema de protecció del tren compatible amb la infraestructura, o aquest no estigui operatiu al vehicle ferroviari històric, s'ha de seguir el que disposa el reglament esmentat. Quan el vehicle històric no estigui dotat d'un sistema de protecció, l'ha de conduir un maquinista que compleixi els requisits dels apartats anteriors, que ha de dirigir-ne la marxa, assistit per un altre maquinista o per un auxiliar de cabina amb habilitació ampliada per a la col·laboració amb el maquinista en línies no equipades. En aquestes situacions, a més, la velocitat màxima de circulació ha de ser la que estableixi la gestió del risc que descriu l'article 50 sense superar els 100 km/h, sense perjudici que la velocitat màxima del vehicle o de la infraestructura sigui inferior.

4. Les habilitacions del personal de conducció obtingudes en trajectes efectuats amb trens històrics només són vàlides per a serveis ferroviaris duts a terme amb aquests trens. Així mateix, no es poden impartir pràctiques de conducció de cara a obtenir la llicència de maquinista en serveis ferroviaris que es prestin amb locomotores o automotors catalogats com a històrics, encara que prestin servei en trens no considerats històrics.

5. En els serveis excepcionals de caràcter únic que utilitzin trens històrics no s'aplica als maquinistes que duguin a terme la seva activitat per compte d'entitats ferroviàries, el requisit de ser titular d'un certificat o una habilitació per a una part determinada de la infraestructura, sempre que, durant la conducció, aquests estiguin acompanyats d'un altre maquinista que tingui el certificat o l'habilitació vàlids requerits per a la infraestructura de què es tracti. Això és aplicable als vehicles històrics que, per la seva antiguitat, característiques o singularitat, requereixin un tractament excepcional, atès que és poc viable trobar maquinistes habilitats del vehicle que també ho estiguin de la infraestructura.

6. Els criteris per a la formació específica sobre l'habilitació de la infraestructura són els que estableix la Resolució de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària per la qual es determinen els itineraris formatius bàsics i la càrrega lectiva mínima dels programes formatius per a les habilitacions de personal ferroviari, que s'han d'impartir als centres homologats de formació de personal ferroviari.

Article 16. Formació específica per obtenir el certificat de conducció de vehicles ferroviaris històrics.

1. En el cas de sèries de vehicles que constin a la Resolució de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària per la qual s'estableixen els itineraris formatius bàsics i la càrrega lectiva mínima dels programes formatius per a les habilitacions de personal ferroviari, que s'han d'impartir als centres homologats de formació de personal ferroviari, s'ha de seguir el que estableix aquesta pel que fa a càrrega lectiva i programa formatiu. Així mateix, aquesta formació s'ha d'impartir en un centre homologat.

2. Quan la sèrie del vehicle ferroviari històric no figuri a la resolució esmentada a l'apartat 1, aquesta formació la pot impartir, en un centre de formació de personal ferroviari homologat per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària d'acord amb l'Ordre 2872/2010, de 5 de novembre, un formador amb coneixements tècnics suficients relacionats amb la conducció del vehicle, nomenat pel director del centre de formació homologat que, segons el parer d'aquest i seguint els criteris dels apartats següents, disposi d'aquests coneixements. La càrrega lectiva mínima ha de ser de 80 hores amb un programa formatiu compost per un 50% de formació teòrica i un 50% de formació pràctica. La composició del programa formatiu es pot alterar, però la formació teòrica o

pràctica no pot ser inferior en cap cas al 40% de la càrrega lectiva. El programa formatiu s'ha de comunicar a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, que hi ha de mostrar la seva conformitat en el termini d'un mes. Transcorregut aquest termini sense que aquesta es manifesti, s'entén la conformitat amb el programa esmentat.

3. Els coneixements tècnics suficients sobre el vehicle històric, esmentats a l'apartat anterior, es poden acreditar justificant estar o haver estat habilitat per conduir el vehicle i disposar d'una experiència com a maquinista en línies de la Xarxa Ferroviària d'Interès General no inferior a cinc anys.

En els casos en què l'habilitació no estigui vigent, a criteri del responsable del vehicle i en qualsevol cas si aquesta fa més de cinc anys que ha caducat, s'ha de proporcionar al formador la documentació disponible del vehicle, incloent-hi els manuals de conducció i d'accés a aquest, així com al personal de manteniment, durant un mínim de 40 hores, per poder refrescar els coneixements sobre el vehicle.

4. Tant els formadors com els assessors de formació són proposats pel responsable del vehicle històric i nomenats pel director del centre de formació homologat. Els formadors de la formació pràctica han d'estar en possessió d'una llicència de maquinista en vigor i, almenys, un certificat vàlid.

5. La formació pràctica de conducció efectiva es du a terme en circulacions per la Xarxa Ferroviària d'Interès General. Per això, el propietari o el posseïdor del vehicle ferroviari històric, a través de l'empresa ferroviària que operi el tren on s'estigui formant el personal, ha de sol·licitar a l'administrador d'infraestructures els trams, els solcs i els horaris precisos. A aquestes circulacions no els és aplicable cap cànon per l'ús de la infraestructura.

6. Una vegada superada la formació, el centre homologat de formació ha d'expedir el certificat de conducció de vehicles històrics que s'ha d'inscriure en el Registre especial ferroviari i s'ha d'ajustar al model que estableix l'annex VI de l'Ordre FOM/2872/2010, de 5 de novembre. Aquest certificat s'ha d'expedir amb caràcter indefinit, i quant a la suspensió, la revocació i la supervisió, és aplicable el que estableixen els articles 42 i 43 de l'Ordre esmentada. Respecte d'això, s'entén per entitat ferroviària l'empresa, la societat, l'associació, la fundació o el museu que sigui propietària del vehicle ferroviari històric o que, sense ser-ne propietària, tingui dret a utilitzar-lo, mitjançant cessió o per alguna altra fórmula vàlida legalment, i en tingui la possessió.

Article 17. *Assessors de formació per obtenir el certificat de conducció de vehicles històrics especials.*

1. En els vehicles ferroviaris històrics especials en què, per la seva antiguitat, característiques o singularitat, sigui inviable disposar de formadors que compleixin el criteri d'habilitació que estableix l'article 16.3, aquests han de rebre l'assistència d'un assessor de formació que tingui coneixements tècnics del vehicle. En tot cas, el formador ha d'acreditar haver exercit com a maquinista en línies de la Xarxa Ferroviària d'Interès General durant un mínim de cinc anys.

2. S'ha de proporcionar a l'assessor de formació i al formador la documentació disponible del vehicle, incloent-hi els manuals de conducció. Durant un mínim de 80 hores, el responsable del vehicle, l'assessor de formació i el formador han d'analitzar la documentació disponible i establir el programa formatiu que cal que el formador empi per habilitar el personal de conducció del vehicle.

3. En el cas excepcional que la documentació disponible es consideri insuficient per establir un programa formatiu adequat, el responsable del vehicle i l'assessor de formació, juntament amb el personal necessari que participi en el manteniment del vehicle o hagi participat en la seva rehabilitació o reconstrucció, han d'elaborar un programa formatiu de mínims i un manual de conducció que permetin formar sobre el maneig i la conducció del vehicle.

4. L'assessor de formació ha de complir les condicions següents:

- a) Tenir coneixements tècnics del vehicle històric adquirits durant el procés de rehabilitació o reconstrucció del vehicle o durant el projecte i la construcció de rèpliques, si s'escau.
- b) Ha de disposar d'una experiència laboral de tres anys, com a mínim, en alguna organització dedicada a la fabricació o al manteniment de vehicles ferroviaris o experiència en algun projecte de característiques similars.
- c) Pot ser personal de l'organització en la qual s'hagin dut a terme les fases de planificació, projecte i fabricació, rehabilitació o reconstrucció del vehicle.
- d) Així mateix, pot pertànyer a l'entitat ferroviària preservadora dipositària del vehicle, quan a les instal·lacions de l'entitat esmentada s'hagin dut a terme principalment les fases de planificació, projecte i fabricació, rehabilitació o reconstrucció del vehicle.

Article 18. Personal amb capacitat per acreditar o certificar l'aptitud per al servei.

1. El personal amb capacitat per acreditar o certificar l'aptitud per al servei de vehicles ferroviaris històrics ha de disposar de la formació i l'experiència necessàries per exercir la seva tasca. Les entitats encarregades del manteniment i les organitzacions que executin aquest manteniment han d'incloure en els seus sistemes de gestió de competències el personal amb aquesta capacitat, així com la formació i l'experiència requerides per a l'exercici del lloc, incloent-hi la formació inicial, el contingut mínim dels programes formatius i els reciclatges periòdics.

2. En els casos en què els vehicles requereixin coneixements específics per la seva condició d'històrics, aquesta circumstància l'ha de preveure l'entitat encarregada del manteniment i s'ha de reflectir tant en el pla de manteniment com en el sistema de gestió de competència.

Article 19. Formació per acreditar la competència del personal per emetre l'aptitud per al servei de material rodant ferroviari històric.

1. Per accedir als programes formatius a què fa referència l'article 18.1 cal acreditar una experiència mínima de dos anys en la realització de treballs de manteniment de vehicles ferroviaris.

2. Els programes formatius han d'incloure mòduls diferents en funció de les categories següents de vehicles històrics:

- a) Locomotores de vapor.
- b) Locomotores dièsel.
- c) Locomotores elèctriques.
- d) Automotors dièsel.
- e) Automotors elèctrics.
- f) Cotxes de viatgers.
- g) Vagons de mercaderies.
- h) Material rodant auxiliar.

Aquests mòduls han de contenir les especificitats d'aquesta categoria de vehicles històrics que l'entitat encarregada del manteniment i el responsable del vehicle històric considerin necessaris.

3. Els formadors han de tenir un mínim de cinc anys d'experiència en el manteniment de vehicles ferroviaris, exercida en centres de manteniment de material rodant ferroviari que hagi circulat per la Xarxa Ferroviària d'Interès General. Addicionalment, han d'acreditar haver efectuat de manera habitual tasques de manteniment en la categoria de vehicle ferroviari històric de la qual imparteixin la formació específica.

4. Excepcionalment, en el cas de vehicles ferroviaris històrics per als quals, a causa de la seva antiguitat, característiques o singularitat, sigui inviable acreditar els requisits

que reflecteix l'apartat anterior, els formadors han de tenir coneixements suficients, segons el criteri del responsable de vehicle ferroviari històric i de l'entitat encarregada del manteniment, per impartir la formació que permeti emetre l'aptitud per al servei de material rodant ferroviari històric.

Article 20. *Un altre personal de servei en trens històrics.*

Mitjançant el procés de gestió del risc que descriu l'article 50, l'empresa ferroviària estableix el personal de servei necessari, addicionalment al responsable de tren o al personal de conducció, que ha de formar part de la dotació del tren, durant la seva circulació, així com la seva formació, competències i habilitacions, si s'escau.

Per fer-ho, es tenen en compte les característiques dels vehicles que componguin el tren històric, especialment pel que fa al tancament de les portes d'accés i la finalització de les operacions del tren.

De manera alternativa o complementària, l'empresa ferroviària pot incorporar al sistema de gestió de la seguretat els resultats d'una gestió del risc genèrica que cobreixi les casuístiques dels trens històrics que operi.

CAPÍTOL III

Règim de les autoritzacions de circulació de vehicles ferroviaris històrics

Article 21. *Autorització de circulació de vehicles històrics operatius: aspectes generals i sol·licitud.*

1. Tot vehicle ferroviari històric que estigui classificat com a operatiu ha de disposar d'una autorització de circulació per la Xarxa Ferroviària d'Interès General. Aquesta autorització l'ha d'atorgar l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

Les sol·licituds es poden presentar als llocs que preveu l'article 16.4 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, sense perjudici del que disposa l'article 14.2 de la norma esmentada.

2. En el cas de vehicles ferroviaris que estiguin circulant a la Xarxa Ferroviària d'Interès General en explotació comercial i siguin catalogats com a històrics, sense que transcorri temps de paralització o en què aquest sigui inferior a sis mesos, la sol·licitud d'autorització de circulació ha d'anar acompanyada de la documentació següent:

a) Dades del sol·licitant, que és l'entitat ferroviària propietària del vehicle o que en té la possessió, indicant-ne la raó social i el domicili a efectes de notificacions i que esdevé, si escau, el titular de l'autorització de circulació del vehicle ferroviari històric.

b) Informe de la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols que indiqui si compleix els criteris per ser catalogat com a històric.

c) Sol·licitud del número de vehicle històric (NVH), que descriu l'article 26, a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, per part del propietari o del seu posseïdor.

d) Modificació de la inscripció existent en el Registre europeu de vehicles, que reflecteixi la restricció d'ús codificada 4.3 com a vehicle històric operatiu.

e) Comunicació escrita del responsable de vehicle ferroviari històric en què assumeixi les atribucions que descriu l'article 11 i adjuntant acta de nomenament signada pel propietari o pel posseïdor del vehicle ferroviari històric.

f) Certificat de l'entitat encarregada del manteniment que reflecteixi l'aptitud per a la circulació del vehicle ferroviari històric operatiu, un cop complertes les característiques tècniques mínimes exigibles que indica l'article 23, així com les condicions o limitacions, si n'hi ha.

g) En el cas de vehicles històrics que, al començament de la seva vida útil, van ser autoritzats sobre la base de la normativa reconeguda, com ara la norma tècnica de circulació, l'especificació tècnica d'homologació o l'especificació tècnica

d'interoperabilitat, documentació que acrediti el compliment de les característiques exigibles i el seu expedient tècnic.

h) Pla de manteniment del vehicle ferroviari elaborat per l'entitat encarregada del manteniment d'acord amb les noves condicions d'utilització, amb indicació de les consistències i els intervals de manteniment.

i) Dades tècniques del vehicle, així com del seu historial de manteniment, amb indicació, si més no, de les intervencions de manteniment efectuades des de l'última gran intervenció (R). A aquests efectes, es convalida el manteniment preventiu que hagi tingut i la consistència del qual sigui similar a la del pla de manteniment nou del vehicle històric, deixant-hi constància d'aquesta circumstància.

En cas de no poder acreditar l'historial de manteniment, s'ha de sotmetre el vehicle a la intervenció més gran prevista en el pla de manteniment que descriu l'apartat 2.h) d'aquest article.

j) Autorització del propietari del vehicle ferroviari històric, en el cas que aquest no hagi de ser el titular de la futura autorització de circulació que, si escau, es pugui concedir. En qualsevol cas, poden ser titulars de l'autorització tant el propietari del vehicle com el seu posseïdor.

k) Dades sobre l'existència de personal habilitat per a la conducció del vehicle, així com de personal capacitat per fer-ne el manteniment. A falta d'això, documentació que possibiliti donar la formació necessària en les matèries de conducció i manteniment del vehicle com ara manuals de conducció, així com persones amb coneixements suficients del vehicle pel que fa al seu funcionament i maneig per assessorar convenientment els formadors o per impartir la formació corresponent.

Article 22. *Tramitació de l'autorització de circulació de vehicles històrics operatius.*

1. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha d'avaluar l'expedient en relació amb tots els elements que especifica l'article anterior.

En el termini d'un mes a partir de la recepció de la sol·licitud, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de notificar al sol·licitant que l'expedient està complet o demanar-li informació complementària, d'acord amb el que estableix l'article 68 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

2. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot demanar un informe de l'administrador d'infraestructures corresponent segons l'àrea d'ús que es pugui establir, sobre aspectes que puguin incidir en la seguretat en la circulació del vehicle ferroviari objecte de la sol·licitud d'autorització de circulació. Aquest informe s'entén favorable si no s'emet i es notifica a l'Agència esmentada en el termini de dos mesos.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de resoldre de manera motivada la sol·licitud formulada i notificar la resolució dictada dins dels quatre mesos següents a la data de la recepció completa de la documentació que acompanyi la sol·licitud o de la complementària que es requereixi posteriorment al sol·licitant.

Les resolucions de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària posen fi a la via administrativa. Contra aquestes, es pot interposar recurs potestatiu de reposició, d'acord amb el que estableix l'article 124 de la Llei 39/2015.

4. L'autorització de circulació que s'atorgui pot contenir, si escau, restriccions d'ús, condicions d'operació especials o possibles riscos exportats a l'operació o al manteniment. Així mateix, hi han de constar les característiques tècniques bàsiques del vehicle, especialment pel que fa al gàlib, les dimensions, l'existència de registrador jurídic, el sistema de vigilància o el sistema embarcat de protecció de tren.

Article 23. *Característiques tècniques mínimes exigibles als vehicles ferroviaris històrics operatius.*

1. Els vehicles ferroviaris històrics operatius que circulin per la Xarxa Ferroviària d'Interès General han de tenir, com a mínim, les mateixes característiques i prestacions tècniques que tenien a l'hora de deixar de prestar serveis de transport ferroviari.

2. En el cas del fre, tots els vehicles ferroviaris històrics motors han d'estar equipats amb els dispositius de frenada següents:

- a) Fre d'aire comprimit continu, automàtic, inesgotable, moderable en el serratge i l'aflluïment, que actuï sobre les bandes de rodolament de les rodes o sobre discos situats als eixos.
- b) Fre directe pneumàtic, excepte en els automotors.
- c) Fre d'estacionament.
- d) Possibilitat de frenada d'urgència.
- e) Fre d'auxili.

Els vehicles destinats a viatgers s'han d'equipar amb els dispositius de fre a), c) i aparells d'alarma. Els vagons, amb els dispositius a) i c).

Els vehicles que no portaven en origen fre automàtic pneumàtic han de disposar de l'equip de fre amb el qual van ser autoritzats inicialment o l'existent, després de les modificacions autoritzades, en el moment de la catalogació com a històric. En qualsevol cas, han de tenir canonada de fre automàtic (CFA) que en permeti el remolc, si cal. En els vehicles que no incloguin fre d'estacionament, s'han d'adoptar les mesures oportunes per garantir-ne la immobilització, en cas necessari.

3. Els vehicles ferroviaris històrics que circulin per la Xarxa Ferroviària d'Interès General han d'estar en condicions de complir les prescripcions que recull el Reglament de circulació ferroviària i aquesta Ordre. Es consideren elements requerits, llevat de les excepcions admeses en aquesta Ordre i en el reglament esmentat, per mantenir en un nivell acceptable els riscos associats a la circulació que aquests disposin en estat operatiu de:

- a) Dispositiu de vigilància.
- b) Registrador jurídic.
- c) Sistema de protecció de tren compatible amb la infraestructura.
- d) Radiotelefonía.
- e) Enllumenat de gran intensitat i senyalització lluminosa de cua formada pels senyals propis del vehicle o per senyals portàtils col·locats en suports laterals.
- f) Dispositiu d'avís acústic al vehicle de cap.

4. En matèria de protecció contra el foc, en els vehicles ferroviaris històrics ha d'haver-hi mitjans d'extinció adequats i suficients, segons el parer del responsable del vehicle i tenint en compte el criteri de l'entitat encarregada del manteniment, basant-se en la gestió dels possibles riscos, així com una il·luminació d'emergència o bé elements fotoluminescents que garanteixin l'evacuació del vehicle en cas que sigui necessari.

Es poden prendre com a referència, després de la realització del procés de gestió del risc corresponent, que els mitjans esmentats en el paràgraf anterior són adequats i suficients si aquests estan en condicions de ser utilitzats satisfactòriament, en cas necessari, i es corresponen amb els que estava dotat el vehicle ferroviari durant la seva etapa en explotació comercial, amb un mínim d'un extintor portàtil per cada plataforma d'accés al vehicle des de l'exterior i un altre a cada cabina de conducció, col·locats en un lloc visible, accessible i d'acord amb la normativa aplicable.

5. Als cotxes de viatgers, totes les portes d'accés han d'estar operatives i permetre'n el tancament quan el vehicle ferroviari estigui en moviment. Les portes d'intercomunicació entre cotxes han de tenir un mecanisme de tancadura que n'impossibiliti l'obertura als usuaris, si cal. En tot cas, han d'anar tancades tant la porta d'intercomunicació posterior del vehicle de cua com la davantera del primer cotxe remolcat de la composició. La resta de les portes d'intercomunicació entre vehicles poden romandre obertes i permetre als usuaris moure's lliurement al llarg de la composició excepte cap a possibles àrees restringides que es puguin establir. Per això, les passarel·les corresponents, juntament amb els acordions o els rivets de goma, han d'estar en bon estat i la seva posició verificada convenientment.

Article 24. *Actuació en els casos d'impossibilitat de compliment de característiques tècniques exigibles.*

1. Els vehicles ferroviaris històrics que, en presentar condicions excepcionals per la seva antiguitat o singularitat, no puguin complir alguna o diverses de les característiques tècniques que estableix l'article 23, poden tenir una autorització de circulació en l'àmbit de la Xarxa Ferroviària d'Interès General emesa per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

Perquè la circulació es pugui fer efectiva, s'ha de dur a terme un procés de gestió del risc seguint la metodologia que indica el Reglament d'execució (UE) núm. 402/2013 de la Comissió, de 30 d'abril de 2013, relatiu a l'adopció d'un mètode comú de seguretat per a l'avaluació i la valoració del risc i pel qual es deroga el Reglament (CE) núm. 352/2009, acompanyat, si escau, d'un informe d'avaluació independent que hagi emès un organisme avaluador de la seguretat acreditat segons aquest reglament.

2. A l'informe d'avaluació independent s'han d'analitzar els possibles riscos que es puguin generar per la introducció en el sistema ferroviari del vehicle històric, així com l'establiment de mesures de seguretat per portar-los a un nivell de seguretat acceptable. La circulació s'hauria d'efectuar a l'empara d'una consigna d'ús general elaborada per l'administrador d'infraestructures si així es conclou del procés de gestió del risc o si aquest administrador ho considera necessari.

3. El requeriment del procés de gestió del risc, amb un informe d'avaluació independent emès per un organisme avaluador de la seguretat, si aquest és procedent i, si escau, d'una consigna per poder circular, pot constar com a condició d'ús en l'autorització de circulació del vehicle ferroviari històric que emeti l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

Article 25. *Vigència de l'autorització de circulació.*

1. L'autorització de circulació té caràcter indefinit sempre que es mantinguin les condicions que van donar lloc a la seva emissió i no es donin les condicions establertes per a la seva suspensió o revocació.

2. Per comprovar que les condicions es mantenen, anualment, el titular d'aquesta autorització ha de remetre a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària la documentació següent per acreditar l'activitat del vehicle i el seu estat de manteniment correcte:

a) Declaració d'activitat signada pel titular de l'autorització de circulació o pel responsable del vehicle ferroviari històric, de les circulacions que aquest hagi fet. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot demanar justificació de les dades que conté la declaració d'activitat esmentada.

b) Certificat signat per l'entitat encarregada del manteniment en què consti que el vehicle ferroviari històric està al dia en les seves intervencions de manteniment i és en un estat correcte per poder circular en condicions de seguretat per la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

A la vista de la documentació anterior i del temps sense activitat, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot reclassificar el vehicle a operatiu-apartat o no operatiu. La reclassificació a operatiu-apartat o no operatiu dona lloc, respectivament, a la suspensió de l'autorització de circulació o a la seva revocació.

En els casos en què no s'aporti la documentació esmentada, l'Agència entén que el vehicle ferroviari històric no és operatiu, cosa que dona lloc a la suspensió de l'autorització, segons el que preveu l'article 36.2 f).

3. Qualsevol canvi en la documentació que reflecteix l'article 21.2 s'ha de notificar a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària com més aviat millor, la qual pot modificar les dades que conté l'autorització de circulació si els canvis afecten el titular de l'autorització, el propietari, el posseïdor, el responsable del vehicle ferroviari històric o l'entitat encarregada del manteniment.

Article 26. Registre i numeració de vehicles ferroviaris històrics.

1. Els vehicles ferroviaris històrics operatius autoritzats per circular han de figurar com en actiu en el Registre europeu de vehicles.

2. Els vehicles no operatius poden constar en aquest registre com a donats de baixa o amb matrícula suspesa, depenent de la seva situació.

Per a la codificació de les baixes s'ha d'utilitzar l'apèndix 3 de la Decisió d'execució (UE) 2018/1614 de la Comissió, de 25 d'octubre de 2018, per la qual s'estableixen especificacions per als vehicles que tracta l'article 47 de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlament Europeu i del Consell, i es modifica i es deroga la Decisió 2007/756/CE de la Comissió. Així doncs, els vehicles ferroviaris històrics operatius han de figurar amb codi 00, i els no operatius i els que tinguin l'autorització de circulació suspesa han de constar amb el codi de l'apèndix 3 esmentat que més s'ajusti a la seva situació.

3. Els vehicles ferroviaris, una vegada catalogats com a històrics, reben un número de vehicle històric (NVH) de 12 xifres segons el criteri general que se segueixi a l'entrada en vigor d'aquesta Ordre o, si escau, pel que s'adopti mitjançant una resolució de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària. El número esmentat l'atorga aquesta Agència.

Aquest NVH és el que s'ha d'utilitzar a partir d'aquest moment com a número de vehicle europeu (NVE), a efectes de registre, tal com estableix l'apartat 2 d'aquest article.

4. Per afavorir la traçabilitat i el reconeixement d'aquests vehicles, les set últimes xifres del número UIC o NVE, o bé la numeració nacional que tingui el vehicle prèviament a la seva classificació com a històric, poden aparèixer als laterals, encara que en caràcters més petits que l'NVH. En qualsevol cas, a continuació, o sota l'NVH, ha d'aparèixer la inscripció «VEHICLE HISTÒRIC» o «VH» amb la mateixa mida i tipus de lletra que l'NVH esmentat. Aquesta inscripció també ha de figurar en un lloc visible juntament amb l'NVH a les cabines de conducció.

5. Les dades dels vehicles ferroviaris històrics operatius s'han de mantenir actualitzades en el Registre europeu de vehicles. Per fer-ho, s'agafen les dades que hi ha al registre de material rodant ferroviari que gestiona l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries juntament amb les dades que constin als arxius i a l'inventari de la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols i d'altres entitats ferroviàries o administradors d'infraestructura. Per identificar la condició de vehicle ferroviari històric, s'aplica el codi de restricció que l'Agència de la Unió Europea per als Ferrocarrils estableix a aquest efecte.

Article 27. Autorització a vehicles ferroviaris històrics operatius-apartats.

1. Els vehicles ferroviaris històrics operatius-apartats poden ser classificats com a operatius amb un informe previ signat per l'entitat encarregada del manteniment. Aquest informe ha d'establir les intervencions precises a què el vehicle ferroviari s'ha de sotmetre per poder ser classificat com a operatiu, incloent-hi les actuacions que s'han de fer en els equips embarcats relacionats amb la seguretat. Així mateix, aquest informe ha de determinar la viabilitat tècnica i una valoració econòmica de les intervencions esmentades.

2. Els vehicles ferroviaris històrics operatius-apartats perquè no han circulat durant un període superior a un any i inferior a cinc, poden ser classificats com a operatius quan se sotmetin a les intervencions que reflecteix el seu pla de manteniment en funció del temps de paralització. Si el pla de manteniment no conté aquesta informació, es requereix l'informe que descriu l'apartat 1.

3. Un cop aconseguida la classificació com a operatiu, s'ha de sotmetre al procés d'autorització que descriuen els articles 21 i 22, en cas de no tenir autorització de circulació, o bé es deixa sense efecte la suspensió en cas que l'autorització estigui suspesa en aplicació de l'article 36.

Article 28. *Autorització a vehicles ferroviaris històrics no operatius.*

1. Els vehicles no operatius perquè fa més de cinc anys que estan en situació d'operatiu-apartat o perquè el seu estat de conservació en fa inviable la circulació, poden ser reclassificats a operatius després de dur-hi a terme les actuacions que determini l'entitat encarregada del manteniment en l'informe detallat a l'apartat següent. Un cop aconseguida la classificació com a operatiu, s'han de sotmetre al procés d'autorització que descriuen els articles 21 i 22.

2. L'informe tècnic de l'entitat encarregada del manteniment assignada al vehicle pot contenir:

a) Pla de manteniment que permeti al vehicle conservar l'aptitud per circular.
b) Informe d'actuacions, emès per l'entitat encarregada del manteniment, que contingui totes les intervencions i revisions de seguretat que cal efectuar al vehicle que permetin que pugui circular i ser classificat com a operatiu, i que estableixi així mateix la viabilitat tècnica de les intervencions esmentades.

c) Informe de proves en via, signat per l'entitat encarregada del manteniment, en què s'acrediti un comportament dinàmic satisfactori del vehicle ferroviari tant de manera aïllada com acoblada a altres vehicles, així com una capacitat adequada de frenada. En els vehicles ferroviaris motors s'ha d'acreditar a més la capacitat de traccionar altres vehicles. En l'informe s'han de comprovar els resultats reals obtinguts amb els previstos segons els protocols d'assaig.

El recorregut mínim que cal efectuar a les proves en via és de 30 quilòmetres, inclosa, almenys, una parada intermèdia.

d) Procés de gestió del risc juntament amb el corresponent informe d'avaluació independent d'un organisme avaluador de la seguretat acreditat segons el Reglament d'execució (UE) núm. 402/2013 de la Comissió, de 30 d'abril de 2013, relatiu a l'adopció d'un mètode comú de seguretat per a l'avaluació i la valoració del risc i pel qual es deroga el Reglament (CE) núm. 352/2009. S'han de gestionar adequadament els possibles riscos que es puguin generar per la introducció en el sistema ferroviari del vehicle històric, establint les mesures de seguretat necessàries per mantenir el risc en un nivell acceptable.

e) Qualsevol altra documentació que es consideri rellevant, en funció de la tipologia o la singularitat del vehicle o de les condicions de la seva explotació.

f) Altra documentació que l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària requereixi per garantir la seguretat en la circulació ferroviària.

3. En el cas de vehicles ferroviaris històrics l'autorització per circular dels quals hagi estat revocada fa menys de cinc anys, l'informe tècnic de l'entitat encarregada del manteniment ha de contenir com a mínim el que s'ha exposat a l'apartat 2 lletres a), b) i, si escau, f); queda a criteri de l'entitat encarregada del manteniment, el lliurament de l'informe d'avaluació independent del procés de gestió del risc dut a terme (lletra d).

4. Quan faci més de cinc anys que el vehicle està suspès o quan el seu estat requereixi una reconstrucció general per tornar a estar en condicions de circular, el contingut de l'informe tècnic ha de ser el que exposa l'apartat 2 lletres a), b), c), d) i, si escau, e) i f).

5. Si les actuacions encaminades a classificar com a operatiu un vehicle són de tal magnitud que impliquen la modificació d'aquest per a la seva adequació o adaptació tecnològica, s'ha de seguir el que disposen els articles 31, 32 i 33.

Article 29. *Restauració, reconstrucció i rèpliques.*

1. A l'efecte d'aquesta Ordre ministerial, es distingeixen les actuacions següents sobre vehicles ferroviaris classificats com a històrics o que puguin complir els criteris per ser considerats com a tals:

a) Restauració: actuació efectuada sobre un vehicle ferroviari basada fonamentalment en la reparació d'elements o parts de l'interior i de la caixa deteriorats, sense afectar o afectant d'una manera molt lleu l'estructura del vehicle, el bastidor o els bogis, i l'estat de conservació del vehicle és tal que permet traslladar-lo a través de la xarxa ferroviària.

b) Reconstrucció: actuació duta a terme sobre un vehicle ferroviari o restes significatives de la seva estructura, caixa o bastidor amb un estat de conservació molt deficient, de manera que sigui inviable el seu trasllat a través de la xarxa ferroviària.

c) Rèplica: construcció d'un vehicle nou basant-se en el disseny original d'un model antic que es vol reproduir de manera completa.

2. L'actuació de restauració pot incloure treballs d'adaptació tecnològica compatibles amb la catalogació com a vehicle ferroviari històric. Aquesta actuació s'ha de gestionar com una modificació, segons regulen els articles 31, 32 i 33, malgrat que pugui no disposar encara de la qualificació de vehicle ferroviari històric operatiu.

3. Les actuacions de reconstrucció i rèpliques es regeixen pel règim general d'autoritzacions de vehicles ferroviaris. Excepcionalment, si l'actuació s'efectua conservant de manera estricta les tècniques i els materials del vehicle original o del model que es reproduïx i s'atén la seva singularitat, es pot autoritzar la circulació dels vehicles reconstruïts segons el que descriu l'article 28. Quant a les rèpliques, aquest tractament excepcional es pot tenir en compte per determinar certes excepcions de compliment de la normativa general, a valorar per l'entitat d'autorització de vehicles ferroviaris.

Article 30. *Autorització a vehicles ferroviaris procedents d'altres xarxes ferroviàries.*

1. Els vehicles ferroviaris que hagin circulat per una de les xarxes o instal·lacions ferroviàries del territori nacional, efectuant serveis de transport ferroviari, funcions auxiliars d'aquest o tasques de manteniment, i hagin prestat posteriorment serveis ferroviaris en altres xarxes ferroviàries, han de ser autoritzats per poder tornar a circular per la Xarxa Ferroviària d'Interès General, amb la catalogació prèvia com a vehicle ferroviari històric, segons disposa l'article 5.

Amb posterioritat a la catalogació com a vehicle històric, el vehicle ferroviari, considerat inicialment com a no operatiu, ha de ser reclassificat com a operatiu segons descriu l'article 28. Un cop aconseguida la classificació com a operatiu, s'ha de sotmetre al procés d'autorització que descriuen els articles 21 i 22.

2. Excepcionalment, els vehicles ferroviaris que, malgrat no haver circulat per una de les xarxes o instal·lacions ferroviàries del territori nacional, ho hagin fet per altres xarxes ferroviàries, es poden autoritzar per circular per la Xarxa Ferroviària d'Interès General, per a la qual cosa s'han de catalogar com a vehicles ferroviaris històrics en consideració a la rellevància tècnica o històrica, segons disposa l'article 5.

Amb posterioritat a la catalogació com a vehicle històric, el vehicle ferroviari, inicialment considerat com a no operatiu, ha de ser reclassificat com a operatiu segons descriu l'article 28. Un cop aconseguida la classificació com a operatiu, s'ha de sotmetre al procés d'autorització que descriuen els articles 21 i 22.

Article 31. *Modificacions de vehicles ferroviaris històrics.*

1. Els vehicles ferroviaris històrics operatius es poden sotmetre a modificacions, especialment per dotar-los d'elements que facin la seva circulació més segura.

En aquestes modificacions, es poden fer servir materials, components o tècniques constructives modernes per millorar l'estat general del vehicle ferroviari històric i, en conseqüència, reduir els possibles riscos associats a la seva utilització.

En la mesura que sigui compatible amb la catalogació del vehicle, s'ha d'utilitzar la normativa tècnica més actualitzada possible que sigui aplicable en la implementació de la modificació. Si això no és viable tècnicament o econòmicament, s'ha de justificar suficientment en la sol·licitud de modificació. El promotor de la modificació ha d'estudiar la viabilitat d'incrementar els nivells d'accessibilitat del vehicle o de complir les normes d'accessibilitat universals i ha d'incorporar, si escau, dins la descripció de la modificació, les mesures que es puguin adoptar amb aquesta finalitat.

2. Les substitucions d'elements que recullen els plans de manteniment en el marc de les intervencions tant preventives com correctives no tenen la consideració de modificació.

3. Les modificacions de vehicles ferroviaris històrics operatius han de complir els requisits següents:

a) No alterar la singularitat històrica o tècnica del vehicle que va donar lloc a la seva catalogació com a vehicle ferroviari històric.

b) Si la modificació està relacionada amb el nivell de seguretat del vehicle, disposar d'autorització de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

4. En relació amb l'apartat anterior, el sol·licitant ha de demanar un informe de la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols sobre la no afectació de la modificació a la catalogació com a vehicle ferroviari històric. Aquest informe ha de mostrar conformitat perquè l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pugui autoritzar la modificació proposada, sempre que es compleixin la resta dels requisits. Sempre que sigui possible, cal emprar documentació original de la construcció o les reformes dutes a terme durant la vida útil del vehicle.

La sol·licitud de l'informe esmentat en el paràgraf anterior ha de contenir l'expedient tècnic de la modificació que es pretén introduir al vehicle, indicant els elements afectats.

En aquest informe hi ha de constar, motivadament, la conformitat o la no conformitat de la modificació amb la catalogació del vehicle com a històric. Si l'informe no s'emet en el termini de dos mesos des de la seva sol·licitud, s'entén que la modificació és conforme a la catalogació i el promotor de la modificació ha de deixar constància d'aquesta circumstància en l'expedient.

Article 32. Comunicació i tramitació de les modificacions de vehicles ferroviaris històrics.

1. Les modificacions sobre vehicles ferroviaris històrics s'han de comunicar a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària. Aquesta comunicació s'ha de presentar als llocs que preveu l'article 16.4 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre. S'han de gestionar específicament els riscos que es puguin generar per una implementació dolenta o defectuosa de la modificació.

2. La documentació mínima que s'ha de presentar, juntament amb la comunicació de la modificació, per tramitar les modificacions amb possible afectació a la seguretat que es vulguin introduir en un vehicle històric operatiu és la següent:

a) Dades del promotor de la modificació que fa la comunicació, que pot ser el propietari o el posseïdor del vehicle.

b) Autorització del propietari del vehicle a la realització de la modificació proposada, en cas que no coincideixi amb el promotor d'aquesta, així com de l'entitat encarregada del manteniment assignada al vehicle.

c) Descripció de la modificació amb la documentació necessària per definir-la suficientment i la manera com es pretén implementar, signada pel responsable del vehicle històric i, quan el sol·licitant ho consideri necessari, per part d'un tècnic qualificat.

d) Informe de conformitat de la modificació proposada amb la catalogació com a vehicle ferroviari històric emès per la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols.

e) Determinació del possible impacte en la seguretat que la modificació que es proposa pot introduir en el sistema ferroviari, signada pel responsable del vehicle històric i, quan el sol·licitant ho consideri necessari, per part d'un tècnic qualificat. Per fer-ho, s'ha d'aplicar la metodologia que estableix l'annex I del Reglament d'execució (UE) núm. 402/2013 de la Comissió, de 30 d'abril de 2013.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha d'avaluar la documentació que descriu l'apartat anterior i, en el termini d'un mes a partir de la recepció de la comunicació, notificar a l'interessat el següent:

- a) Si cal aportar documentació o informació addicional.
- b) Si la modificació, per la seva envergadura o característiques, requereix autorització prèvia de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.
- c) Si la modificació es pot implementar sense autorització prèvia.

La documentació o informació addicional, si escau, s'ha d'aportar en un termini de deu dies hàbils, ampliables a cinc més a petició de l'interessat o per iniciativa pròpia, quan els documents requerits presentin dificultats especials.

Article 33. *Autorització de les modificacions de vehicles ferroviaris històrics.*

1. En els casos de modificació que necessitin autorització de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, en la notificació que descriu l'article 32.3.b) es requereix al promotor de la modificació que porti una sol·licitud d'autorització de modificació juntament amb la documentació següent:

- a) Documentació tècnica, informes de certificació, plànols o esquemes que completin la descripció de la modificació o serveixin per aclarir dubtes sobre aquesta, la seva viabilitat tècnica i econòmica, la manera com s'ha d'executar o qualsevol altra qüestió rellevant.
- b) Repercussió, si escau, de la modificació en l'expedient de manteniment del vehicle mitjançant un informe de l'entitat encarregada del manteniment.
- c) Procés de gestió del risc efectuat amb la metodologia que descriu el Reglament d'execució (UE) núm. 402/2013 de la Comissió, de 30 d'abril, amb un informe d'avaluació independent emès per un organisme avaluador de la seguretat. La decisió sobre si cal elaborar i presentar la documentació indicada en aquest punt l'ha de prendre l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària tenint en compte els criteris que estableix l'article 4 del reglament esmentat.

Les sol·licituds es poden presentar als llocs que preveu l'article 16.4 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, sense perjudici de l'obligació de les persones jurídiques de relacionar-se electrònicament amb l'Administració, d'acord amb el que disposa l'article 14.2 de la norma esmentada.

2. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha d'avaluar l'expedient en relació amb tots els elements que especifica l'apartat anterior.

En el termini d'un mes a partir de la recepció de la sol·licitud, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de notificar al sol·licitant que l'expedient està complet o demanar-li informació complementària, d'acord amb el que preveu l'article 68 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot sol·licitar un informe a l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries o, si escau, a altres administradors d'infraestructura, relatiu a la possible repercussió de la modificació sobre la infraestructura ferroviària, les seves instal·lacions, així com la seguretat en la circulació. Aquest informe es presumeix favorable si no s'emet dins del termini d'un mes des de la

sol·licitud. A aquest efecte, l'Agència esmentada pot remetre la documentació de l'expedient.

4. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de resoldre de manera motivada la sol·licitud i notificar la resolució dictada dins dels tres mesos següents a la data de la recepció completa de la documentació que acompanyi la sol·licitud o de la complementària que es requereixi posteriorment al sol·licitant.

Les resolucions de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària que atorguin o deneguin autoritzacions de modificació de vehicles ferroviaris històrics posen fi a la via administrativa. Contra aquestes, es pot interposar recurs potestatiu de reposició, d'acord amb el que estableix l'article 124 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

Article 34. *Circulació per a proves, assaigs o trasllats de vehicles ferroviaris històrics.*

1. La realització de proves, assaigs o trasllats a la Xarxa Ferroviària d'Interès General de vehicles ferroviaris històrics exigeix que disposin d'autorització de circulació. En absència d'aquesta, el vehicle ferroviari històric ha de tenir un permís d'accés a la xarxa atorgat per l'administrador d'infraestructures de la xarxa sobre la qual hagin de discórrer les proves, els assaigs o els trasllats.

2. Pot actuar com a sol·licitant del permís esmentat tant el propietari o posseïdor com el responsable del vehicle ferroviari històric, o bé l'empresa ferroviària que hagi de fer les proves, els assaigs o els trasllats.

3. La sol·licitud del permís d'accés a la xarxa s'ha de presentar seguint el procediment que estableix l'article 133 del Reial decret 929/2020, de 27 d'octubre.

CAPÍTOL IV

Inspeccions, suspensió i revocació d'autoritzacions de circulació

Article 35. *Inspecció de vehicles ferroviaris històrics.*

1. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot inspeccionar els vehicles ferroviaris històrics operatius en qualsevol moment, a fi de comprovar que circulen i es mantenen adequadament.

2. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot sol·licitar l'assistència tècnica i operativa dels administradors d'infraestructures ferroviàries per dur a terme les inspeccions objecte d'aquest article. Aquests últims han d'aportar els mitjans que es requereixin en els terminis i les condicions que s'estableixin mitjançant l'acord de col·laboració corresponent.

3. Si del resultat de les inspeccions es conclou que hi ha un risc per a la seguretat de la circulació ferroviària, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot:

a) Ordenar al posseïdor del vehicle inspeccionat, directament o a través del responsable del vehicle ferroviari històric, que efectui les operacions de conservació oportuna en un termini determinat.

b) Ordenar la immobilització del material, iniciant el procediment de suspensió o revocació de l'autorització per circular que estableixen els articles 36, 37 i 38.

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

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

5. Durant la supervisió, per part de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, dels requisits i criteris d'avaluació aplicables a les entitats encarregades del manteniment, es poden tenir en compte els resultats de les inspeccions efectuades als vehicles ferroviaris històrics dels quals sigui responsable l'entitat esmentada.

6. Les empreses ferroviàries que operin serveis ferroviaris amb trens històrics poden ser objecte d'inspeccions pel que fa als procediments continguts en els seus sistemes de gestió de la seguretat relacionats amb l'operació d'aquests serveis, així com als procediments generals.

Article 36. Suspensió de l'autorització de circulació de vehicles ferroviaris històrics.

1. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot prohibir motivadament la circulació d'un vehicle ferroviari històric operatiu, per a la qual cosa ha de suspendre l'autorització de circulació del vehicle esmentat.

2. L'autorització de circulació d'un vehicle ferroviari històric operatiu es pot suspendre quan:

a) Ho sol·liciti el propietari del vehicle ferroviari històric o el titular de l'autorització, en cas de no coincidir amb el propietari.

b) S'incompleixi el pla de manteniment, posant en risc la seguretat, la fiabilitat o la compatibilitat tècnica. En tot cas s'entén que s'incompleix el pla de manteniment, posant en risc la seguretat, la fiabilitat o la compatibilitat tècnica, quan es produeixi un retard en la intervenció de manteniment de menys nivell que estableixi el pla de manteniment de més d'un any o el vehicle ferroviari històric es classifiqui com a operatiu i apartat.

c) S'hagi fet qualsevol modificació en el pla de manteniment del vehicle que l'entitat encarregada del manteniment responsable d'aquest no hagi aprovat.

d) Amb motiu de les inspeccions que descriu l'article 35, si es detecten anomalies que afectin les garanties de seguretat, fiabilitat o compatibilitat tècnica.

e) S'observi un deteriorament progressiu durant la circulació o el manteniment que pugui afectar la seguretat, la fiabilitat o la compatibilitat tècnica sense que s'apliquin les intervencions adequades per corregir aquest deteriorament.

f) El titular de l'autorització de circulació del vehicle no aporti la documentació que descriu l'article 25.2 o bé, després d'analitzar-la, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària estableixi que és procedent classificar el vehicle ferroviari com a operatiu-apartat en funció del temps que faci que aquest no funciona.

g) Es detecti la realització de pràctiques de conducció per obtenir la llicència i el diploma de maquinista o qualsevol altre ús exclòs en l'autorització de circulació o en la resolució de catalogació.

h) No es demostrï adequadament davant els serveis d'inspecció de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària que els beneficis generats, una vegada descomptats els costos derivats de l'explotació ferroviària, s'empren totalment en el finançament d'associacions o activitats lligades a la conservació del patrimoni.

i) S'hagin dut a terme modificacions en vehicles no comunicades a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària o no autoritzades, en el cas de modificacions que hagin requerit aquesta autorització.

3. Als efectes de les lletres d) i e) de l'apartat anterior, es pot entendre que s'afecta la seguretat, quan es detectin dues o més anomalies o defectes crítics (no conformitats), segons els procediments de supervisió de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, en un vehicle ferroviari històric en, almenys, dues inspeccions efectuades en els dotze últims mesos.

Pel que fa a les lletres g), h) i i) de l'apartat anterior, els serveis d'inspecció de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària han d'evidenciar, mitjançant inspecció o anàlisi documental, que es donen aquestes circumstàncies.

4. La suspensió de l'autorització de circulació d'un vehicle ferroviari històric comporta que aquest sigui classificat com a operatiu-apartat.

Article 37. Revocació de l'autorització de circulació de vehicles ferroviaris històrics.

1. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària revoca l'autorització de circulació a un vehicle ferroviari històric quan:

- a) Ho sol·liciti el propietari del vehicle ferroviari històric o el titular de l'autorització, en cas de no coincidir amb el propietari.
- b) Les deficiències o causes que van provocar la suspensió de l'autorització esmentada no s'hagin esmenat en el termini de tres anys.
- c) L'incompliment reiterat del pla de manteniment, posant en risc la seguretat, la fiabilitat o la compatibilitat tècnica. En tot cas, s'entén que hi ha un incompliment reiterat del pla de manteniment quan es produeixi un retard de l'operació de manteniment de menys nivell que estableix el pla de manteniment del vehicle ferroviari històric superior a trenta-sis mesos.
- d) Quan faci més de cinc anys que l'autorització de circulació està suspesa o es classifiqui el vehicle com a no operatiu.

2. La revocació de l'autorització de circulació d'un vehicle ferroviari històric comporta que aquest sigui classificat com a no operatiu.

3. Els vehicles ferroviaris històrics l'autorització de circulació dels quals hagi estat revocada poden tornar a circular una vegada concedida una nova autorització de circulació seguint el procediment que estableix l'article 28.

Article 38. Tramitació de la suspensió o revocació de l'autorització de circulació de vehicles ferroviaris històrics.

1. Un cop emprès el procediment de suspensió o revocació, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot adoptar les mesures provisionals que consideri oportunes per raons de seguretat, inclosa la suspensió immediata, total o parcial, de l'autorització de circulació.

L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de notificar al titular de l'autorització l'inici del procediment de suspensió o revocació perquè, en el termini de quinze dies des de la data de la recepció de la notificació esmentada, pugui aportar totes les al·legacions, documents o informacions que consideri convenients.

2. L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de resoldre de manera motivada i notificar la resolució dictada sobre la suspensió o la revocació en el termini d'un mes des de la finalització del termini d'al·legacions concedit, incloent-hi un pronunciament exprés sobre les mesures provisionals adoptades. Aquestes mesures queden sense efecte si transcorregut aquest termini el procediment no s'ha resolt. Transcorregut aquest termini sense que s'hagi notificat la resolució de suspensió es produeix la caducitat del procediment, i la suspensió queda sense efecte.

Les resolucions de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària sempre han de ser motivades i posen fi a la via administrativa. Contra aquestes, es pot interposar recurs potestatiu de reposició, d'acord amb el que estableix l'article 124 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre. En aquest cas, la decisió de revocació queda suspesa de manera temporal, mentre es resolgui definitivament.

3. La suspensió o la revocació s'ha de notificar als administradors d'infraestructures perquè procedixin en conseqüència a l'hora de permetre la circulació d'un vehicle per la seva xarxa i s'ha d'anotar als registres o inventaris de vehicles. També s'ha de comunicar a la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols a fi de mantenir actualitzat el Catàleg de vehicles ferroviaris històrics.

4. El titular d'un vehicle ferroviari l'autorització de circulació del qual hagi estat suspesa pot sol·licitar a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària que deixi sense efecte aquesta suspensió quan s'hagin esmenat les deficiències o causes que la van ocasionar, justificant-ho convenientment.

En cas de deficiències tècniques detectades o incompliment del pla de manteniment, l'esmena es justifica mitjançant un informe de l'entitat encarregada del manteniment.

En qualsevol cas, l'autorització queda suspesa durant un mínim de dotze mesos una vegada que es notifiqui al titular la suspensió de l'autorització.

5. La decisió de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària de suspendre o revocar l'autorització de circulació s'ha de consignar en el Registre europeu de vehicles.

6. La suspensió o revocació de l'autorització de circulació d'un vehicle ferroviari històric no dona lloc a cap indemnització a favor del seu titular i s'ha de dur a terme sense perjudici de l'aplicació, si escau, del règim sancionador que preveu la normativa vigent.

CAPÍTOL V

Manteniment de vehicles ferroviaris històrics operatius

Article 39. Aspectes generals.

1. Cada vehicle ferroviari històric operatiu, abans d'utilitzar-se a la Xarxa Ferroviària d'Interès General, ha de disposar d'una entitat encarregada del manteniment assignada a aquest la qual ha d'estar registrada a la secció 8a del Registre especial ferroviari. Aquesta entitat encarregada del manteniment la designa el posseïdor del vehicle ferroviari històric, el qual ha d'informar el propietari d'aquesta designació.

Aquestes entitats encarregades del manteniment han d'estar certificades segons el Reglament d'execució (UE) 2019/779 de la Comissió, de 16 de maig de 2019.

2. Les entitats ferroviàries preservadores o dipositàries de vehicles ferroviaris històrics, siguin empreses ferroviàries, fundacions, museus, associacions, centres de manteniment o administradors d'infraestructura, poden exercir com a entitat encarregada del manteniment de vehicles ferroviaris històrics operatius una vegada obtingut el seu certificat.

3. L'entitat encarregada del manteniment ha d'efectuar el manteniment, tant preventiu com correctiu, als seus propis centres o instal·lacions de manteniment o bé contractant-los.

La funció d'execució del manteniment de vehicles ferroviaris històrics l'han d'efectuar centres de manteniment que han de complir el que disposen els articles 43 i 44.

4. Tant les entitats encarregades del manteniment com els centres de manteniment, instal·lacions i tallers de vehicles ferroviaris històrics que exerceixin la funció d'execució del manteniment queden sotmesos al règim general de supervisió i inspecció que descriuen els articles 139 i següents del Reial decret 929/2020, de 27 d'octubre, així com l'article 4 de l'Ordre TMA/404/2022, de 25 d'abril, per la qual es regulen aspectes del règim de certificació de les entitats encarregades del manteniment de vehicles ferroviaris, es modifiquen les dades inscripcionals en el Registre especial ferroviari del Reglament del sector ferroviari, aprovat pel Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre, i s'estableix un règim transitori d'homologació per als centres de manteniment de material rodant diferent de vagons de mercaderies que regula l'Ordre FOM/233/2006, de 31 de gener, per la qual es determina el règim d'homologació dels centres de material rodant i les seves condicions de funcionament. Aquest règim també és aplicable a les organitzacions que compleixin la resta de les funcions externalitzades que descriu l'article 40.

5. Els vehicles ferroviaris històrics que duguin a terme serveis de transport ferroviari, segons el que estableix l'article 3.2, han de complir el règim general de manteniment disposat per als vehicles ferroviaris. En aquest cas, les entitats que exerceixin funcions del sistema de manteniment no es poden acollir a les taxes reduïdes per certificació d'entitats encarregades del manteniment de vehicles ferroviaris històrics que es puguin establir.

6. Les entitats encarregades del manteniment de vehicles ferroviaris i els centres de manteniment han de tenir suficientment garantida la responsabilitat civil en què puguin incórrer en el compliment de les seves activitats a través de la subscripció d'una

assegurança, aval, o garantia financera equivalent, segons el que estableix la disposició addicional divuitena de la Llei 38/2015, de 29 de setembre.

Article 40. *Sistema de gestió del manteniment.*

1. Es defineix el sistema de gestió del manteniment com el conjunt de funcions, procediments i processos relacionats amb el manteniment de vehicles ferroviaris que permeten a les entitats encarregades del manteniment garantir que els vehicles poden circular de manera segura.

2. El sistema de manteniment consta de les funcions següents:

a) Funció de gestió: consistent a supervisar i coordinar les funcions de manteniment a què es refereixen les lletres b), c) i d), així com vetllar perquè els vehicles ferroviaris històrics estiguin en condicions de funcionar de manera segura en el sistema ferroviari.

b) Funció de d'execució del manteniment: consistent a assumir la responsabilitat de la gestió de la documentació del manteniment, així com la modificació dels plans de manteniment en funció de les necessitats i l'experiència.

c) Funció de gestió del manteniment de la flota: consistent a gestionar la retirada dels vehicles ferroviaris per al seu manteniment incloent-hi el trasllat als centres de manteniment quan calgui i el seu retorn al servei. S'entén per retorn al servei la garantia que l'entitat encarregada del manteniment atorga al propietari i al posseïdor del vehicle, que s'han efectuat totes les tasques de manteniment i que el vehicle està en condicions de ser usat de manera segura, eventualment amb restriccions d'ús de caràcter temporal.

d) Funció d'execució del manteniment: consistent a efectuar el manteniment tècnic requerit al vehicle ferroviari o a parts d'aquest, incloent-hi l'elaboració de la documentació que acrediti la realització del manteniment tant preventiu com correctiu, així com l'expedició de la documentació relativa a l'aptitud per al servei. S'entén per aptitud per al servei la garantia que el centre de manteniment atorga que aquest s'ha dut a terme convenientment.

3. La funció de gestió l'ha d'assumir directament l'entitat encarregada del manteniment, que pot externalitzar les altres tres funcions. Independentment dels mecanismes d'externalització aplicats, l'entitat encarregada del manteniment és responsable del resultat de les tasques de manteniment que gestioni i ha d'instaurar un sistema de supervisió de les tasques esmentades, així com de les organitzacions externes que assumeixin les funcions de manteniment.

Article 41. *Entitats encarregades del manteniment.*

1. S'entén per entitat encarregada del manteniment de vehicles ferroviaris històrics tota entitat que, d'acord amb el que estableix aquesta Ordre, garanteixi el manteniment correcte dels vehicles ferroviaris històrics que tingui assignats, de manera que estiguin en condicions de circular de manera segura i eficient.

2. L'entitat encarregada del manteniment ha de garantir, mitjançant un sistema de gestió del manteniment, que el vehicle ferroviari històric està en condicions de funcionar de manera segura per la Xarxa Ferroviària d'Interès General. Amb aquesta finalitat ha d'assegurar que els vehicles ferroviaris assignats es mantenen d'acord amb el pla de manteniment del vehicle, les especificacions tècniques i els requisits en vigor, així com la resta de l'expedient de manteniment respectiu.

3. Les entitats encarregades del manteniment de vehicles ferroviaris històrics s'han de responsabilitzar de les tasques següents incloses en el sistema de gestió del manteniment:

a) Gestionar la documentació del sistema de gestió del manteniment.

b) Gestionar la retirada dels vehicles i el seu retorn al servei després de l'execució del manteniment, controlant que no circulin en cas que s'hagin superat els valors límit d'utilització consignats en el seu pla de manteniment per efectuar la revisió corresponent,

i exigir que els vehicles vagin a un centre de manteniment en cas d'avaria, accident o incident que no permeti garantir-ne l'explotació segura, així com no autoritzar el retorn al servei d'un vehicle després de passar per un centre de manteniment, sense tenir un certificat acreditatiu del compliment del pla de manteniment o, si escau, del tractament adequat de l'avaria corresponent i del seu estat correcte per a la circulació.

c) Garantir la realització correcta del manteniment d'acord amb el pla de manteniment de cada vehicle, les normes de manteniment, les especificacions tècniques i els requisits en vigor, així com la resta de l'expedient de manteniment del vehicle ferroviari històric. A més, han de garantir que el manteniment correctiu corresponent s'efectua adequadament, sense perjudici de les obligacions i responsabilitats que competeixin a la resta d'entitats ferroviàries i a altres agents del sector.

4. Per al canvi d'entitat encarregada del manteniment o el cessament d'aquesta, l'entitat anterior està obligada a lliurar l'expedient de manteniment del vehicle a la nova o, si no és possible, al posseïdor. El compliment de l'obligació expressada es considera una condició essencial en l'exercici de l'activitat d'entitat encarregada de manteniment a l'efecte de l'aplicació del règim sancionador que preveu la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.

L'entitat anterior queda alliberada de les seves obligacions quan sigui donada de baixa en el Registre europeu de vehicles com a responsable del manteniment del vehicle esmentat. Si en la data en què l'entitat anterior sigui donada de baixa l'entitat nova no ha reconegut i acceptat la seva condició de responsable del manteniment, la inscripció d'aquest vehicle en el Registre esmentat queda suspesa.

Article 42. *Plans de manteniment.*

1. El pla de manteniment és un document que recull el conjunt d'operacions que defineix cadascuna de les intervencions que s'han de fer sobre un vehicle ferroviari històric i els intervals amb què aquestes s'han d'efectuar per conservar les característiques tècniques necessàries per a la circulació, en l'estat requerit després de la seva verificació. Així mateix, ha de contenir la intervenció que s'ha de dur a terme a vehicles ferroviaris operatius-paralitzats, així com operatius-apartats per poder-los classificar com a operatius en funció del temps de paralització.

2. Tot vehicle ferroviari històric que circuli per la Xarxa Ferroviària d'Interès General ha de disposar d'un pla de manteniment. El compliment correcte d'aquest pla és necessari per mantenir la vigència de l'autorització de circulació de què disposi el vehicle ferroviari històric.

3. El pla de manteniment s'inclou a l'expedient de manteniment del vehicle ferroviari històric, la gestió i custòdia del qual correspon a l'entitat encarregada del manteniment assignada al vehicle, i ha d'estar a disposició de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.

4. L'entitat encarregada del manteniment ha de remetre a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària una còpia del pla de manteniment i de totes les modificacions que s'hi facin, sempre abans de la seva aplicació, per ser inscrit en el Registre europeu de vehicles en el qual ha de figurar el codi d'identificació del pla de manteniment, la data de la seva primera aprovació i, si escau, la de l'última revisió. Aquesta inscripció s'ha d'efectuar en un termini no superior a un mes des de la data en què la sol·licitud hagi tingut entrada.

L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha de comunicar a l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries la inscripció a l'efecte que mantingui actualitzat el registre de material rodant ferroviari amb informació sobre els vehicles autoritzats per circular per la Xarxa Ferroviària d'Interès General que administri. Si escau, aquesta inscripció s'ha de notificar a altres possibles administradors d'infraestructura perquè mantinguin actualitzat el seu inventari de vehicles.

Així mateix, s'ha d'efectuar una comunicació idèntica a la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols a l'efecte de mantenir actualitzat el Catàleg de vehicles ferroviaris històrics.

5. El pla de manteniment d'un vehicle ferroviari històric el pot modificar l'entitat encarregada del manteniment quan sigui necessari adaptar-lo a les condicions d'exploració d'aquest, es detecti un mal funcionament o per qualsevol altra circumstància que així ho aconselli. La modificació l'ha d'aprovar l'entitat encarregada del manteniment amb l'acceptació prèvia del propietari i del posseïdor del vehicle ferroviari històric. Tota modificació ha d'estar justificada degudament i acompanyada del procés de gestió del risc corresponent per a la valoració i l'avaluació de l'impacte dels canvis de conformitat amb el Reglament d'execució (UE) núm. 402/2013 de la Comissió, de 30 d'abril de 2013. La documentació relativa a la modificació ha de figurar a l'expedient de manteniment del vehicle ferroviari històric.

Article 43. *Centres de manteniment.*

1. Els centres de manteniment de material rodant ferroviari són organitzacions destinades a efectuar les intervencions de manteniment i les operacions que les integren, recollides en el pla de manteniment de cada vehicle ferroviari, així com les operacions de manteniment correctiu que calguin.

2. Aquests centres de manteniment poden estar certificats segons el Reglament d'execució (UE) 2019/779 de la Comissió, de 16 de maig. En qualsevol cas, han de complir el que els sigui aplicable referent a la funció d'execució de manteniment del reglament esmentat i, en concret, els requisits de l'annex II secció IV i els de la secció I que siguin pertinents segons el parer de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària en funció del tipus i l'abast del servei prestat per l'organització. L'organització que disposi d'un certificat de funció d'execució del manteniment vigent acredita mitjançant aquest certificat el compliment dels requisits esmentats.

Així mateix, s'han d'inscriure a la secció 8a del Registre especial ferroviari. Hi pot haver centres de manteniment certificats especialitzats en el manteniment de vehicles ferroviaris històrics, cas en què aquesta circumstància s'ha de fer constar en l'abast de les activitats de l'organització que figurei al certificat.

3. Les funcions dels centres de manteniment de material rodant històric són:

a) L'elaboració dels programes i els processos interns de treball corresponents a les intervencions i les operacions de manteniment.

b) L'execució de les intervencions i les operacions de manteniment recollides en els plans de manteniment que se li encarreguin, així com les operacions de manteniment correctiu eventuals.

c) L'elaboració i la formalització de la documentació sobre les intervencions i les operacions de manteniment dutes a terme a cada vehicle ferroviari, que n'acrediti l'execució, amb la signatura del responsable d'emetre l'aptitud per al servei, d'acord amb el pla de qualitat del centre de manteniment.

d) La formulació de recomanacions a l'entitat encarregada del manteniment corresponent, especialment en relació amb la modificació del seu pla de manteniment. Aquestes recomanacions també s'han de notificar al propietari i al posseïdor del vehicle ferroviari històric.

4. Les intervencions de manteniment i les operacions que comporten s'han de fer constar sempre en un document signat per personal capacitat degudament segons el sistema de gestió de la competència del centre que executa el manteniment. Aquest document serveix de base per a l'emissió del document d'aptitud corresponent per al servei. El document de retorn al servei s'elabora sobre la base del document esmentat.

5. Els centres de manteniment han de conservar la documentació que acrediti la realització de les operacions de manteniment als vehicles ferroviaris històrics durant un mínim de deu anys. Com a mínim, han de conservar el material següent:

a) Els programes de treball per a l'execució de les diferents intervencions de manteniment per a les quals el centre estigui capacitat.

b) La documentació de les operacions de manteniment efectuades sobre cada vehicle ferroviari històric, recollint-ne l'abast, la consistència i el resultat.

Article 44. *Instal·lacions de manteniment de vehicles ferroviaris històrics.*

1. Els centres de manteniment poden establir acords amb altres mantenidors, amb empreses ferroviàries i amb altres entitats, per fer ús de les seves instal·lacions i efectuar-hi les intervencions i les operacions de manteniment convingudes. En qualsevol cas, aquestes instal·lacions han de ser adequades i tenir els seus mitjans i serveis disponibles declarats de conformitat amb el que disposa l'article 5 de l'Ordre TMA/404/2022, de 25 d'abril.

2. Les intervencions de manteniment preventiu, així com les operacions de manteniment correctiu que calguin després d'avaries o accidents s'han d'efectuar en centres de manteniment les instal·lacions dels quals siguin adequades en funció de la complexitat de les tasques que s'hagin de fer, per a la qual cosa s'ha de seguir el criteri de l'entitat encarregada del manteniment.

Amb caràcter general, no s'admet la realització d'intervencions de manteniment preventiu en estacions, terminals de transport o plena via i, en general, fora de tallers ferroviaris o instal·lacions anàlogues. En cas d'operacions de manteniment correctiu, només s'admet la realització fora de tallers de les tasques imprescindibles per possibilitar el trasllat del vehicle a una instal·lació adequada per completar el manteniment correctiu necessari.

3. Excepcionalment, i sempre sota la responsabilitat de l'entitat encarregada del manteniment assignada al vehicle, les intervencions de manteniment de baix nivell, en lloc de fer-se en instal·lacions pertanyents a un centre de manteniment, es poden efectuar en tallers situats als mateixos locals on habitualment tinguin la base els vehicles ferroviaris històrics. Aquesta circumstància ha d'estar prevista en els plans de manteniment, en què han de constar les intervencions que es poden dur a terme en aquesta mena de tallers. Aquestes intervencions les ha de supervisar personal amb capacitat per emetre l'aptitud per al servei de material rodant ferroviari històric, que ha de redactar un informe que detalli les intervencions efectuades i certificar l'aptitud per al servei, en els casos que sigui procedent. En cas contrari, cal disposar el trasllat del vehicle a les instal·lacions d'un centre de manteniment perquè la intervenció de manteniment es faci de manera satisfactòria.

4. En els supòsits esmentats a l'apartat anterior, es poden utilitzar com a instal·lacions de manteniment o tallers els locals o les naus on tingui la base habitual el material rodant ferroviari històric al qual prestin servei. Aquests locals o naus han de complir les condicions d'habitabilitat i seguretat que exigeix la normativa vigent. El titular d'aquests tallers ha de ser l'entitat preservadora que posseeixi o sigui propietària dels vehicles ferroviaris històrics sobre els quals s'efectuï el manteniment esmentat.

Mitjançant acords entre entitats preservadores, es permet que els centres de manteniment efectuïn intervencions de baix nivell a vehicles ferroviaris històrics que no tinguin la seva base habitual al lloc on estiguin ubicats els tallers esmentats.

5. A les instal·lacions de les fundacions, associacions, centres culturals o altres entitats ferroviàries sense ànim lucre, constituïts legalment, que tinguin dins del seu objecte social la salvaguarda, la defensa, la preservació o la difusió del patrimoni ferroviari històric, hi pot prestar servei tant personal contractat a l'empara de la legislació laboral com personal voluntari a l'empara de la Llei 45/2015, de 14 d'octubre, de voluntariat. Té una rellevància especial el compliment de l'article 10 e) de la llei esmentada per a la cobertura dels riscos d'accident i malaltia, així com de la responsabilitat civil derivats directament de l'exercici de l'acció voluntària, a través d'una assegurança o altra garantia financera a càrrec de l'entitat de voluntariat.

CAPÍTOL VI

Règim de seguretat i prestació de serveis

Article 45. *Règim general de seguretat i prestació de serveis.*

1. L'operació de trens històrics a la Xarxa Ferroviària d'Interès General ha de complir les normes de seguretat que preveu el títol V de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, i la seva normativa de desplegament.

2. La responsabilitat de la seguretat en la circulació sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General dels trens històrics correspon als administradors d'infraestructures i a les empreses ferroviàries que els operin, en els seus àmbits de competència respectius. Tots aquests han d'elaborar, disposar i aplicar uns sistemes de gestió de la seguretat que incloguin les mesures necessàries per a l'avaluació i el control dels riscos de la circulació i el seu seguiment.

3. Els accidents o incidents ferroviaris en què, eventualment, es puguin veure implicats trens històrics que circulin per la Xarxa Ferroviària d'Interès General, poden ser objecte d'una investigació tècnica per part de l'Autoritat Administrativa Independent per a la Investigació Tècnica d'Accidents i Incidents Ferroviaris, Marítims i d'Aviació Civil, d'acord amb el Reial decret 623/2014, de 18 de juliol, pel qual es regula la investigació dels accidents i incidents ferroviaris i la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris.

Article 46. *Entitats ferroviàries promotores de trens històrics. Empreses ferroviàries operadores.*

1. A l'efecte d'aquesta Ordre, s'entén per entitats ferroviàries promotores de trens històrics les empreses ferroviàries, les administradors d'infraestructura, les fundacions, els museus, les associacions o els centres culturals l'activitat dels quals estigui relacionada amb la preservació del patrimoni ferroviari i que promoguin la prestació de serveis ferroviaris amb trens històrics o que siguin propietaris de vehicles històrics o en posseeixin.

2. Les entitats ferroviàries promotores de trens històrics que no siguin empreses ferroviàries, així com els titulars, ja sigui com a propietaris o posseïdors, d'autoritacions de circulació corresponents a vehicles ferroviaris històrics operatius, poden promoure l'operació de trens històrics mitjançant acord amb una empresa ferroviària que sigui titular d'un certificat de seguretat. Aquesta última és la que ha d'assumir la responsabilitat de l'operació del tren.

3. Les empreses ferroviàries que operin trens històrics, tot i que l'operació d'aquests trens no constitueix un servei de transport ferroviari, han de:

a) Ser titulars d'una llicència d'empresa ferroviària que habiliti per al transport de viatgers regulada als articles 49 i següents de la Llei 38/2015, de 29 de setembre.

b) Disposar del certificat de seguretat únic que regula l'article 66 de la llei esmentada i els articles 21 i següents del Reial decret 929/2020, de 27 d'octubre, per a transports de viatgers.

c) Haver gestionat adequadament en el seu sistema de gestió de la seguretat els riscos específics que comporti l'operació de trens històrics, així com haver establert les mesures de seguretat corresponents. En el procés de gestió del risc esmentat, cal tenir en compte, expressament, que aquests trens poden anar ocupats per viatgers.

d) Aportar tracció al tren juntament amb el maquinista responsable de conduir-lo o, exclusivament, aportar el maquinista responsable de la conducció, així com en la circulació del tren a l'empara i amb els procediments que recull el sistema de gestió de la seguretat de l'empresa ferroviària.

Article 47. Adjudicació de capacitat per a trens històrics.

1. La circulació dels trens històrics, objecte d'aquesta regulació, es fa sobre la xarxa ferroviària que gestionen els administradors d'infraestructures, mitjançant l'adjudicació de capacitat d'infraestructura en els termes que descriuen els articles 33 i següents de la Llei 38/2015, de 29 de setembre.

2. El procediment d'adjudicació de capacitat es regeix per l'Ordre FOM/897/2005, de 7 d'abril, relativa a la declaració sobre la xarxa i al procediment d'adjudicació de capacitat d'infraestructura ferroviària.

3. A la sol·licitud de capacitat d'infraestructura s'hi han de fer constar les dades que estableixi l'administrador d'infraestructures a la seva declaració sobre la xarxa, incloses les següents:

- a) Recorregut del tren històric.
- b) Data o dates previstes de circulació.
- c) Horaris plantejats.
- d) Vehicles que formen la composició amb la numeració corresponent.
- e) Indicació de si és un tren històric amb viatgers o bé un trasllat de material operatiu.
- f) Condicions especials que es puguin presentar, com ara si la composició té sistema de protecció de tren, o trasllats de material no operatiu, o bé operatiu-apartat.
- g) Certificat de compatibilitat del tren amb la ruta descrit en l'article 49.2 i emès per l'empresa ferroviària que hagi d'operar el tren. Quan no se'n tingui, justificació que aquest tren amb una composició idèntica ha efectuat el recorregut almenys una vegada en els últims vint-i-quatre mesos, sempre que no constin modificacions en la infraestructura o en els vehicles que integrin el tren que puguin alterar aquesta compatibilitat.
- h) Empresa ferroviària que hagi d'operar el tren històric.

4. Amb caràcter previ a la circulació del tren històric, l'administrador d'infraestructures ha d'efectuar, com a mínim, les comprovacions següents, a partir de les evidències i les declaracions que aporti el sol·licitant:

- a) Els vehicles ferroviaris que integren el tren històric han d'estar autoritzats per circular i constar com a actius en el Registre europeu de vehicles.
- b) L'empresa ferroviària que hagi d'operar el tren ha de ser titular d'un certificat de seguretat en què consti expressament que pot operar trens històrics amb viatgers o sense.
- c) L'empresa ferroviària que hagi d'operar el tren ha certificat la compatibilitat del tren amb la ruta que cobreix les línies, els trams o els trajectes que té previst recórrer el tren històric.

Article 48. Drets dels usuaris de trens històrics.

1. A les operacions efectuades amb trens històrics els és aplicable el Reial decret 627/2014, de 18 de juliol, d'assistència a les víctimes d'accidents ferroviaris i als seus familiars, encara que no facin serveis de transport ferroviari.

2. Els usuaris dels serveis ferroviaris efectuats amb trens històrics disposen de la cobertura de l'assegurança obligatòria de viatgers que ha de contractar l'empresa ferroviària que operi el tren històric, en els termes que estableix l'article 63.6 del Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament del sector ferroviari. Tenen la condició d'usuaris tant els socis de l'entitat ferroviària que promogui el servei ferroviari que viatgin al tren històric com les persones amb bitllet per accedir al tren amb el qual s'hagi de prestar aquest servei.

3. En els casos en què, per algun motiu, s'interrompi el servei ferroviari, un cop aquest comenci, l'empresa ferroviària és la responsable d'adoptar les mesures oportunes per tornar els usuaris a l'estació d'origen o destinació segons la seva elecció. Si no es

pot iniciar el servei ferroviari o aquest no es pot completar amb normalitat, s'han d'observar els drets dels usuaris de la manera que estableixen els articles 62 i 63 de la Llei 38/2015, de 29 de setembre.

CAPÍTOL VII

Operació de trens històrics

Article 49. *Comprovacions prèvies.*

1. L'empresa ferroviària que hagi d'operar el tren històric ha de comprovar que els vehicles ferroviaris que l'integren estan autoritzats per circular, consten com a actius al REV i estan al dia en les seves intervencions de manteniment, per a la qual cosa han de demanar els certificats corresponents de l'entitat encarregada del manteniment.

2. L'empresa ferroviària que operi el servei ferroviari amb un tren històric ha de garantir la compatibilitat del tren amb la ruta, segons el que disposa l'article 135 del Reial decret 929/2020, de 27 d'octubre.

Article 50. *Gestió del risc.*

1. Amb caràcter previ a l'operació d'un tren històric, l'empresa ferroviària que hagi d'operar el servei ferroviari ha de dur a terme un procés de gestió del risc que comporti l'operació de conformitat amb el que estableix el Reglament d'execució (UE) núm. 402/2013 de la Comissió, de 30 d'abril de 2013.

2. El procés global de l'avaluació del risc que comprèn tant una anàlisi (determinació dels perills i estimació del risc) com una valoració (determinació d'un nivell de risc acceptable) pot tenir una part genèrica, que cobreixi l'operació de trens amb vehicles històrics, i una part específica corresponent a operar uns vehicles ferroviaris concrets en uns horaris i itineraris determinats.

Així, doncs, un mateix procés d'avaluació del risc pot cobrir un o més serveis ferroviaris efectuats amb un tren històric, si la composició d'aquest tren no s'altera o es manté dins d'unes configuracions definides i aquests serveis es presten amb reiteració d'horari i itinerari.

3. En tot cas s'entén com a canvi en el sistema ferroviari la primera vegada que un tren històric concret circuli per algun determinat tram, línia o trajecte que formi part de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

4. Com a resultat del procediment de gestió del risc que s'efectuï, s'han de determinar les condicions d'exploació del tren històric entre les quals han de figurar, com a mínim:

- a) Velocitat màxima del tren.
- b) Dotació necessària de personal de servei al tren, així com la seva funció, formació, competències i habilitacions exigides, en el cas de persones amb responsabilitats relacionades amb la seguretat en la circulació. Així mateix, s'han d'indicar, si escau, les funcions que pugui exercir el personal voluntari de l'entitat preservadora que promogui el servei ferroviari.
- c) Condicions d'accés i evacuació dels trens de viatgers.
- d) Manera d'assegurar oportunament l'obertura i el tancament de les portes d'accés als vehicles durant el recorregut del tren.
- e) Ocupació màxima dels vehicles que componguin el tren amb indicació, si escau, de zones acotades que els viatgers no puguin ocupar.
- f) Condicions d'il·luminació interior dels vehicles, així com dotació d'elements de protecció i d'extinció d'incendis.
- g) Condicions i verificació de la compatibilitat dels elements d'intercomunicació entre vehicles (passarel·les, rivets de goma o acordions) per permetre als viatgers, si s'escau, moure's entre els vehicles del tren.

h) Possibilitat de limitar o impedir, si escau, l'obertura de les finestres practicables per no permetre que els viatgers puguin treure el cap fora dels vehicles. Si això no és possible, s'han de disposar els indicadors d'advertiment necessaris.

i) Mode segons el qual el maquinista rep la comunicació de les operacions acabades.

j) Si cal, manera com s'han de fer les possibles maniobres que siguin necessàries tant al llarg del recorregut com en origen o destinació.

k) Altres mesures de seguretat que es puguin establir.

5. S'ha d'informar convenientment sobre les condicions d'explotació que afectin els viatgers i de les mesures de seguretat que cal tenir en compte, mitjançant cartelleria als mateixos vehicles, informació al bitllet, així com a través d'avisos del personal que formi part de la dotació del tren.

Article 51. *Inspecció prèvia a la sortida del tren.*

1. Prèviament a la sortida, l'empresa ferroviària que hagi de prestar el servei ferroviari ha de fer una inspecció al tren.

En aquesta inspecció s'han de seguir els procediments que estableix a aquest efecte el sistema de gestió de la seguretat de l'empresa ferroviària que operi el tren històric, així com els manuals de conducció en el cas dels vehicles motors, i prestar una atenció especial, sense que sigui una llista exhaustiva, als elements següents:

a) Rodolament dels vehicles: bogis, rodes, eixos, caixes de greix, suspensions, sorreres.

b) Elements de tracció i xoc: ganxos de tracció, topalls.

c) Unió dels vehicles: estat de rivets de goma o acordions, estat de portes d'intercomunicació, tancament i tancadura d'aquestes, si és el cas.

d) Elements de fre: estat de sabates o discos, timoneria, aixetes i semiacoblaments.

e) Accés als vehicles: estat de portes, passamans i estreps i elements d'obertura de les portes en cas d'emergència.

f) Comprovació de l'enllumenat frontal i de la senyalització de cua.

2. Al final d'aquesta, s'ha d'aixecar acta en què s'ha d'indicar la durada de la inspecció, els elements revisats i les anomalies o els defectes observats, si escau, així com la composició del tren i el recorregut previst que faci. Aquesta acta l'han de signar tant el responsable del tren històric com el maquinista de l'empresa ferroviària i tots dos n'han de conservar una còpia.

Article 52. *Consideracions generals relacionades amb les regles operatives particulars d'aplicació a trens històrics.*

Els trens històrics han d'atendre, com a norma general, les regles i els procediments operatius que estableix el Reglament de circulació ferroviària aprovat pel Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, perquè la seva circulació sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General sigui segura i eficient. Quan les condicions de circulació d'aquests trens es desviïn del que estableix com a regla general el reglament esmentat i de les especificitats que preveu aquesta Ordre, l'administrador d'infraestructures pot emetre, si ho considera necessari, una consigna d'ús general que reguli les condicions de circulació esmentades.

Article 53. *Regles operatives particulars aplicables a trens històrics relacionades amb els equips de control, comandament i senyalització a bord: sistema de protecció i radiotelefonía.*

1. Quan els trens històrics circulin sense un sistema de protecció de tren compatible amb l'equipat a la infraestructura, han de complir la totalitat de les condicions següents:

a) El maquinista responsable de la conducció del tren ha d'estar assistit permanentment en cabina per un altre agent habilitat degudament segons el que disposa l'article 15.3.

b) El tren històric ha de circular en tot moment a una velocitat igual o inferior a 100 km/h, llevat que la velocitat màxima autoritzada del vehicle o de la infraestructura sigui inferior.

c) L'empresa ferroviària que operi el tren històric ha de liderar el procés de gestió del risc que descriu l'article 50 en el qual ha de tenir previstos els riscos addicionals motivats per l'absència de sistema de protecció de tren i adoptar mesures de seguretat davant de diferents situacions específiques que es puguin presentar en la circulació d'un tren històric concret per un trajecte determinat. El procés de gestió del risc esmentat també es du a terme en el cas dels moviments complementaris com ara trasllats entre bases o dipòsits a estacions, així com a instal·lacions de manteniment. Si es decideix no fer la gestió oportuna de riscos o no s'estableix cap mesura de seguretat, aquests moviments s'han d'efectuar remolcant el vehicle o els vehicles històrics mitjançant un altre vehicle ferroviari dotat de sistema de protecció compatible amb la infraestructura.

Si es produeix una anormalitat en el sistema de protecció de tren durant el servei, el maquinista ha d'informar d'aquesta circumstància el responsable de circulació de la banda de regulació del lloc de comandament o del control de trànsit centralitzat. El tren pot continuar fins a la destinació si es donen les condicions a) i b) d'aquest apartat, extremant la precaució tant el maquinista com l'agent habilitat degudament que l'assisteixi. En cas contrari, el tren ha de ser apartat a la primera estació oberta fins a la qual ha de circular amb marxa a la vista, sense excedir els 40 km/h.

2. Els trens històrics han d'estar dotats de sistema de radiotelefonía (GSM-R o tren-terra) disponible en cabina i operatiu. Això no obstant, es permet que el tren històric circuli sense sistema de radiotelefonía en els casos següents i sempre que quedin assegurades les comunicacions reglamentàries entre el tren i el lloc de comandament mitjançant radiotelefonía pública:

a) Quan el vehicle històric no hagi tingut implantat un sistema de radiotelefonía al llarg del seu període d'explotació comercial anterior a la seva catalogació com a vehicle històric, amb les condicions o restriccions que estableixi la seva autorització de circulació, així com mitjançant una gestió del risc adequada, aplicant per a això el que estableix l'article 50. En qualsevol cas, ha de portar algun sistema de comunicació de ràdio de llarg abast o telèfon mòbil amb els carregadors respectius per a aquests dispositius o sistema de bateria auxiliar que augmenti el temps d'ús del sistema de comunicació.

b) En cas d'anormalitat durant el servei en el sistema embarcat de radiotelefonía, el maquinista ha de comunicar aquesta circumstància al responsable de circulació de la banda de regulació del lloc de comandament o del control de trànsit centralitzat i el tren pot circular fins a finalitzar el recorregut previst. Després, el vehicle es considera inútil per circular conduït des de la cabina afectada. A més, a la cabina de conducció s'ha de disposar d'algun mitjà de comunicació portàtil GSM-R, tren-terra o de radiotelefonía pública per mantenir les necessitats de comunicacions reglamentàries entre el maquinista i els responsables de circulació, segons el que estableix l'apartat 5.2.4.2 del Reglament de circulació ferroviària.

c) Quan el vehicle ferroviari històric no estigui equipat amb un sistema embarcat de radiotelefonía compatible amb l'instal·lat a la infraestructura, aquesta circumstància s'ha

de comunicar al responsable de circulació i assegurar les comunicacions reglamentàries per qualsevol mitjà dels que descriu aquest apartat.

Quan no es puguin assegurar les comunicacions reglamentàries, el vehicle històric es considera inútil per circular.

Article 54. Regles operatives particulars aplicables a trens històrics relacionades amb els dispositius de vigilància, informació de velocitat i registre.

1. Els trens històrics han d'estar dotats de dispositiu de vigilància automàtica (home mort) en cabina i operatiu.

Si el vehicle històric no estava dotat d'aquest dispositiu durant la seva explotació comercial, aquest pot circular sense dispositiu de vigilància automàtica quan el maquinista que dirigeixi la marxa del tren estigui assistit permanentment en cabina per un altre maquinista habilitat per conduir el vehicle històric.

En cas d'anormalitat durant el servei del dispositiu de vigilància automàtica, el maquinista ha de posar aquesta circumstància en coneixement del responsable de circulació de la banda de regulació del lloc de comandament o del control de trànsit centralitzat, pot continuar la marxa fins a la primera estació on pugui ser apartat a una velocitat màxima de 50 km/h, i no pot reprendre-la mentre no es presenti un altre agent habilitat degudament. Durant aquest trasllat al punt d'estacionament el maquinista ha d'anar acompanyat d'una persona de servei al tren a qui s'ha d'haver instruït en l'activació del fre.

2. Els trens històrics han de disposar en cabina de dispositius d'informació de velocitat del vehicle, que han de funcionar correctament a les cabines de conducció. En cas contrari, el vehicle històric es considera inútil per circular.

En cas d'anormalitat durant el servei del dispositiu d'informació de velocitat, el maquinista ha de posar aquesta circumstància en coneixement del responsable de circulació de la banda de regulació del lloc de comandament o del control de trànsit centralitzat, pot continuar la marxa fins a la primera estació on pugui ser apartat extremant la precaució per no excedir les velocitats màximes en cada moment, i no pot reprendre-la fins que no es repari l'avaría.

3. En els casos en què els vehicles històrics estaven dotats en el moment de la seva catalogació com a tals, amb tacògrafs i registradors, aquests han de funcionar correctament. Si aquests no funcionen, el vehicle es considera inútil per circular. Si l'avaría es produeix durant un servei ferroviari, el maquinista ha de posar aquesta circumstància en coneixement del responsable de circulació de la banda de regulació del lloc de comandament o del control de trànsit centralitzat, i pot circular amb marxa a la vista fins a l'estació següent on pugui ser apartat o de conformitat amb el que estableix el sistema de gestió de la seguretat de l'empresa ferroviària. Les empreses ferroviàries que operin aquests serveis han d'establir en els seus sistemes de gestió de la seguretat el procediment de comprovació de funcionament d'aquests elements, així com d'extracció de les seves dades en cas necessari, cosa que el personal de conducció ha de conèixer.

En cas de vehicles ferroviaris que en el moment de la seva catalogació com a vehicles històrics no estaven dotats de tacògrafs i registradors, aquests poden circular a una velocitat màxima de 60 km/h, de 20 km/h en aproximar-se a passos a nivell i encreuaments de via entre andanes amb disposició d'aturar-se davant de qualsevol obstacle i segons les condicions o restriccions que determini l'administrador d'infraestructures en una consigna específica si aquest ho considera necessari, així com aplicant mesures de seguretat específiques resultants de la gestió de riscos que descriuen els articles 24 i 50.

Article 55. Regles operatives particulars aplicables a trens històrics relacionades amb els senyals del tren: acústics, lluminosos, de cua.

1. Els trens històrics han d'estar equipats amb dispositius d'avís acústic que funcionin correctament al vehicle que vagi al capdavant. En cas d'avaría durant el servei,

el maquinista ha de posar aquesta circumstància en coneixement del responsable de circulació de la banda de regulació del lloc de comandament o del control de trànsit centralitzat, a fi de ser apartat a l'estació següent on sigui possible, sense excedir la velocitat de 60 km/h, i de 20 km/h en aproximar-se a passos a nivell o on hi hagi cartells grans que ordenin fer un xiulet d'atenció, i posar-se en condicions d'aturar-se davant de qualsevol obstacle que el maquinista observi a la via. Amb les prescripcions anteriors i ateses les circumstàncies del moment (característiques del tram, meteorologia o distància que s'ha de recórrer fins a la destinació), l'empresa ferroviària, amb la informació subministrada pel maquinista, ha de ponderar la conveniència de continuar la marxa amb el vehicle de cap fins on es pugui reparar l'anormalitat, de conformitat amb el que estableix el sistema de gestió de la seguretat de l'empresa ferroviària.

2. Els trens històrics han de disposar de la senyalització lluminosa que estableix amb caràcter general per a tots els vehicles el Reglament de circulació ferroviària, incloent-hi l'enllumenat de gran intensitat al vehicle del cap del tren i la senyalització de cua, llevat que s'hagi eximit d'aquesta obligació de conformitat amb la disposició addicional segona del Reial decret 664/2015, de 17 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de circulació ferroviària. Els vehicles ferroviaris històrics poden adaptar la senyalització lluminosa per donar compliment al que descriu el Reglament de circulació ferroviària sempre que aquesta adaptació no alteri l'estètica ni la funcionalitat del vehicle original seguint el que descriuen els articles 31, 32 i 33.

En cas de qualsevol anormalitat o absència de l'enllumenat de gran intensitat al vehicle ferroviari que sigui el cap del tren, aquest pot circular normalment sempre que les condicions de visibilitat siguin adequades, en horari diürn i, a més, no hi hagi túnels de més de 300 m de longitud en el trajecte que ha de recórrer. S'entenen com a condicions de baixa visibilitat la circulació amb pluja o nevada intensa, boira o fum dens o qualsevol altra circumstància que, segons el parer del maquinista, pugui dificultar la visibilitat. En aquestes condicions, es pot circular fins a l'estació oberta següent adequant la velocitat a la visibilitat i a les característiques del trajecte sense excedir de 20 km/h en travessar passos a nivell i en condicions d'aturar-se davant de qualsevol obstacle. Excepcionalment, es pot circular en condicions de baixa visibilitat o travessar túnels de més longitud de la indicada sense enllumenat de gran intensitat si es gestionen convenientment els possibles riscos, segons descriu l'article 50.

En cas d'anormalitat o absència de l'enllumenat de curta intensitat o dels llums de posició, el tren històric pot circular normalment fins a la destinació, i reparar l'anormalitat tan bon punt sigui possible.

3. Quan es detecti una falta total o parcial de la senyalització de la cua, el responsable de circulació de la banda de regulació del lloc de comandament o del control de trànsit centralitzat ha de determinar la manera de procedir segons el que indica l'apartat 3.6.4.2 del Reglament de circulació ferroviària.

Article 56. *Traslats de vehicles ferroviaris històrics operatius.*

1. Els trasllats de vehicles ferroviaris històrics amb autorització de circulació es regeixen per aquesta Ordre. En cas que els vehicles ferroviaris històrics circulin acoblats a trens no històrics, aquesta circumstància ha d'estar prevista en el sistema de gestió de la seguretat de l'empresa ferroviària que dugui a terme el servei ferroviari.

2. Quan el tren històric estigui integrat per vehicles ferroviaris històrics motors, com ara locomotores o automotors, el vehicle que circuli al capdavant del tren ha de disposar d'algun sistema de protecció del tren compatible amb el de la infraestructura. En cas contrari, s'han de complir les condicions que estableix l'article 53.

3. Els trasllats de vehicles històrics operatius que hagin patit una avaria o un accident requereixen l'emissió de l'informe de l'entitat encarregada del manteniment, que regula l'apartat següent, quan l'empresa ferroviària detecti danys o anomalies que impliquin variació de les condicions nominals de circulació que puguin ocasionar alteracions a la circulació d'altres trens o algun dany a la infraestructura ferroviària. Amb l'informe esmentat, l'empresa ferroviària ha de comunicar les condicions de circulació en

què tingui previst efectuar el trasllat a l'administrador d'infraestructures, i aquest últim pot fixar, si escau, condicions de circulació addicionals. Quan es pugui circular en condicions nominals, l'empresa ferroviària, després d'inspeccionar adequadament el vehicle o els vehicles afectats, ha de comunicar a l'administrador d'infraestructures que el material és apte per circular sense restriccions, i aquest últim pot fixar, si s'escau, condicions de circulació.

4. Els trasllats de vehicles ferroviaris en què es tingui la certesa o es pugui pressuposar, a causa d'un temps de paralització superior a sis mesos, deteriorament, avaria o accident, una pèrdua de les seves condicions nominals de circulació, requereixen un informe de l'entitat encarregada del manteniment en què s'indiquin les actuacions efectuades sobre els vehicles per condicionar-los en condicions de seguretat i la proposta de condicions per al seu trasllat. Prèviament a l'elaboració de l'informe, personal qualificat suficientment de l'entitat encarregada del manteniment ha d'efectuar un reconeixement dels vehicles en els quals ha d'inspeccionar especialment els elements següents: bogis, elements de suspensió, timoneria de fre, rodolament, verificació de caixes de greix, elements de tracció i xoc, mànegues d'acoblament, comprovació de la frenada i l'afluixament, estanquitat i comprovació del fre d'estacionament. En cas que el vehicle pugui fer el moviment per mitjans propis, la comprovació ha d'incloure el que estableixen els manuals de conducció, sense oblidar verificar el funcionament correcte dels equips i elements de seguretat (dispositiu de vigilància, sistemes de protecció del tren, registrador, avisador acústic), la senyalització exterior i la capacitat de tracció.

Article 57. *Trasllats de vehicles ferroviaris històrics operatius-apartats i no operatius.*

1. Els vehicles ferroviaris històrics operatius-apartats es poden traslladar a una altra dependència per seguir en aquesta situació o a un taller per efectuar-hi les operacions necessàries per tornar a la circulació. Prèviament, l'entitat encarregada del manteniment ha de dur a terme el reconeixement corresponent dels vehicles i determinar la viabilitat del trasllat i les condicions en què s'ha de fer, informant-ne tant l'empresa ferroviària com l'administrador d'infraestructures.

2. Els vehicles ferroviaris històrics no operatius no poden circular per la Xarxa Ferroviària d'Interès General. Excepcionalment, l'administrador d'infraestructures pot emetre un permís d'accés a la xarxa, amb les condicions de circulació que siguin procedents per al trasllat des del punt on es trobi el vehicle fins a un centre de manteniment o instal·lació on estigui previst fer els treballs de restauració i manteniment que siguin necessaris. Prèviament, una entitat encarregada del manteniment ha de dur a terme el reconeixement corresponent dels vehicles i determinar la viabilitat del trasllat i les condicions en què s'ha de fer, informant-ne tant l'empresa ferroviària com l'administrador d'infraestructures.

3. El propietari, el posseïdor, el responsable del vehicle, o bé l'empresa ferroviària que hagi de fer el trasllat, en els casos que preveuen els apartats 1 i 2, ha d'enviar als administradors d'infraestructures la sol·licitud oportuna d'un permís d'accés a la xarxa per on es vulgui efectuar aquest, indicant-hi les dades necessàries. Els administradors d'infraestructures poden requerir dades addicionals o aclariments sobre el trasllat en el termini d'un mes des que van rebre la sol·licitud. Transcorregut aquest termini, han d'autoritzar el trasllat, en el termini de tres mesos, amb les restriccions que siguin procedents, si escau, o bé denegar-ne motivadament la sol·licitud. Transcorregut el termini de quatre mesos des que es va enviar la sol·licitud, aquesta s'entén com a denegada, i el sol·licitant pot interposar els recursos que consideri procedents.

Els terminis assenyalats al paràgraf anterior es reduiran tal com calgui de manera que es garanteixi que els vehicles ferroviaris històrics no pateixin actes de vandalisme que puguin deteriorar-ne o perjudicar-ne l'estat o la integritat. Quan hi hagi risc de patir aquests actes a l'estació o la dependència on estiguin apartats perquè han sofert una avaria o un accident, l'entitat encarregada del manteniment i l'empresa ferroviària han de determinar les condicions del trasllat a l'estació o la dependència situada més a prop on

els vehicles puguin quedar estacionats, i ho han de comunicar a l'administrador d'infraestructures, el qual ha d'assignar la capacitat d'infraestructura necessària en el termini més breu possible. Prèviament al trasllat, l'entitat encarregada del manteniment ha d'emetre un informe adreçat a l'administrador d'infraestructures, al propietari del vehicle, al seu responsable i al posseïdor en què justifiqui tant les condicions del trasllat com la seva urgència.

4. Els administradors d'infraestructures, en les resolucions expresses que dictin per denegar les sol·licituds que preveuen els apartats 1 i 2, han de motivar la decisió i establir les accions oportunes que cal que l'empresa ferroviària, el propietari o el posseïdor dels vehicles ferroviaris històrics objecte del trasllat executin per poder acceptar aquesta sol·licitud.

CAPÍTOL VIII

Règim sancionador i econòmic

Article 58. *Règim sancionador i d'inspecció.*

1. A la circulació i les operacions de trens històrics sobre la Xarxa Ferroviària d'Interès General els és aplicable el títol VII de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, regulador del règim sancionador i d'inspecció.

2. Així mateix, es té en compte el que esmenta el títol IV del Reial decret 929/2020, de 27 d'octubre, relatiu a la supervisió i la inspecció del sector ferroviari.

3. En matèria de protecció dels vehicles ferroviaris històrics que gaudeixin d'una rellevància especial sobre la base de la seva antiguitat, singularitat, escassetat, formin part de l'Inventari general de béns mobles integrants del patrimoni històric espanyol o s'hagin declarat béns d'interès cultural, és aplicable el que disposa la Llei 16/1985, de 25 de juny.

Article 59. *Règim econòmic i tributari.*

El règim econòmic i tributari aplicable a les operacions efectuades amb trens històrics en l'àmbit de la Xarxa Ferroviària d'Interès General és el que estableix el títol VI de la Llei 38/2015, de 29 de setembre.

Disposició addicional primera. *Serveis de transport ferroviari amb vehicles ferroviaris històrics.*

Els vehicles ferroviaris històrics operatius es poden dedicar a efectuar serveis de transport ferroviari, segons defineix l'article 3.2, sempre que aquesta circumstància estigui reflectida expressament en els seus plans de manteniment, les autoritzacions de circulació i les resolucions de catalogació, i que l'activitat que hagin de fer sigui compatible amb els motius que en van justificar la catalogació.

Disposició addicional segona. *Seguiment de vehicles ferroviaris amb antiguitat superior a trenta anys.*

1. Les empreses ferroviàries, els administradors d'infraestructures o les entitats de capital majoritàriament públic, entre les quals les societats mercantils estatals integrants del Grup Renfe, així com l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries-Alta Velocitat, han d'informar anualment la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols sobre els vehicles ferroviaris l'antiguitat dels quals superi els trenta anys que tinguin previst vendre o destruir al llarg de l'any següent. A fi d'aconseguir preservar els vehicles ferroviaris més representatius, la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols pot promoure'n la declaració com a béns d'interès cultural, patrimonial o una figura de protecció anàloga.

2. Les empreses ferroviàries i altres empreses propietàries de vehicles ferroviaris el capital de les quals sigui majoritàriament privat també han de complir el que disposa l'apartat 1.

3. En relació amb aquest material, es pot acordar entre els propietaris i la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols cedir-lo, donar-lo o adquirir-lo, amb les condicions que estipulin els acords jurídics que se subscriguin a aquest efecte. El material rodant cedit, donat o adquirit ha d'anar acompanyat de l'expedient tècnic i de l'històric de manteniment del vehicle ferroviari de manera que se'n faciliti el manteniment i la conservació correctes com a vehicle ferroviari històric.

Disposició addicional tercera. *Material per a reparacions i manteniment de vehicles històrics.*

1. El material específic que hi ha a les instal·lacions de manteniment de la societat mercantil estatal Renfe Ingeniería y Mantenimiento, les seves societats participades i altres societats del Grup Renfe, s'ha de conservar, o bé vendre o donar a la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols o a qualsevol entitat preservadora de vehicles ferroviaris històrics que ho sol·liciti, per possibilitar el manteniment correcte dels vehicles ferroviaris històrics durant un període de temps com més llarg millor.

2. La resta de les instal·lacions d'organitzacions no incloses a l'apartat 1 han de tractar d'acordar amb la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols o amb qualsevol altra entitat preservadora, la manera perquè els seus excedents de material i recanvis siguin aprofitats per a la conservació i el manteniment de vehicles ferroviaris històrics.

3. També es preveu l'ús de materials i components nous, sempre que no s'alterin les característiques que van donar lloc a la seva catalogació com a vehicle ferroviari històric.

Disposició addicional quarta. *Circulació de locomotores de vapor.*

1. La circulació de locomotores de vapor, tant aïllades com que remolquin trens o en formin part, per la Xarxa Ferroviària d'Interès General s'ha de subjectar al que disposa aquesta Ordre i, addicionalment, a una consigna específica elaborada per l'administrador d'infraestructures que pot establir, si aquest ho considera necessari, les condicions en què ha de tenir lloc la circulació per la xarxa administrada per aquests, així com la dotació pel que fa a equipament i personal necessari perquè aquesta tingui lloc de manera segura, regular i eficient. S'ha de prestar una atenció especial a la prevenció de possibles incendis causats per la projecció a la via i als voltants d'elements incandescents.

2. L'administrador d'infraestructures pot denegar la sol·licitud de capacitat en determinades línies o trams a aquests vehicles per perill d'incendi o perquè es travessen determinats punts singulars de la infraestructura, com ara túnels amb possibles problemes de ventilació o ponts amb restriccions de caràcter estructural.

3. Addicionalment al compliment de la normativa ferroviària aplicable, aquests vehicles ferroviaris han d'observar la normativa tant d'àmbit estatal com autonòmic referent a les condicions que han de complir els aparells de pressió, així com superar les revisions amb la periodicitat establerta. Aquestes revisions han d'aparèixer al pla de manteniment del vehicle.

4. En el cas de locomotores de vapor amb tèneder independent que circulin invertides, la seva velocitat màxima s'ha d'ajustar a l'establerta segons les seves característiques durant la seva etapa en circulació comercial. Si no es disposa de la informació anterior, la velocitat màxima en circulació invertida no pot superar els 50 km/h o la que s'estableixi gestionant els possibles riscos de manera adequada. Les locomotores articulades sense tèneder independent o les locomotores-tèneder no tenen limitació de velocitat pel sentit de la circulació.

5. La dotació de personal en cabina de les locomotores de vapor es determina segons el que disposa l'article 50. Quan sigui l'encarregada de donar tracció al tren

històric, es considera necessari que estigui constituïda com a mínim per dos maquinistes, en què com a mínim un estigui habilitat degudament del vehicle i la infraestructura. Un dels maquinistes també faria funcions de fogoner o es podria incorporar per a aquesta funció una tercera persona com a dotació en cabina. Quan la locomotora de vapor circuli remolcada, la dotació necessària de personal en cabina es determina segons si aquesta circula encesa o apagada, i és convenient que n'estigui a càrrec un maquinista habilitat del vehicle o, si no és possible, personal de manteniment capacitat degudament.

Disposició addicional cinquena. *Circulació de cotxes de viatgers amb caixa de fusta.*

1. Els trens històrics que portin integrats en la composició un o diversos cotxes de viatgers amb caixa de fusta o no metàl·lica poden circular, si hi estan autoritzats, amb les limitacions següents:

- a) La velocitat màxima del tren històric ha de ser inferior a 60 km/h.
- b) La situació dels cotxes de viatgers la caixa dels quals no sigui metàl·lica, dins de la composició del tren, ha de ser tal que aquests no ocupin ni la primera ni l'última posició. Si això no és possible, no poden ser ocupats per viatgers el terç de la longitud del cotxe més a prop de la locomotora i el terç posterior del cotxe situat en últim lloc dins de la composició del tren.

2. En els casos en què no sigui possible complir les condicions que estableix l'apartat anterior o aquestes es vulguin modificar, l'empresa ferroviària que hagi d'operar el tren històric ha de dirigir el procés de gestió del risc disposant, si escau, d'un informe d'avaluació independent emès per un organisme avaluador de la seguretat acreditat segons el Reglament d'execució (UE) núm. 402/2013 de la Comissió, de 30 d'abril de 2013. En el procés esmentat de gestió del risc, s'han d'analitzar els possibles riscos que es puguin generar per les condicions d'explotació proposades, així com les mesures de seguretat per portar-los a un nivell de seguretat acceptable.

3. Cal prestar una atenció especial al risc d'incendi, per a la qual cosa s'ha de dotar aquests vehicles dels mitjans i elements adequats i suficients tant de prevenció com d'extinció, segons el parer del responsable del vehicle ferroviari històric, i tenir en compte el criteri de l'entitat encarregada del manteniment i, quan el vehicle formi part d'un tren, de l'empresa ferroviària, prenent com a referència el que estableixen els articles 23.4 i 50, si escau.

Disposició addicional sisena. *Catàleg de vehicles ferroviaris històrics.*

1. En el termini de dos anys des de l'entrada en vigor d'aquesta Ordre, la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols ha d'elaborar un catàleg en què constin les dades relatives als vehicles ferroviaris històrics, disponibles als arxius que gestiona l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries i, si escau, altres administradors d'infraestructura, així com les de l'inventari de material històric de la Fundació esmentada.

2. Inicialment, es consideren vehicles històrics els que constin en el Registre europeu de vehicles com a vehicles reservats a un ús històric a l'entrada en vigor d'aquesta Ordre.

Disposició addicional setena. *Vehicles inclosos en registres i inventaris d'administradors d'infraestructures ferroviàries.*

Tenen la consideració de vehicles ferroviaris històrics els que constin en el registre de material rodant ferroviari que gestiona l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries a què fa referència la disposició transitòria vuitena del Reial decret 929/2020, de 27 d'octubre, sobre seguretat operacional i interoperabilitat ferroviàries, amb aquesta qualificació, així com, si escau, dels inventaris de vehicles d'altres administradors d'infraestructures.

Disposició transitòria primera. *Registre i numeració de vehicles ferroviaris històrics existents a l'entrada en vigor d'aquesta Ordre.*

1. Els vehicles ferroviaris històrics que figurin com a tals en el Registre europeu de vehicles a l'entrada en vigor d'aquesta Ordre tenen un termini de dos anys per adaptar-se al contingut de la present Ordre en relació amb la seva situació registral. Per fer-ho, el titular del vehicle ha de comunicar la seva situació operativa a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària dins el termini esmentat, transcorregut el qual es pot procedir, mitjançant una resolució expressa de l'Agència esmentada, a la baixa del vehicle amb codi 34 i a la seva classificació com a vehicle ferroviari històric no operatiu.

2. Els propietaris o posseïdors de vehicles ferroviaris històrics operatius tenen un termini de dos anys, a partir de l'entrada en vigor d'aquesta Ordre, per adaptar-ne la numeració al format que reflecteix la present Ordre, mitjançant la sol·licitud d'un número de vehicle històric (NVH) a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària. El número de vehicle que tinguin fins al moment de l'emissió de la nova matrícula queda en el Registre amb el codi corresponent a la situació de rematriculats, segons la Decisió d'execució (UE) 2018/1614 de la Comissió, de 25 d'octubre de 2018, per la qual s'estableixen especificacions per als vehicles que recull l'article 47 de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlament Europeu i del Consell i es modifica i es deroga la Decisió 2007/756/CE de la Comissió, de manera que aquest passa a ser la numeració anterior a l'NVH atorgat.

Disposició transitòria segona. *Adaptació dels plans de manteniment.*

1. En el termini de dos anys des de l'entrada en vigor d'aquesta Ordre, els propietaris o posseïdors de vehicles ferroviaris històrics operatius existents a l'entrada en vigor d'aquesta Ordre han de nomenar el responsable del vehicle ferroviari històric, així com confirmar l'assignació d'una entitat encarregada del manteniment que redacti els plans de manteniment dels vehicles ferroviaris d'una manera conforme al que descriu aquesta Ordre. S'ha de donar un tractament anàleg als vehicles ferroviaris històrics no operatius que vulguin ser reclassificats a operatius.

2. L'historial o l'expedient de manteniment en què consti el manteniment preventiu i correctiu efectuat amb anterioritat a la redacció dels plans de manteniment nous s'ha de convalidar de la manera que determini l'entitat encarregada del manteniment.

3. Amb caràcter excepcional, el termini que estableix l'apartat 1 d'aquesta disposició transitòria segona per nomenar el responsable del vehicle ferroviari històric es pot ampliar al doble en el cas de vehicles ferroviaris històrics operatius que no siguin locomotores o automotors. Aquesta excepcionalitat ha de ser apreciada, si s'escau, per l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària a petició del propietari o posseïdor del vehicle ferroviari històric.

Disposició transitòria tercera. *Habilitació de responsable de control de manteniment.*

Els títols habilitadors de responsable de control de manteniment obtinguts de conformitat amb l'Ordre FOM/2872/2010, de 5 de novembre, donen presumpció de conformitat de cara a disposar de la competència necessària per emetre l'aptitud per al servei dels vehicles ferroviaris, segons el que preveu l'article 6 de l'Ordre TMA/404/2022, de 25 d'abril.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queden derogades totes les disposicions de rang igual o inferior que s'oposin al que disposa aquesta Ordre.

Disposició final primera. *Autorització a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària.*

L'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària ha d'adoptar les mesures necessàries per complir aquesta Ordre. Així mateix, aquesta Agència pot emetre resolucions, instruccions

i recomanacions, per afavorir que els agents del sector afectats compleixin més bé la present Ordre.

Disposició final segona. *Autorització de circulació de vehicles ferroviaris operatius existents a l'entrada en vigor d'aquesta Ordre.*

1. Els propietaris o posseïdors de vehicles ferroviaris històrics operatius existents a l'entrada en vigor d'aquesta Ordre han de sol·licitar autorització per circular i han d'aportar tota la documentació que indica l'article 21 en el termini de dos anys. Analitzada la documentació anterior, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària emet, si escau, l'autorització de circulació del vehicle històric seguint la tramitació que descriu l'article 22.

2. Quan es tracti de vehicles ferroviaris històrics operatius en què es presentin circumstàncies especials per la seva antiguitat, característiques o especificitat i a petició del propietari o posseïdor del vehicle, l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària pot prorrogar el termini que estableix l'apartat anterior per aportar la documentació necessària durant un any addicional, a fi d'emetre l'autorització de circulació. Durant aquest termini, el vehicle ferroviari s'ha de sotmetre a les intervencions de manteniment necessàries per garantir la seguretat en la circulació.

Disposició final tercera. *Títol competencial.*

Aquesta Ordre es dicta a l'empara del que disposen els apartats 21a i 24a de l'article 149.1 de la Constitució espanyola, que atribueix a l'Estat les competències exclusives sobre ferrocarrils i transports terrestres que circulin pel territori de més d'una comunitat autònoma i obres públiques d'interès general respectivament.

Disposició final quarta. *Entrada en vigor.*

Aquesta Ordre entra en vigor el dia 1 de juliol de 2026.

Madrid, 10 d'abril de 2026.–El ministre de Transports i Mobilitat Sostenible, Óscar Puente Santiago.