



PROYECTO DE ORDEN MINISTERIAL RELATIVA A LAS CONDICIONES DE CIRCULACIÓN DE TRENES HISTÓRICOS EN LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL.

INDICE

PREAMBULO	5
TÍTULO I	6
DISPOSICIONES GENERALES	6
Artículo 1. <i>Objeto y ámbito de aplicación.</i>	6
Artículo 2. <i>Requisitos de trenes históricos.</i>	7
Artículo 3. <i>Definición de vehículos ferroviarios históricos.</i>	8
Artículo 4. <i>Catalogación y registro de vehículos ferroviarios históricos.</i>	9
Artículo 5. <i>Vehículos ferroviarios históricos operativos.</i>	10
Artículo 6. <i>Vehículos ferroviarios históricos ligeros.</i>	11
TÍTULO II	11
CONDICIONES RELATIVAS AL PERSONAL QUE OPERE TRENES HISTÓRICOS	11
CAPÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES	11
Artículo 7. <i>Personal afectado.</i>	11
Artículo 8. <i>Responsable de vehículo ferroviario histórico.</i>	12
Artículo 9. <i>Responsable de tren histórico.</i>	13
Artículo 10. <i>Otro personal de servicio en trenes históricos.</i>	14
CAPÍTULO II: PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN	14
Artículo 11. <i>Aspectos Generales.</i>	14
Artículo 12. <i>Certificado de auxiliar de cabina para vehículos ferroviarios históricos.</i>	15
CAPÍTULO III: PERSONAL DE CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS	16
Artículo 13. <i>Aspectos generales.</i>	16
Artículo 14. <i>Certificado de Conducción de vehículos ferroviarios históricos.</i>	17
CAPÍTULO IV: PERSONAL CON CAPACIDAD PARA EMITIR LA APTITUD PARA EL SERVICIO DE VEHÍCULOS FERROVIARIOS HISTÓRICOS	18
Artículo 15. <i>Aspectos generales.</i>	18

Artículo 16. <i>Formación para acreditar la competencia del personal para emitir la aptitud para el servicio de material rodante ferroviario histórico.</i>	19
TÍTULO III	20
CONDICIONES RELATIVAS A LOS VEHÍCULOS FERROVIARIOS HISTÓRICOS OPERATIVO PARA SU CIRCULACIÓN.....	20
CAPÍTULO I: RÉGIMEN DE LAS AUTORIZACIONES DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS	20
Artículo 17. <i>Autorización de circulación de vehículos históricos operativos: contenido de la solicitud y tramitación.</i>	20
Artículo 18. <i>Características técnicas mínimas exigibles a los vehículos ferroviarios históricos operativos.</i> ...	22
Artículo 19. <i>Vigencia de la autorización de circulación.</i>	23
Artículo 20. <i>Registro y numeración de vehículos ferroviarios históricos.</i>	24
Artículo 21. <i>Autorización a vehículos ferroviarios operativos-paralizados y operativos- apartados.</i>	25
Artículo 22. <i>Autorización a vehículos ferroviarios históricos no operativos.</i>	25
Artículo 23. <i>Rehabilitación, reconstrucción y réplicas.</i>	27
Artículo 24. <i>Autorización a vehículos ferroviarios procedentes de otras redes ferroviarias</i>	27
Artículo 25. <i>Modificaciones de vehículos ferroviarios históricos.</i>	28
Artículo 26. <i>Circulación para pruebas, ensayos o traslados de vehículos ferroviarios históricos.</i>	30
CAPÍTULO II: INSPECCIONES, SUSENSIONES Y REVOCACIONES.....	30
Artículo 27. <i>Inspección de vehículos ferroviarios históricos.</i>	30
Artículo 28. <i>Suspensión de la autorización de circulación de vehículos ferroviarios históricos.</i>	31
Artículo 29. <i>Revocación de la autorización de circulación de vehículos ferroviarios históricos.</i>	33
CAPÍTULO III: MANTENIMIENTO	33
Artículo 30. <i>Aspectos generales.</i>	33
Artículo 31. <i>Sistema de gestión del mantenimiento.</i>	35
Artículo 32. <i>Entidades Encargadas del Mantenimiento.</i>	35
Artículo 33. <i>Planes de Mantenimiento.</i>	36
Artículo 34. <i>Centros de mantenimiento.</i>	37
TÍTULO IV	40
CONDICIONES RELATIVAS A LA OPERACIÓN DE TRENES HISTÓRICOS	40
CAPÍTULO I: RÉGIMEN DE SEGURIDAD Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS	40
Artículo 35. <i>Aspectos generales.</i>	40
Artículo 36. <i>Entidades ferroviarias promotoras de trenes históricos. Empresas ferroviarias operadoras.</i>	40
Artículo 37. <i>Adjudicación de capacidad para trenes históricos.</i>	41
Artículo 38. <i>Derechos de los usuarios de trenes históricos.</i>	43

CAPÍTULO II: OPERACIÓN DE TRENES HISTÓRICOS.....	43
Artículo 39. <i>Comprobaciones previas.</i>	43
Artículo 40. <i>Análisis de Riesgos.</i>	43
Artículo 41. <i>Inspección previa a la salida del tren.</i>	44
Artículo 42. <i>Reglas operativas particulares de aplicación a trenes históricos.</i>	45
Artículo 43. <i>Traslados de vehículos ferroviarios históricos.</i>	48
Artículo 44. <i>Operación de vehículos ferroviarios históricos ligeros.</i>	49
CAPÍTULO III: RÉGIMEN SANCIONADOR Y DE INSPECCIÓN	49
Artículo 45. <i>Aspectos generales.</i>	49
CAPÍTULO IV: RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO	50
Artículo 46. <i>Aspectos generales.</i>	50
Artículo 47. <i>Incentivos a la circulación de trenes históricos.</i>	50
Disposición adicional primera. <i>Servicios de transporte ferroviario con vehículos ferroviarios históricos.</i>	50
Disposición adicional segunda. <i>Seguimiento de vehículos ferroviarios con antigüedad superior a treinta años.</i>	51
Disposición adicional tercera. <i>Material para reparaciones y mantenimiento de vehículos históricos.</i>	51
Disposición adicional cuarta. <i>Circulación de locomotoras de vapor.</i>	52
Disposición adicional quinta. <i>Circulación de coches de viajeros con caja de madera.</i>	52
Disposición adicional sexta. <i>Autorización a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.</i>	53
Disposición transitoria primera. <i>Catálogo de vehículos ferroviarios históricos.</i>	53
Disposición transitoria segunda. <i>Autorización de circulación de vehículos ferroviarios operativos existentes a la entrada en vigor de esta orden.</i>	54
Disposición transitoria tercera. <i>Registro y numeración de vehículos ferroviarios históricos existentes a la entrada en vigor de esta orden.</i>	54
Disposición transitoria cuarta. <i>Adaptación de los planes de mantenimiento.</i>	54
Disposición transitoria quinta. <i>Centros de mantenimiento de material rodante histórico homologados conforme a la Orden FOM/233/2006.</i>	55
Disposición transitoria sexta. <i>Habilitación de responsable de control de mantenimiento.</i>	55
Disposición final primera. <i>Modificación del Documento Básico de Seguridad en caso de incendio del Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación.</i>	55
Disposición final segunda. <i>Título competencial</i>	56
Disposición final tercera. <i>Entrada en vigor.</i>	56

BORRADOR

PREAMBULO

La disposición adicional sexta de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario excluye a los denominados “Trenes históricos” del ámbito de aplicación de la misma, estableciendo asimismo que se regirán por su normativa específica. Se entiende por trenes históricos a los servicios que se presten con vehículos catalogados como históricos, cuyo fin último sea la realización de una actividad cultural y la conservación y difusión del patrimonio ferroviario. Por tanto, constituye un mandato del legislador la elaboración de una normativa que regule aquellos aspectos específicos para que quede garantizada la seguridad en la circulación de los trenes históricos. Se da un paso más en el cumplimiento de dicho mandato, con la aprobación del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias avanzando en la definición de los trenes históricos, su catalogación y recogiendo la habilitación normativa a la persona titular del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para regular específicamente esta materia. A nivel europeo, las Directivas 2016/797 y 2016/798 de interoperabilidad y seguridad respectivamente establecen la posibilidad de que los Estados miembros excluyan del ámbito de aplicación de las medidas de ejecución de las mismas a la “infraestructura y los vehículos destinados a un uso estrictamente local, histórico o turístico”. Asimismo, en el artículo 71 del referido Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre se excluyen de su ámbito de aplicación los “servicios ferroviarios prestados con vehículos históricos” en el sentido expresado por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

Es preciso señalar que las circulaciones ferroviarias efectuadas con vehículos históricos que constituyan los trenes históricos que son objeto de esta regulación, no tendrán en ningún caso la consideración de transporte ferroviario, aun pudiendo viajar en ellos pasajeros o simplemente estar tripulados por el personal habilitado para su operación.

Se impone la necesidad de dotar de un marco estable y con claridad suficiente que ampare las circulaciones de trenes con vehículos históricos con los objetivos de preservar el importante legado de vehículos ferroviarios que han circulado por los ferrocarriles españoles, favorecer y facilitar, en lo posible, la circulación de estos trenes en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés General y mantener e incluso incrementar los ya de por sí elevados niveles de seguridad que caracterizan el sistema ferroviario español.

Los vehículos ferroviarios históricos prestan servicio más allá de la vida útil para la que fueron diseñados y construidos, por lo que se puede incrementar el riesgo de sufrir incidentes debidos a la corrosión, fatiga o desgaste de sus componentes. Por ello, es preciso incidir en la importancia del mantenimiento de estos vehículos y establecer unas medidas de mitigación que, en muchos casos, supondrán algunas restricciones a la operación de los vehículos ferroviarios históricos, tales como limitar las velocidades de operación o una utilización menos intensiva, y en condiciones menos exigentes que las de la operación comercial.

Este texto se estructura en cuatro Títulos que a su vez pueden dividirse en capítulos. El Título I se propone aclarar algunos aspectos generales y conceptos que serán de utilidad en la regulación que se aborda en los Títulos posteriores. El Título II está dedicado a las condiciones relativas a cumplir por el personal implicado en la operación de los trenes históricos, dedicando capítulos al

personal de operaciones del tren, personal de conducción y personal con capacidad para emitir la aptitud para el servicio del material rodante. Se abordan aquellos elementos específicos de la operación de trenes históricos que deben ser conocidos por el personal que tendrá responsabilidad en la operación de estos trenes. Especialmente se analiza la formación adicional con la que, en algunos casos, este personal debe contar, forma de obtenerla, así como posibles elementos que den lugar a excepciones en la obtención de habilitaciones, licencias o certificados. En general se persigue que el personal que pueda operar trenes históricos cuente con las habilitaciones, licencias o certificados que permiten la operación de cualquier tipo de tren y que vienen reguladas en la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, siendo lo que se desarrolla en este texto una regulación de aquellos elementos específicos que pueden resultar necesarios para la operación de trenes con vehículos históricos. No obstante, en casos excepcionales, debidos a la antigüedad, características o singularidad de algunos vehículos ferroviarios históricos, es preciso articular un marco que permita operar también estos vehículos, con las debidas condiciones de seguridad y operatividad. El Título III está dedicado a las condiciones que deben cumplir los vehículos ferroviarios históricos en cuanto a sus condiciones de utilización, aptitud para la circulación, así como lo relacionado con el mantenimiento de estos. Se estructura en varios capítulos, el primero se ocupa de los requisitos a cumplir por los vehículos históricos para ser autorizados a circular sobre la Red Ferroviaria de Interés General. En el capítulo segundo se plantea el régimen de inspecciones a las que este material puede ser sometido, así como las consecuencias que pueden derivarse en el caso de que éstas sean negativas. Las singularidades del mantenimiento de estos vehículos ferroviarios son abordadas en el capítulo tercero, tomando como referencia el régimen general de mantenimiento que rige para todos los vehículos ferroviarios. El Título IV regula las condiciones específicas de operación de los trenes históricos, abordando en el capítulo primero el régimen de seguridad aplicable a los administradores de infraestructuras ferroviarias, empresas ferroviarias y otras entidades que promuevan operaciones con trenes históricos. En el capítulo segundo se aborda específicamente la operación de los trenes históricos, pretendiendo asimilarlos al máximo a los trenes en servicio comercial en cuanto a la solicitud y adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria. En los capítulos tercero y cuarto se enuncia por un lado el régimen sancionador y de inspección y por otro el régimen económico y tributario, estando referenciado prácticamente en su totalidad a lo establecido en la Ley del sector ferroviario y tratando de establecer un régimen que incentive la circulación de los trenes históricos como medio para su conservación y difusión. Por último, se completa el texto con seis disposiciones adicionales, seis disposiciones transitorias y tres disposiciones finales.

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.

1. La presente orden tiene por objeto regular:

- a) las condiciones de seguridad en la circulación de los trenes históricos sobre la Red Ferroviaria de Interés General,
- b) los requisitos del personal que los opere,
- c) las condiciones y estado de conservación requeridos a los vehículos que formen dichos trenes,
- d) la regulación de las operaciones y circulación de estos trenes,
- e) las condiciones de las entidades encargadas del mantenimiento, centros de mantenimiento, así como de las instalaciones que efectúen las revisiones e intervenciones a los vehículos ferroviarios históricos.

2. Esta orden es de aplicación a los trenes históricos que circulen sobre la Red Ferroviaria de Interés General, entendiéndose por tales los servicios ferroviarios no comerciales, de carácter ocasional que se presten con vehículos motores, remolcados o automotores catalogados como históricos, con o sin viajeros, cuyo fin último sea la realización de una actividad cultural y la conservación y difusión del patrimonio ferroviario. El propio desplazamiento de los citados vehículos constituye un medio para la correcta conservación y difusión del patrimonio ferroviario sin que sea objetivo de estas circulaciones la prestación de un servicio de transporte ferroviario.

Asimismo, se incluyen los movimientos complementarios necesarios para la prestación del servicio ferroviario tales como traslados entre bases o depósitos a estaciones, traslados a instalaciones para efectuar labores de mantenimiento, así como viajes de habilitación o formación del personal de conducción y de operaciones.

3. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de esta orden las circulaciones de vehículos ferroviarios históricos sobre infraestructuras ferroviarias que no formen parte del Catálogo de líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General aprobado por Orden FOM/710/2015 de 30 de enero.

Asimismo, quedan excluidas las circulaciones de trenes en servicio comercial o turístico, aunque contengan uno o varios vehículos en la composición que estén catalogados como históricos.

Artículo 2. Requisitos de trenes históricos.

1. Con carácter general, para que un tren pueda ser calificado como histórico, todos los vehículos que integren la composición del mismo deberán estar catalogados como vehículos históricos operativos, aunque podrá seguir considerándose tren histórico cuando la locomotora que dé tracción al tren no tenga dicha catalogación.

Excepcionalmente, podrá ser considerado tren histórico si alguno de los vehículos que forman parte de la composición no está catalogado como tal, para garantizar la accesibilidad al tren o por alguna otra causa técnica objetiva imprescindible para hacer viable la circulación del tren.

2. A los efectos relacionados con la seguridad en la circulación ferroviaria, tendrán la consideración de servicios de transporte ferroviario, y por tanto no orientados a la realización de una actividad cultural y de conservación y difusión del patrimonio ferroviario, aquellos operados con algún vehículo ferroviario histórico en la composición del tren en los que se dé alguna de las siguientes condiciones:

a) Circulaciones no ocasionales superiores a 5.000 km al año.

b) Circulaciones totales de alguno de los vehículos ferroviarios históricos que formen parte de la composición del tren superiores a 10.000 km al año.

c) Los beneficios generados, una vez descontados los costes derivados de la explotación ferroviaria, no se emplean en la financiación de asociaciones o actividades ligadas a la conservación del patrimonio en su totalidad.

3. La contabilización de los km recorridos por los vehículos ferroviarios históricos, a los efectos del apartado anterior, se realizará teniendo en cuenta la declaración de actividad del año anterior, aludida en el artículo 8.5.e) y 9.3.j).

4. El empleo de los beneficios generados en la conservación del patrimonio ferroviario se podrá acreditar mediante declaración responsable de la entidad promotora del servicio ferroviario. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá en cualquier momento solicitar aclaraciones a dicha declaración, así como documentos adicionales para garantizar el cumplimiento de lo establecido en el apartado 2.c) de este artículo.

Artículo 3. Definición de vehículos ferroviarios históricos.

1. Se entiende por vehículo ferroviario histórico aquel que, estando catalogado como tal, cuente con una antigüedad igual o superior a treinta años, tenga una relevancia socio cultural suficientemente acreditada mediante documentación oficial, inventario o antecedentes históricos, constructivos u operativos, que haya circulado por una de las redes o instalaciones ferroviarias del territorio nacional, efectuando servicios de transporte ferroviario, funciones auxiliares del mismo o labores de mantenimiento ferroviario.

Excepcionalmente, podrán ser catalogados como históricos aquellos vehículos que no cumplan las condiciones anteriores, si concurren determinadas circunstancias que acrediten su relevancia técnica o histórica, que deberán figurar debidamente fundamentadas y acreditadas en la resolución correspondiente.

2. Se consideran vehículos ferroviarios históricos los que formen parte de un inventario reconocido en una entidad ferroviaria, de una instalación museística, de centros culturales o entidades similares, con la identificación de "histórico" o de "época", así como los que consten en el inventario de vehículos gestionado por Adif al que hace referencia la disposición transitoria octava del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, con esa calificación.

Artículo 4. Catalogación y registro de vehículos ferroviarios históricos.

1. Se autoriza a la fundación del sector público denominada “Fundación de los Ferrocarriles Españoles” para efectuar, motivadamente, la catalogación como vehículos ferroviarios históricos de aquellos en los que concurren las condiciones para alcanzar dicha consideración según lo establecido en el apartado 1 del artículo anterior. Dicha fundación canalizará las peticiones de catalogación de vehículos ferroviarios históricos procedentes de asociaciones, museos, centros culturales o entidades similares relacionadas con el ferrocarril.

2. La declaración como Bien de Interés Cultural, por parte de los órganos de las Administraciones Públicas competentes, de un vehículo ferroviario dará lugar, si dicha declaración lo establece, a la catalogación como vehículo ferroviario histórico.

3. La Fundación de los Ferrocarriles Españoles deberá elaborar y mantener actualizado un catálogo de vehículos ferroviarios históricos donde consten sus aspectos y características más relevantes. El contenido de dicho catálogo será determinado mediante resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y podrá ser consultado por los administradores de infraestructuras ferroviarias, empresas ferroviarias, entidades ferroviarias que operen trenes históricos, así como por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

En este catálogo constará todo el material ferroviario histórico tanto operativo como no operativo que haya circulado o esté en condiciones de circular sobre la Red Ferroviaria de Interés General, debiendo mantenerse debidamente actualizado.

4. La documentación a aportar junto a la solicitud de catalogación será la siguiente:

a) Reseña descriptiva del vehículo, con indicación de las redes o instalaciones ferroviarias del territorio nacional donde hubiera efectuado servicios de transporte ferroviario, funciones auxiliares o labores de mantenimiento.

b) Indicación, en su caso, sobre la inscripción del vehículo en el Registro europeo de vehículos, indicando situación de activo, suspendido o baja que corresponda, propietario, poseedor, entidad encargada del mantenimiento, Número de vehículo europeo (NVE) y año de fabricación.

c) Informe de la entidad encargada del mantenimiento donde conste la fecha de la última intervención de mantenimiento realizada, el estado del vehículo y una propuesta de clasificación según los apartados 1 y 2 del artículo 5. En caso de vehículos que, por no estar ya en activo, no tuvieran entidad encargada del mantenimiento, informe de una organización certificada en la función de ejecución del mantenimiento según el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779 de la Comisión de 16 de mayo de 2019, por el que se establecen disposiciones detalladas relativas a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de vehículos de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (UE) nº 445/2011 de la Comisión.

d) Escrito de conformidad del propietario y el poseedor, en caso de no actuar como solicitantes en la tramitación de la catalogación del vehículo ferroviario como histórico.

5. Una vez resuelta la catalogación de un vehículo ferroviario como histórico, ésta no podrá ser revertida o modificada excepto en casos excepcionales debidamente fundamentados y que

deberán ser apreciados por quien emitió la resolución de catalogación del vehículo ferroviario y por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Estos casos y los descritos en el apartado 7 llevarán aparejada la salida del catálogo de vehículos ferroviarios históricos de los vehículos afectados.

6. La resolución de catalogación como vehículo ferroviario histórico podrá incluir en casos de especial singularidad y relevancia, cuando éstos sean declarados Bien de Interés Cultural o cuando sean incluidos en el inventario general de bienes muebles integrantes del Patrimonio Histórico Español, la aplicación para garantizar su especial protección de la Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español.

7. En los vehículos catalogados como históricos que no sean objeto de la especial protección expresada en el apartado anterior, quien emitió la resolución de catalogación deberá certificar la destrucción del mismo, deterioro o pérdida accidental de los elementos o características que dieron lugar o fundamentaron su catalogación. El deterioro de dichos elementos o la destrucción de forma deliberada y consciente de cualquier vehículo ferroviario catalogado como histórico, podrá dar lugar a la aplicación del régimen sancionador incluido en la referida Ley 16/1985, de 25 de junio.

8. Atendiendo a las características del vehículo, así como a su estado y a fin de favorecer la conservación del mismo, la resolución de catalogación podrá incluir aquellos usos que se consideren compatibles con la catalogación como vehículo histórico. Asimismo, podrá incluirse la posibilidad de realizar servicios de transporte ferroviario con el vehículo en el sentido expresado por el artículo 2.2. Si la referida resolución no incluyera estos aspectos, se entender que el vehículo está reservado a un uso histórico y la incompatibilidad de realizar, con el mismo, servicios de transporte ferroviario con lo que resultaría plenamente aplicable lo expuesto en esta orden.

9. Los vehículos ferroviarios que se desee catalogar y que no vayan a ser operativos no tendrán que cumplir el apartado 4, letras b) y c) en lo referente a la inscripción en el Registro europeo de vehículos y a la designación de entidad encargada del mantenimiento.

10. Los datos de los vehículos ferroviarios históricos operativos se mantendrán actualizados en el Registro europeo de vehículos. Para ello se tomarán los datos existentes en el inventario de vehículos gestionado por Adif junto con los datos que consten en los archivos e inventario de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y de otras entidades ferroviarias. Para identificar la condición de vehículo ferroviario histórico, se aplicará el código de restricción establecido al efecto por la Agencia de la Unión Europea para los Ferrocarriles.

Artículo 5. Vehículos ferroviarios históricos operativos.

1. Se entiende por vehículo ferroviario histórico operativo el que, cumpliendo lo establecido en los artículos 3 y 4, dispone de autorización para circular por la Red Ferroviaria de Interés General cumpliendo la normativa de todo tipo que asegure su circulación segura y con unas condiciones operativas suficientes. Asimismo, deberá estar al día en las revisiones de seguridad e intervenciones establecidas en su plan de mantenimiento.

2. Los vehículos ferroviarios históricos operativos podrán ser a su vez clasificados como operativos-paralizados u operativos-apartados en función de que el tiempo que lleven sin circular

esté comprendido entre seis y dieciocho meses o bien sea superior a dieciocho meses, respectivamente. Para que estos vehículos puedan volver a circular deberán superar la intervención programada reflejada en el Plan de Mantenimiento en función del tiempo de paralización.

Cuando el periodo de inactividad de un vehículo ferroviario histórico sea superior a treinta y seis meses, éste será clasificado como no operativo.

3. Tendrán la consideración de vehículos ferroviarios históricos no operativos aquellos que no estén clasificados como operativos por no estar en condiciones de circular.

Artículo 6. Vehículos ferroviarios históricos ligeros.

A los efectos de esta orden, se consideran vehículos ferroviarios históricos ligeros, todos aquellos vehículos que sean capaces de rodar por una vía férrea sin tracción mecánica o con una tracción mecánica muy limitada, que no sean incorporables a un tren, que no cortocircuiten la vía y que no puedan desarrollar una velocidad en horizontal superior a 40 km/h. Estos vehículos podrán ser clasificados asimismo como operativos, operativos-paralizados, operativos-apartados o no operativos en función de los criterios del artículo anterior. También podrán ser reclasificados siguiendo un procedimiento similar al del resto de vehículos ferroviarios históricos.

TÍTULO II

CONDICIONES RELATIVAS AL PERSONAL QUE OPERE TRENES HISTÓRICOS

CAPÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 7. Personal afectado.

1. Esta orden aplica a todo el personal que, en el ámbito ferroviario, vaya a realizar funciones relacionadas con la seguridad en la circulación, incluyendo, entre otras, las descritas en el artículo 2 de la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal, y que pudiera verse afectado por algún elemento específico, característico o diferenciado de la operación de trenes históricos respecto a la del resto de los trenes. Cabría distinguir entre los siguientes grupos de actividad:

- a) Personal de circulación.
- b) Personal de infraestructura.
- c) Personal de operaciones del tren.

d) Personal de conducción.

e) Personal con capacidad para emitir la aptitud para el servicio de los vehículos.

2. Respecto al personal de circulación y al personal de infraestructura, no cabe establecer, en principio, ningún elemento específico más allá de las habilitaciones exigidas para desempeñar dichas actividades y que vienen descritas en la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre. En todo caso, el responsable de circulación estará informado de si el tren cuya circulación o maniobras dirige es un tren histórico, así como si existe algún condicionamiento especial de cara a la circulación del mismo.

Artículo 8. Responsable de vehículo ferroviario histórico.

1. La entidad ferroviaria preservadora o depositaria de cada vehículo ferroviario histórico operativo designará un responsable.

A estos efectos, se entiende por “entidad ferroviaria preservadora o depositaria” la empresa, sociedad, asociación, fundación o museo que sea propietaria del vehículo ferroviario histórico o que, sin ser propietaria, tenga derecho a utilizarlo, mediante cesión, depósito o por alguna otra fórmula válida legalmente, ostentando la posesión del mismo.

2. El responsable de un vehículo ferroviario histórico operativo será una persona física vinculada o dependiente de la entidad ferroviaria preservadora o depositaria, con una experiencia laboral en empresa ferroviaria, administrador de infraestructura o entidades dedicadas al mantenimiento de vehículos ferroviarios que operen o hayan operado en la Red Ferroviaria de Interés General de, al menos, diez años en la gestión de la seguridad en la circulación, en la gestión de la circulación ferroviaria o en la conducción o mantenimiento de vehículos ferroviarios.

3. La relación de vinculación o dependencia entre el responsable y la entidad deberá ser laboral o en el caso de asociaciones, fundaciones y museos, podrá ser también a través de la pertenencia a la misma del responsable como socio o voluntario.

4. El nombramiento como responsable del vehículo deberá estar acordado por la persona física que ostente la representación legal de la entidad ferroviaria preservadora.

5. Una misma persona física podrá ser responsable de varios vehículos ferroviarios históricos operativos siempre que sean de titularidad de una misma entidad ferroviaria.

6. El responsable de vehículo ferroviario histórico operativo contará con las siguientes atribuciones:

a) Cuando los vehículos históricos sean locomotoras o automotores, deberá comprobar el cumplimiento por los aspirantes de las condiciones mínimas exigidas para acceder a la formación necesaria para obtener los certificados y habilitaciones específicas que permitan la operación, circulación o mantenimiento de estos vehículos ferroviarios históricos.

b) Velar por el buen estado de conservación del vehículo, su correcto mantenimiento, así como del cumplimiento de toda la normativa que le sea de aplicación, sin perjuicio de las responsabilidades de la entidad encargada del mantenimiento.

c) Proponer a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria el contenido de los programas de formación para la obtención de las habilitaciones y certificados específicos para vehículos históricos.

d) En los vehículos ferroviarios históricos operativos destinados a viajeros, disponer en lugares visibles a los mismos, las indicaciones que deben atender en relación a su seguridad y la del resto de posibles usuarios, así como las actuaciones a seguir en caso de emergencia. Dichas indicaciones se darán, preferentemente, en forma de pictogramas. Asimismo, dispondrá los medios de extinción de incendios que considere adecuados y los elementos de iluminación de emergencia o fotoluminiscentes para evacuar el vehículo en caso necesario.

e) Elaborar y entregar a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria una declaración anual de actividad del vehículo donde consten los trenes de los que ha formado parte con indicación de los trayectos y los km recorridos. Dicha declaración deberá entregarse en los primeros treinta días del año natural. En caso de asociaciones con varios vehículos, esta declaración podrá entregarse de manera conjunta.

Artículo 9. Responsable de tren histórico.

1. Será uno de los responsables de los vehículos ferroviarios históricos que integren el tren histórico. En los trenes históricos tipo automotor integrados por varios vehículos históricos que formen una rama indeformable en explotación, el responsable del tren histórico será también el responsable de los vehículos ferroviarios que lo integren.

2. En cualquier caso, la entidad ferroviaria que opere el tren histórico nombrará al responsable del mismo conforme a los criterios anteriores, mediante resolución expresa de su representante legal.

3. El responsable de tren histórico tendrá las atribuciones siguientes:

a) Comprobar que los vehículos que componen el tren histórico cumplen las condiciones de seguridad requeridas, especialmente en lo referente a su correcto mantenimiento sin perjuicio de las responsabilidades de la entidad encargada del mantenimiento y de la empresa ferroviaria.

b) Gestionar todo lo necesario para posibilitar el movimiento del tren histórico, especialmente en lo relacionado con la empresa ferroviaria que opere el tren y con el administrador de la infraestructura ferroviaria que deba conceder la capacidad de infraestructura necesaria.

c) Informar al personal de operaciones, directamente o a través del administrador de la infraestructura, de aquellas actuaciones específicas o diferenciadoras que requiera el conjunto del tren histórico o los vehículos que lo integren.

d) Comprobar que el personal de conducción y de operaciones cuenta con las habilitaciones y certificados adecuados para la circulación del tren histórico.

e) Comprobar que la empresa ferroviaria dispone de certificado de seguridad y que en su sistema de gestión de la seguridad se incluye expresamente la operación con trenes históricos.

f) Deberá formar parte de la dotación de personal en los trenes históricos de viajeros, verificando, en los casos en que el tren no disponga de comprobación de cierre de puertas en la

cabina de conducción, que las puertas de los vehículos no se encuentran abiertas durante la marcha y cerrando las mismas después de las paradas. Asimismo, dará las operaciones terminadas al personal de conducción.

g) Informar a los viajeros de las medidas de seguridad mínimas a adoptar en el interior del tren o al acceder y salir del mismo, así como de la posibilidad, o no, de moverse por los distintos vehículos de la composición del tren o la prohibición de acceder a determinadas zonas restringidas del tren histórico.

h) Se encontrará presente en la preceptiva inspección previa a la salida del tren descrita en el artículo 41.

i) Vigilará que no se supera el número de plazas del tren ni de los vehículos que componen el mismo, así como comprobará la ausencia de viajeros en zonas de acceso restringido del tren.

j) Elaborar y entregar a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, la declaración responsable. Dicha declaración deberá entregarse en los primeros treinta días del año natural y constarán como mínimo la fecha de circulación del tren, su horario y la composición del mismo.

3. El responsable de tren histórico podrá delegar una o varias de sus atribuciones en alguno de los responsables de vehículos históricos que integren el tren histórico o en personal habilitado como auxiliar de operaciones del tren o equivalente. Excepcionalmente, o en el caso de locomotoras históricas aisladas, la delegación podrá ejercerse en una persona física que cumpla los requisitos establecidos en el artículo 8. Dicha delegación deberá realizarse por escrito.

Artículo 10. *Otro personal de servicio en trenes históricos.*

El análisis de riesgos descrito en el artículo 40 establecerá el personal de servicio necesario que debe viajar en el tren, así como su formación y competencias.

Para ello se tendrán en cuenta las características de los vehículos que compongan el tren histórico, especialmente en lo relacionado con el cierre de las puertas de acceso y la finalización de las operaciones del tren.

De forma alternativa o complementaria, la empresa ferroviaria podrá incorporar a su sistema de gestión de la seguridad los resultados de un análisis de riesgos genérico que cubra las casuísticas de los trenes históricos que opere.

CAPÍTULO II: PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN

Artículo 11. *Aspectos Generales.*

1. El personal de operaciones de trenes históricos deberá contar necesariamente con la habilitación exigida para ello en función de la actividad a realizar:

- a) Auxiliar de operaciones de tren.
- b) Responsable de operaciones de carga.
- c) Operador de vehículos de maniobras.
- d) Auxiliar de cabina.

Las características de dichas habilitaciones en cuanto a su obtención, actividades para las que se faculta al personal, validez, suspensión y revocación están definidas en la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre.

2. Cuando las actividades a realizar difieran significativamente en el tren o vehículo histórico respecto del resto de trenes o vehículos ferroviarios, el personal de operaciones será informado o asistido por el responsable del tren histórico o persona en quien éste delegue, sobre los aspectos específicos o diferenciadores que deban ser tenidos en cuenta a la hora de desempeñar la actividad.

Artículo 12. Certificado de auxiliar de cabina para vehículos ferroviarios históricos.

1. Se podrá dotar a los auxiliares de cabina de una formación adicional relacionada con las especificidades de cada vehículo histórico en cuanto a su conducción, manejo y especialmente en lo relacionado a su frenado e inmovilización. Dicha formación deberá ser impartida en centros homologados de formación por un formador nombrado por el responsable del vehículo histórico o por el director del centro homologado de formación.

2. Los formadores deberán contar con conocimientos suficientes del vehículo histórico de que se trate, acreditable mediante una experiencia como maquinista en líneas de la Red Ferroviaria de Interés General no inferior a diez años y evidencias de haber conducido frecuentemente dicho vehículo en explotación comercial.

3. Para aquellos vehículos históricos que, por su antigüedad, características o singularidad, sea inviable acreditar la conducción frecuente establecida en el apartado 2, bastará con que el formador acredite haber conducido anteriormente el vehículo histórico. Asimismo, deberá haber ejercido como maquinista en líneas de la Red Ferroviaria de Interés General durante un mínimo de diez años.

4. La formación adicional a la de auxiliar de cabina sobre un vehículo histórico concreto, constará de una parte teórica y otra práctica que aseguren un nivel de formación y conocimientos adecuado. La duración de esta formación adicional será establecida por el formador en función del vehículo histórico sin que pueda ser inferior a 24 horas. Se podrán establecer pruebas de evaluación para comprobar la asimilación de los conocimientos por parte de los aspirantes.

5. La superación de la formación dará lugar a la expedición de un certificado por parte del responsable del vehículo histórico o por el director del centro homologado de formación en el que constarán los siguientes datos:

- a) Apellidos, Nombre y Firma del titular.
- b) Tipo de habilitación y Fecha de expedición.
- c) Apellidos, Nombre y Firma del formador.
- d) Apellidos, Nombre y Firma del responsable del vehículo histórico o del director del centro homologado donde se imparta la formación.
- e) Duración en horas de la formación tanto teórica como práctica.
- f) Domicilio a efecto de notificaciones del titular.
- g) Número del documento nacional de identidad, o del permiso de residencia o del pasaporte y nacionalidad del titular.

El certificado se inscribirá en el Registro Especial Ferroviario. Tendrá la misma validez que la habilitación general, pudiendo ser suspendido o revocado cuando así lo sea la habilitación de auxiliar de cabina del titular o así lo establezca el responsable del vehículo histórico.

CAPÍTULO III: PERSONAL DE CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS

Artículo 13. Aspectos generales.

1. Los trenes históricos en sus desplazamientos por líneas que integren la Red Ferroviaria de Interés General serán conducidos necesariamente por maquinistas que estén en posesión de la licencia de maquinista en vigor, tal y como se regula en los artículos 31 y siguientes de la Orden FOM/2872/2010 de 5 de noviembre. Además, deberán contar con uno o varios certificados categoría B descritos en los artículos 38 y siguientes de la citada orden donde consten las infraestructuras por las que el titular está autorizado a conducir, así como el tipo o tipos de vehículos ferroviarios que esté autorizado a utilizar.

2. La empresa ferroviaria responsable de la operación del tren histórico deberá contar con procedimientos específicos en su sistema de gestión de la seguridad que aseguren la seguridad en la circulación de estos trenes. En todo caso, la empresa ferroviaria aportará el maquinista titular cuyo certificado autorice a conducir por la infraestructura que vaya a utilizar el tren histórico y que será el responsable de la conducción del tren. Si este maquinista no está autorizado a utilizar el vehículo histórico, deberá ser asistido necesariamente por otro maquinista titular de licencia y con certificado que le autorice la conducción de dicho vehículo histórico. Este segundo maquinista podrá estar vinculado mediante una relación laboral con el propietario del vehículo histórico o con el poseedor del mismo. En el caso de que el vehículo histórico sea propiedad o esté cedido a una asociación, este segundo maquinista podrá tener una relación laboral con la asociación, o bien ser socio o voluntario de la misma.

3. En aquellos casos en los que el Reglamento de Circulación Ferroviaria, aprobado por Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, prescribe el doble agente en cabina y en los casos en los que el

material histórico no esté equipado con ASFA Digital, o algún sistema de protección de tren compatible con la infraestructura, o éste no esté operativo en el vehículo ferroviario histórico, deberá conducir el mismo un maquinista con autorización de la infraestructura, asistido por otro maquinista autorizado a la conducción del vehículo ferroviario histórico. En caso de que el maquinista titular esté además autorizado a conducir el vehículo histórico, éste podrá ser asistido por un auxiliar de cabina para vehículos históricos. En estas situaciones, además, la velocidad máxima de circulación no deberá superar los 100 km/h, salvo que la velocidad máxima del vehículo o de la infraestructura sea inferior.

4. Excepcionalmente, cuando el maquinista titular tenga autorización de infraestructura, pero no esté autorizado a conducir el vehículo ferroviario histórico, éste podrá ser asistido, en lugar de por otro maquinista, por un auxiliar de cabina para vehículos históricos, en recorridos inferiores a 100 km o cuando no se supere en ningún punto del mismo la velocidad de 80 km/h.

5. En cualquier caso, el maquinista titular, responsable de la conducción del tren histórico y que dirigirá la marcha, deberá contar con el certificado categoría B donde conste la infraestructura por donde circule dicho tren.

6. Excepcionalmente, cuando se trate de vehículos ferroviarios motores cuya conducción sea especialmente compleja, a criterio del maquinista titular, podrá conducir el tren el maquinista con habilitación del vehículo, aunque el responsable de la conducción seguirá siendo el maquinista titular con habilitación de la infraestructura que hará las indicaciones necesarias sobre la misma al otro maquinista.

7. Las habilitaciones del personal de conducción obtenidas en trayectos realizados en trenes históricos sólo serán válidas para servicios ferroviarios realizados con estos trenes. Asimismo, no podrán impartirse prácticas de conducción de cara a la obtención de la licencia de maquinista en servicios ferroviarios que se presten con locomotoras o automotores catalogados como históricos.

Artículo 14. *Certificado de Conducción de vehículos ferroviarios históricos.*

1. En el caso de series de vehículos que figuren en la Resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria por la que se establecen los itinerarios formativos básicos y la carga lectiva mínima de los programas formativos para las habilitaciones de personal ferroviario, a impartir en los centros homologados de formación de personal ferroviario, se seguirá lo establecido en la misma en lo referente a carga lectiva y programa formativo. Asimismo, esta formación deberá ser impartida por un centro homologado.

2. Cuando la serie del vehículo ferroviario histórico no figure en la Resolución referenciada en el apartado 1, esta formación podrá ser impartida en un centro homologado por un formador con conocimientos suficientes en la conducción del vehículo, nombrado por el director del centro de formación homologado. La carga lectiva mínima será de 80 horas con un programa formativo compuesto por un 50 % de formación teórica y un 50 % de formación práctica. La composición del programa formativo podrá ser alterada sin que la formación teórica o práctica sean inferiores en ningún caso al 40 % de la carga lectiva. El programa formativo deberá ser comunicado a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria que deberá mostrar su conformidad con el mismo en el plazo de un

mes. Transcurrido dicho plazo sin que esta se manifieste, se entenderá conformidad con el citado programa.

3. Los formadores deberán contar con conocimientos suficientes del vehículo histórico de que se trate, acreditable mediante una experiencia como maquinista en líneas de la Red Ferroviaria de Interés General no inferior a diez años y evidencias de haber conducido frecuentemente dicho vehículo en explotación comercial. Los formadores de la formación práctica deberán estar en posesión de licencia de maquinista en vigor y un certificado válido.

4. Para aquellos vehículos ferroviarios históricos que, por su antigüedad, características o singularidad, sea inviable acreditar la conducción frecuente establecida en el apartado 3, bastará con que el formador acredite haber conducido anteriormente el vehículo histórico. En todo caso deberá haber ejercido como maquinista en líneas de la Red Ferroviaria de Interés General durante un mínimo de diez años.

5. Excepcionalmente se admitirá que el formador no cuente con licencia de maquinista en vigor o incluso no haya ejercido como tal, cuando se trate de vehículos ferroviarios históricos muy singulares o sea inviable que se den las condiciones descritas en los apartados 3 y 4 del presente artículo referidas a la experiencia en la conducción de vehículos del mismo tipo o serie. Esta excepcionalidad será apreciada motivadamente por el responsable del vehículo histórico y se comunicará a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, que podrá establecer los reparos oportunos a esta medida.

6. Las condiciones de los centros de formación homologados serán las establecidas en los artículos 47 y siguientes de la Orden FOM/2872/2010 de 5 de noviembre.

7. La formación práctica se efectuará preferentemente en circulaciones por la Red Ferroviaria de Interés General. Para ello, el propietario o el poseedor del vehículo ferroviario histórico solicitará al administrador de la infraestructura los tramos, surcos y horarios precisos. A dichas circulaciones no les será de aplicación canon alguno por el uso de la infraestructura.

8. Una vez superada la formación, el centro homologado de formación expedirá el certificado de conducción de vehículos históricos que se inscribirá en el Registro Especial Ferroviario y se ajustará al modelo establecido en el Anexo VI de la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre. Dicho certificado se expedirá con carácter indefinido, siendo de aplicación en cuanto a su suspensión, revocación y supervisión lo establecido en los artículos 42 y 43 de la citada orden. A este respecto, se entiende por entidad ferroviaria la empresa, sociedad, asociación, fundación o museo que sea propietaria del vehículo ferroviario histórico o que sin ser propietario tenga derecho a utilizarlo, mediante cesión o por alguna otra fórmula válida legalmente, ostentando la posesión del mismo.

CAPÍTULO IV: PERSONAL CON CAPACIDAD PARA EMITIR LA APTITUD PARA EL SERVICIO DE VEHÍCULOS FERROVIARIOS HISTÓRICOS.

Artículo 15. Aspectos generales.

1. El personal con capacidad para emitir la aptitud para el servicio de vehículos ferroviarios históricos debe disponer de la formación y experiencia necesaria para desempeñar su cometido. Las entidades encargadas del mantenimiento y las organizaciones que realicen ejecución del mantenimiento deberán contemplar en sus sistemas de gestión de competencias el personal con dicha capacidad, así como la formación y experiencia requeridas para el desempeño del puesto incluyendo la formación inicial, el contenido mínimo de los programas formativos, así como los reciclajes periódicos.

2. En los casos en que los vehículos requieran conocimientos específicos por su condición de históricos, dicha circunstancia deberá ser prevista por la entidad encargada del mantenimiento y reflejarse tanto en el plan de mantenimiento como el sistema de gestión de competencia.

Artículo 16. Formación para acreditar la competencia del personal para emitir la aptitud para el servicio de material rodante ferroviario histórico.

1. Para acceder a los programas formativos a los que se hace referencia en el apartado 1 del artículo anterior será necesario acreditar una experiencia mínima de cinco años en la realización de trabajos de mantenimiento de vehículos ferroviarios.

2. Los programas formativos contemplarán módulos diferentes en función de las siguientes categorías diferenciadas de vehículos históricos: locomotoras de vapor, locomotoras diésel, locomotoras eléctricas, automotores diésel, automotores eléctricos, coches de viajeros, vagones de mercancías y material rodante auxiliar. Dichos módulos contendrán las especificidades de esa categoría de vehículos históricos que considere necesarios la entidad encargada del mantenimiento y el responsable del vehículo histórico.

3. Los formadores deberán contar con una experiencia en el mantenimiento de vehículos ferroviarios de, al menos, diez años desarrollada en centros de mantenimiento de material rodante ferroviario que haya circulado por la Red Ferroviaria de Interés General. Adicionalmente deberán acreditar haber desarrollado de forma habitual labores de mantenimiento en la tipología de vehículo ferroviario histórico del que impartan la formación específica.

4. Excepcionalmente, para vehículos ferroviarios históricos que por su antigüedad, características o singularidad sea inviable acreditar los requisitos reflejados en el apartado anterior, los formadores contarán con conocimientos suficientes, a juicio del responsable de vehículo ferroviario histórico y de la entidad encargada del mantenimiento, para impartir la formación que permita emitir la aptitud para el servicio de material rodante ferroviario histórico.

TÍTULO III

CONDICIONES RELATIVAS A LOS VEHÍCULOS FERROVIARIOS HISTÓRICOS OPERATIVO PARA SU CIRCULACIÓN.

CAPÍTULO I: RÉGIMEN DE LAS AUTORIZACIONES DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS

Artículo 17. *Autorización de circulación de vehículos históricos operativos: contenido de la solicitud y tramitación.*

1. Todo vehículo ferroviario histórico que esté clasificado como operativo deberá contar con una autorización de circulación por la Red Ferroviaria de Interés General. Dicha autorización deberá ser otorgada por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

2. En el caso de vehículos ferroviarios que estuvieran circulando en la Red Ferroviaria de Interés General en explotación comercial y sean catalogados como históricos, sin mediar tiempo de paralización o siendo este inferior a seis meses, la solicitud de autorización de circulación vendrá acompañada de la siguiente documentación:

a) Datos del solicitante, que será la entidad ferroviaria que sea propietaria del vehículo o que esté en posesión del mismo, indicando su razón social y domicilio a efectos de notificaciones y que pasará a ser, en su caso, el titular de la autorización de circulación del vehículo ferroviario histórico.

b) Informe de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles con indicación de si cumple los criterios para ser catalogado como histórico.

c) Solicitud de número de vehículo histórico (NVH), que se describe en el artículo 20, a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, por parte del propietario o poseedor del mismo.

d) Modificación de la inscripción existente en el Registro de vehículos, reflejando la restricción de uso codificada 4.3 como vehículo histórico operativo.

e) Comunicación escrita del responsable de vehículo ferroviario histórico asumiendo las funciones descritas en el artículo 9 de esta orden, adjuntando acta de nombramiento firmada por el propietario o por el poseedor del vehículo ferroviario histórico.

f) Certificado de la entidad encargada del mantenimiento que refleje la aptitud para la circulación del vehículo ferroviario histórico operativo al cumplir las características técnicas mínimas exigibles indicadas en el artículo 18, así como las condiciones o limitaciones, si existieran.

g) En el caso de vehículos históricos que, al comienzo de su vida útil, fueron autorizados en base a normativa reconocida, como la Norma Técnica de Circulación, la Especificación Técnica de Homologación o Especificación Técnica de Interoperabilidad, documentación que acredite el cumplimiento de las características exigibles y su expediente técnico.

h) Plan de Mantenimiento del vehículo ferroviario elaborado por la entidad encargada del mantenimiento acorde a sus nuevas condiciones de utilización, con indicación de las consistencias e intervalos de mantenimiento.

i) Datos técnicos del vehículo, así como de su historial de mantenimiento, con indicación, al menos, de las intervenciones de mantenimiento efectuadas desde la última gran intervención (R). A estos efectos, se convalidará el mantenimiento preventivo que haya tenido y cuya consistencia sea similar a la del plan de mantenimiento nuevo del vehículo histórico, dejando constancia en el mismo de esta circunstancia.

En caso de no poder acreditar el historial de mantenimiento, se deberá someter al vehículo a la mayor intervención contemplada en el plan de mantenimiento descrito en el apartado 2.h) de este artículo.

j) Autorización del propietario del vehículo ferroviario histórico, en el caso de que éste no vaya a ser el titular de la futura autorización de circulación que, en su caso, pudiera concederse. En cualquier caso, pueden ser titulares de la autorización tanto el propietario del vehículo como el poseedor del mismo.

3. Las solicitudes podrán presentarse en los lugares previstos en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

4. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá recabar informe del administrador de infraestructuras correspondiente según el área de uso que pudiera establecerse, sobre aspectos que pudieran incidir en la seguridad en la circulación del vehículo ferroviario objeto de la solicitud de autorización para circular. Dicho informe se entenderá favorable si no se emitiese y notificase a la citada Agencia en el plazo de dos meses.

5. En el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará al solicitante que el expediente está completo o le pedirá información complementaria, para cuya entrega fijará un plazo de 10 días hábiles, ampliables a 5 más a petición del interesado o por propia iniciativa, cuando los documentos requeridos presenten dificultades especiales, con indicación de que si así no lo hiciera se le tendrá por desistido de su petición, previa resolución que deberá ser dictada en los términos previstos en el artículo 21 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria concederá, si procede, mediante resolución motivada, autorización para circular como máximo dentro de los cuatro meses siguientes a la fecha de la recepción completa de la documentación que acompañe la solicitud o de la complementaria que se requiera posteriormente al solicitante. Dicha resolución pondrá fin a la vía administrativa y contra la misma se podrá interponer recurso potestativo de reposición en el plazo de un mes, siendo el plazo máximo para dictar y notificar la resolución del recurso de un mes. Transcurrido dicho plazo sin que hubiera recaído resolución expresa, deberá entenderse desestimado dicho recurso. Todo ello sin perjuicio de que dichos plazos puedan ser suspendidos o ampliados de acuerdo con lo establecido en los artículos 22 y 23 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

6. La autorización de circulación que se otorgue podrá contener, en su caso, restricciones de uso, condiciones de operación especiales o posibles riesgos exportados a la operación o al mantenimiento. Asimismo, deberán constar las características técnicas básicas del vehículo,

especialmente en lo referente al gálibo, dimensiones, existencia de registrador jurídico, sistema de vigilancia o sistema embarcado de protección de tren.

Artículo 18. Características técnicas mínimas exigibles a los vehículos ferroviarios históricos operativos.

1. Los vehículos ferroviarios históricos operativos que circulen por la Red Ferroviaria de Interés General deben contar como mínimo con las mismas características y prestaciones técnicas que tuvieran en el momento de dejar de prestar servicios de transporte ferroviario.

2. En el caso del freno, todos los vehículos ferroviarios históricos motores deben estar equipados con los dispositivos de frenado siguientes:

a) Freno de aire comprimido continuo y automático, con apriete y afloje regulable, que actúe sobre las bandas de rodadura de las ruedas o sobre discos situados en los ejes.

b) Freno directo neumático, excepto en los automotores.

c) Freno de estacionamiento.

d) Posibilidad de frenado de urgencia.

e) Freno de auxilio.

Los coches de viajeros deberán equiparse con los dispositivos de freno a), c) y d). Los vagones con los dispositivos a) y c).

Los vehículos que no llevaron en origen freno automático neumático deberán contar con el equipo de freno automático con el que fueron autorizados inicialmente o el existente, tras sus modificaciones autorizadas, en el momento de su catalogación como histórico. En cualquier caso, deberán contar con tubería de freno automático (TFA) que permita el remolque de los mismos, en caso necesario. En los vehículos que no cuenten con freno de estacionamiento, deberán adoptarse las medidas oportunas para garantizar su inmovilización en caso necesario.

3. Los vehículos ferroviarios históricos que circulen por la Red Ferroviaria de Interés General deben estar en condiciones de cumplir las prescripciones recogidas en el Reglamento de Circulación Ferroviaria y en esta orden. Se consideran elementos requeridos, salvo las excepciones admitidas en esta orden, para la mitigación de los riesgos asociados a la circulación que éstos cuenten en estado operativo con:

a) Dispositivo de vigilancia.

b) Registrador jurídico.

c) Sistema de protección de tren compatible con la infraestructura.

d) Radiotelefonía.

e) Alumbrado de gran intensidad y señalización de cola.

4. En materia de protección contra el fuego, deberán existir en los vehículos ferroviarios históricos medios suficientes, a juicio del responsable del vehículo, de la empresa ferroviaria y de la entidad encargada del mantenimiento, para su extinción, así como una iluminación de emergencia o bien elementos fotoluminiscentes que garanticen la evacuación del vehículo en caso necesario.

5. En los coches de viajeros, todas las puertas de acceso al mismo deberán estar operativas, permitiendo su cierre cuando el vehículo ferroviario esté en movimiento. Las puertas de intercomunicación entre coches tendrán un mecanismo de condena que imposibilite su apertura a los usuarios. En todo caso deberán ir cerradas la puerta de intercomunicación posterior del vehículo de cola y la delantera del primer coche remolcado de la composición.

6. Los vehículos ferroviarios históricos que, al concurrir condiciones excepcionales por su antigüedad o singularidad, no puedan cumplir alguno o varios de los condicionantes establecidos en los apartados anteriores, podrán contar con autorización para circular en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés General emitida por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, si bien, para que dicha circulación pueda hacerse efectiva, deberán disponer de un análisis de riesgos con informe de evaluación independiente emitido por un organismo evaluador de la seguridad acreditado según el Reglamento de Ejecución (UE) Nº 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013 en el cual se analizarán los posibles riesgos que se puedan generar por la introducción en el sistema ferroviario del vehículo histórico, así como el establecimiento de medidas de mitigación para el cierre de los mismos. Dicha circulación se efectuaría al amparo de una consigna de uso general elaborada por el administrador de la infraestructura si éste lo considerara necesario.

El requerimiento del análisis de riesgos con informe de evaluación independiente emitido por un organismo evaluador de la seguridad y de una consigna para poder circular podrá constar como condición de uso en la autorización de circulación del vehículo ferroviario histórico que emita la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Artículo 19. Vigencia de la autorización de circulación.

1. La autorización de circulación tendrá carácter indefinido siempre que se mantengan las condiciones que dieron lugar a su emisión y no se den las condiciones establecidas para su suspensión o revocación.

2. Para comprobar que las condiciones se mantienen, anualmente, el titular de dicha autorización deberá remitir a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria la siguiente documentación para acreditar la actividad del vehículo y su correcto estado de mantenimiento:

a) Declaración de actividad firmada por el titular de la autorización de circulación o por el responsable del vehículo ferroviario histórico, de las circulaciones realizadas por el mismo. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá pedir justificación de los datos contenidos en dicha declaración de actividad.

b) Certificado firmado por la entidad encargada del mantenimiento en el que conste que el vehículo ferroviario histórico está al día en sus intervenciones de mantenimiento y se encuentra en

correcto estado para poder circular en condiciones de seguridad por la Red Ferroviaria de Interés General.

A la vista de la documentación anterior y del tiempo sin actividad, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá reclasificar el vehículo a operativo-paralizado, operativo-apartado o no operativo.

En los casos en que no se aporte la citada documentación, la citada Agencia entenderá que el vehículo ferroviario histórico no está operativo.

3. Cualquier cambio en los datos reflejados en el artículo 17, deberá ser notificado a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria a la mayor brevedad, pudiendo proceder a la modificación de los datos contenidos en la autorización de circulación si los cambios afectan al titular de la autorización, al propietario, al poseedor, al responsable del vehículo ferroviario histórico o a la entidad encargada del mantenimiento.

Artículo 20. Registro y numeración de vehículos ferroviarios históricos.

1. Los vehículos ferroviarios históricos operativos autorizados a circular deberán figurar como en activo en uno de los registros indicados en el artículo 134 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre.

2. Los vehículos no operativos figurarán en dichos registros como dados de baja o con matrícula suspendida, dependiendo de la situación en que se encuentren.

Para la codificación de las bajas se utilizará el apéndice 3 de la Decisión de Ejecución (UE) 2018/1614 de la Comisión de 25 de octubre de 2018 por la que se establecen especificaciones para los vehículos contemplados en el artículo 47 de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo y se modifica y deroga la Decisión 2007/756/CE de la Comisión. Así pues, los vehículos ferroviarios históricos operativos figurarán con código 00, los no operativos y aquellos cuya autorización de circulación esté suspendida figurarán con el código del referido apéndice 3, que más se ajuste a su situación.

2. Los vehículos ferroviarios, una vez catalogados como históricos, recibirán un Número de Vehículo Histórico (NVH) de 12 cifras según el criterio general que se siga a la entrada en vigor de la presente orden o, en su caso, por el que se adopte mediante resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Dicho NVH será equivalente, a efectos de registro, al Número de Vehículo Europeo (NVE) establecido en la Decisión de Ejecución (UE) 2018//1614 de la Comisión, de 25 de octubre, referenciada en el apartado 1 de esta disposición adicional.

3. Para favorecer la trazabilidad y el reconocimiento de estos vehículos, las siete últimas cifras del número UIC o NVE que tuviera el vehículo previamente a su clasificación como histórico podrán aparecer en los laterales del mismo, aunque en caracteres más pequeños que el NVH. En cualquier

caso, a continuación, o debajo del NVH aparecerá la inscripción “VEHÍCULO HISTÓRICO” o “VH” con el mismo tamaño y tipo de letra que el citado NVH. Dicha inscripción también figurará en lugar visible junto con el NVH en las cabinas de conducción.

Artículo 21. Autorización a vehículos ferroviarios operativos-paralizados y operativos-apartados.

1. Los vehículos ferroviarios históricos operativos-apartados podrán ser clasificados como operativos previo informe firmado por la entidad encargada del mantenimiento. Dicho informe establecerá las intervenciones precisas a que el vehículo ferroviario debe verse sometido para poder ser clasificado como operativo, incluyendo las actuaciones a realizar en los equipos embarcados relacionados con la seguridad. Asimismo, dicho informe establecerá la viabilidad técnica y una valoración económica de dichas intervenciones. Una vez conseguida la clasificación del vehículo como operativo, se someterá al proceso de autorización descrito en el artículo 17.

2. Los vehículos ferroviarios históricos operativos-paralizados podrán ser clasificados como operativos cuando se sometan a las intervenciones reflejadas en su plan de mantenimiento en función del tiempo de paralización. Si el plan de mantenimiento no contiene dicha información, se requerirá el informe descrito en el apartado 1. Conseguida la clasificación como operativo, se someterá al proceso de autorización descrito en el artículo 17.

Artículo 22. Autorización a vehículos ferroviarios históricos no operativos.

1. Los vehículos no operativos por llevar apartados más de treinta y seis meses o porque su estado de conservación haga inviable su circulación, podrán ser reclasificados a operativos tras la realización de las actuaciones que determine la entidad encargada del mantenimiento en el informe detallado en los apartados siguientes. Conseguida la clasificación como operativo, se someterán al proceso de autorización descrito en el artículo 17.

2. El informe técnico de la entidad encargada de mantenimiento asignada al vehículo deberá contener como mínimo:

a) Plan de mantenimiento que permita al vehículo conservar la aptitud para circular.

b) Informe técnico de actuaciones, emitido por la entidad encargada del mantenimiento, que contenga todas las intervenciones y revisiones de seguridad a realizar en el vehículo que permitan que pueda circular y ser clasificado como operativo, estableciendo asimismo la viabilidad técnica y una valoración económico de dichas intervenciones.

b) Informe de pruebas en vía, firmado por la entidad encargada del mantenimiento, donde se acredite un comportamiento dinámico satisfactorio del vehículo ferroviario tanto en modo aislado como acoplado a otros vehículos, así como una capacidad adecuada de frenado. En los vehículos ferroviarios motores deberá acreditarse además la capacidad de traccionar otros vehículos. En el

informe se comprobarán los resultados reales obtenidos con los previstos según los protocolos de ensayo.

El recorrido mínimo a realizar en las pruebas en vía será de 30 km incluyendo, al menos, una parada intermedia.

c) Análisis de riesgos y el correspondiente informe de evaluación independiente de un organismo evaluador de la seguridad acreditado según el Reglamento de Ejecución (UE) N° 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013 relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 352/2009. Se analizarán los posibles riesgos que se puedan generar por la introducción en el sistema ferroviario del vehículo histórico, así como el cierre de los mismos.

Entendiendo que el proceso de gestión de riesgos debe ser el que dé lugar a establecer las medidas de mitigación correspondientes, a modo de ejemplo y sin carácter exhaustivo, podrán considerarse como medidas de mitigación de riesgos, entre otras, las siguientes:

- i. Circulación a velocidad reducida entre un 20 y un 30 % con respecto a la que tuviera el vehículo en explotación comercial.
- ii. Utilización menos intensiva del vehículo respecto a la registrada cuando el vehículo se encontraba en explotación comercial, limitando sus circulaciones a un máximo de 5.000 km al año o su equivalente en horas de utilización.
- iii. Existencia de personal en el tren de cuya composición formara parte el vehículo ferroviario histórico familiarizado con las características y peculiaridades de estos vehículos ferroviarios.
- iv. En el caso de locomotoras, circulación en unas condiciones de menor carga, limitando las toneladas remolcadas por debajo de 800, así como circular por trazados con rampas inferiores a 15 milésimas.
- v. Empleo en las actuaciones encaminadas a rehabilitar el vehículo de materiales, componentes o técnicas constructivas modernas, de manera que se reduzca la posibilidad de fatiga, deterioro o desgaste de elementos del vehículo relacionados con la tracción, el frenado, la rodadura y bastidor, principalmente.
- vi. Incorporación al vehículo ferroviario histórico de elementos de seguridad con los que no contara el mismo durante su explotación comercial.
- vii. Ocupación de viajeros inferior, al menos en un 30 %, a la que tuvieran los vehículos ferroviarios durante su explotación comercial de manera que se facilite una eventual evacuación.

d) Cualquier otra documentación que se considere relevante, en función de la tipología o singularidad del vehículo o de las condiciones de explotación del mismo.

e) Otra documentación requerida por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria para garantizar la seguridad en la circulación ferroviaria.

3. Si las actuaciones encaminadas a clasificar como operativo un vehículo fueran de tal entidad que supusieran la modificación del mismo para su adecuación o adaptación tecnológica, se seguirá lo dispuesto en el artículo 25.

Artículo 23. *Rehabilitación, reconstrucción y réplicas.*

1. En función de la valoración económica contenida en el informe de viabilidad requerido para recuperar para el tráfico vehículos operativos-paralizados, operativos-apartados o no operativos, en virtud de los artículos 21 y 22 y de la magnitud de las intervenciones precisas para conseguir su operatividad, el propietario del vehículo podría acogerse a esta orden o tener que aplicar al régimen general de autorización de vehículos ferroviarios no históricos:

a) Si en el proceso únicamente se conservaran unos pocos elementos originales con una construcción en base a un nuevo bastidor, caja, elementos de rodadura, tracción y frenado, o la valoración económica establecida en el informe de viabilidad superara el 95 % del coste de un vehículo ferroviario nuevo de similares características, se considera una réplica del vehículo ferroviario histórico, que no tendría la consideración de vehículo históricos a los efectos de esta orden y tendría que regirse por el régimen general de autorizaciones de vehículos.

b) Si la valoración económica establecida en el informe de viabilidad supera el 75 % del coste de un vehículo ferroviario nuevo de similares características, se consideraría una reconstrucción a la que tampoco sería de aplicación esta orden.

c) Por debajo del 75 % del coste de un vehículo ferroviario nuevo de similares características, se considerará que se trata de una rehabilitación, en el ámbito de esta orden.

2. En base a los datos aportados, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria clasificará la intervención como rehabilitación, réplica o reconstrucción.

Artículo 24. *Autorización a vehículos ferroviarios procedentes de otras redes ferroviarias*

1. Los vehículos ferroviarios que, habiendo circulado por una de las redes o instalaciones ferroviarias del territorio nacional, efectuando servicios de transporte ferroviario, funciones auxiliares del mismo o labores de mantenimiento, hayan prestado posteriormente servicios ferroviarios en otras redes ferroviarias, deberán ser autorizados para poder volver a circular por la Red Ferroviaria de Interés General, previa catalogación como vehículo ferroviario histórico, según lo dispuesto en el artículo 4.

Con posterioridad a la catalogación como vehículo histórico, el vehículo ferroviario, inicialmente considerado como no operativo, deberá ser reclasificado como operativo según se describe en el artículo 22. Conseguida la clasificación como operativo, se sometería al proceso de autorización descrito en el artículo 17.

2. Los vehículos ferroviarios que, a pesar de no haber circulado por una de las redes o instalaciones ferroviarias del territorio nacional, lo hayan hecho por otras redes ferroviarias, podrán ser autorizados a circular en la Red Ferroviaria de Interés General, para lo cual, deberán ser catalogados como vehículos ferroviarios históricos en atención a la relevancia técnica o histórica, según lo dispuesto en el artículo 4.

Con posterioridad a la catalogación como vehículo histórico, el vehículo ferroviario, inicialmente considerado como no operativo, deberá ser reclasificado como operativo según se describe en el artículo 22. Conseguida la clasificación como operativo, se someterá al proceso de autorización descrito en el artículo 17.

Artículo 25. *Modificaciones de vehículos ferroviarios históricos.*

1. Los vehículos ferroviarios históricos operativos podrán ser sometidos a modificaciones, especialmente para dotarlos de elementos que hagan su circulación más segura.

Se considera que el empleo de materiales, componentes o técnicas constructivas modernas puede mejorar el estado general del vehículo ferroviario histórico, reduciendo, en consecuencia, los posibles riesgos asociados a su utilización.

En la medida en que sea compatible con la catalogación del vehículo, se utilizará la normativa técnica más actualizada posible que sea aplicable en la implementación de la modificación. Si ello no fuera viable técnica o económicamente, deberá justificarse suficientemente en la solicitud de modificación.

2. Las sustituciones de elementos recogidas en los planes de mantenimiento en el marco de las intervenciones tanto preventivas como correctivas, no tendrán la consideración de modificación.

3. Las modificaciones de vehículos ferroviarios históricos operativos deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) No alterar la singularidad histórica o técnica del vehículo que dieron lugar a su catalogación como vehículo ferroviario histórico.

b) Si la modificación está relacionada con el nivel de seguridad del vehículo, disponer de autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

4. En relación con el apartado anterior, el solicitante recabará informe de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles sobre la no afección de la modificación a la catalogación como vehículos ferroviario histórico. Dicho informe deberá mostrar conformidad para que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria pueda autorizar la modificación propuesta, siempre que se cumplan el resto de los requisitos. Siempre que sea posible, deberá emplearse documentación original de la construcción o reformas realizadas durante la vida útil del vehículo.

La solicitud del informe aludido en el párrafo anterior deberá contener el expediente técnico de la modificación que se pretenda introducir en el vehículo, indicando los elementos afectados.

En dicho informe deberá constar, motivadamente, la conformidad o la no conformidad de la modificación con la catalogación del vehículo como histórico. Si el informe no se emitiese en el plazo de dos meses desde su solicitud se entenderá que la modificación es conforme con la catalogación, dejando constancia el solicitante en el expediente de dicha circunstancia.

5. Las modificaciones cuya realización pudiera afectar al nivel global de seguridad del vehículo requerirán autorización por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. En este sentido, las modificaciones que mejoren el nivel global de seguridad también deberán ser autorizadas y deberá analizarse específicamente los riesgos que pudieran generarse por una mala o defectuosa implementación de la modificación.

La documentación mínima a presentar ante la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria para tramitar estas modificaciones con afección a la seguridad que se quieran introducir en un vehículo histórico operativo es la siguiente:

- a) Datos del solicitante, que podrá ser el propietario o el poseedor del vehículo.
- b) Autorización del propietario del vehículo a la realización de la modificación propuesta, en el caso de que no coincida con el solicitante, así como de la entidad encargada del mantenimiento asignada al vehículo.
- c) Descripción de la modificación con la documentación precisa para definir suficientemente la misma y el modo en que se pretende implementar, firmada por el responsable del vehículo histórico y, cuando el solicitante lo estime necesario, por un técnico cualificado.
- d) Informe de conformidad de la modificación propuesta con la catalogación como vehículo ferroviario histórico emitido por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- e) Análisis de los posibles riesgos que puede introducir en el sistema ferroviario la modificación que se propone, firmada por el responsable del vehículo histórico y, cuando el solicitante lo estime necesario, por un técnico cualificado.

6. Una vez vista la documentación descrita en el apartado anterior, en función de la envergadura y características de la modificación, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá requerir al solicitante la siguiente documentación adicional o parte de ella firmada en su caso por un técnico cualificado:

- a) Documentación técnica, informes de certificación, planos o esquemas que completen la descripción de la modificación o sirvan para aclarar dudas acerca de la misma, su viabilidad técnica y económica, su modo de ejecución o cualquier otra cuestión relevante.
- b) Repercusión, en su caso, de la modificación en el plan de mantenimiento del vehículo mediante informe de la entidad encargada del mantenimiento.
- c) Análisis de riesgos elaborado con la metodología descrita en el Reglamento de Ejecución (UE) nº 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril, con informe de evaluación independiente emitido por un organismo evaluador de la seguridad.

7. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, vista la documentación de los apartados 5 y 6 de este artículo, informará al solicitante si es necesario que aporte documentación adicional, si

autorizará la modificación o si determina que no es necesario autorizar la modificación. Si la citada Agencia requiere al solicitante la presentación de la documentación descrita en el apartado 6 de este artículo o parte de ella, se entenderá que dicha modificación requiere autorización por parte de la misma.

8. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá solicitar informe al Adif. Dicho informe se presumirá favorable si no se emite dentro del plazo de un mes desde su solicitud. A tal efecto, la citada Agencia le podrá remitir la documentación descrita en los apartados 5 y, en su caso, 6 de este artículo que considere pertinente.

Artículo 26. *Circulación para pruebas, ensayos o traslados de vehículos ferroviarios históricos.*

1. La realización de pruebas, ensayos o traslados en la Red Ferroviaria de Interés General de vehículos ferroviarios históricos exigirá que cuenten con autorización de circulación. En ausencia de ésta, el vehículo ferroviario histórico deberá contar con un permiso de acceso a la red otorgado por el administrador de la infraestructura ferroviaria del área de uso por donde vayan a discurrir las pruebas, ensayos o traslados.

2. Podrá actuar como solicitante del citado permiso tanto el propietario o poseedor como el responsable del vehículo ferroviario histórico, o bien la empresa ferroviaria que vaya a efectuar las pruebas, ensayos o traslados.

3. La solicitud del permiso de acceso a la red se presentará siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 133 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre.

CAPÍTULO II: INSPECCIONES, SUSPENSIONES Y REVOCACIONES

Artículo 27. *Inspección de vehículos ferroviarios históricos.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá inspeccionar los vehículos ferroviarios históricos operativos en cualquier momento, con objeto de comprobar que circulan y se mantienen adecuadamente.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá solicitar la asistencia técnica y operativa del administrador de la infraestructura o de alguna empresa ferroviaria que opere o haya operado el vehículo, o de ambos, para realizar las inspecciones objeto de este artículo, aportando estos últimos los medios y las condiciones que se requieran en los plazos que establezca la Agencia.

3. Si del resultado de las inspecciones se concluyera que existe un riesgo para la seguridad de la circulación ferroviaria, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria como autoridad responsable de la seguridad ferroviaria podrá:

a) Ordenar al poseedor del vehículo inspeccionado, directamente o a través del responsable del vehículo ferroviario histórico, la realización de las operaciones de conservación oportuna en un plazo determinado.

b) Ordenar la inmovilización del material, iniciando el procedimiento de suspensión o revocación de la autorización para circular establecido en los artículos 28 y 29.

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

4. Las inspecciones podrán conllevar, previa justificación motivada, la realización de pruebas o el desmontaje de cualquier elemento del vehículo ferroviario histórico.

5. Durante la supervisión, por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, de los requisitos y criterios de evaluación aplicables a las entidades encargadas del mantenimiento, se podrán tener en cuenta los resultados de las inspecciones efectuadas a los vehículos ferroviarios históricos de los que la citada entidad sea responsable.

6. Las empresas ferroviarias que operen servicios ferroviarios con trenes históricos podrán ser objeto de inspecciones en cuanto a los procedimientos contenidos en sus sistemas de gestión de la seguridad relacionados con la operación de estos servicios, así como a sus procedimientos generales.

Artículo 28. *Suspensión de la autorización de circulación de vehículos ferroviarios históricos.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá prohibir motivadamente la circulación de un vehículo ferroviario histórico operativo, para lo que procederá a suspender la autorización de circulación de dicho vehículo.

2. La autorización de circulación de un vehículo ferroviario histórico operativo podrá ser suspendida cuando:

a) Lo solicite el propietario del vehículo ferroviario histórico o el titular de la autorización, en caso de no coincidir con el propietario.

b) Se incumpla el plan de mantenimiento, poniendo en riesgo la seguridad, fiabilidad o la compatibilidad técnica. En todo caso se entenderá que se incumple el plan de mantenimiento, poniendo en riesgo la seguridad, fiabilidad o la compatibilidad técnica cuando se produzca un retraso en la intervención de mantenimiento de menor nivel que establezca el plan de mantenimiento de más de seis meses, en cuyo caso el vehículo ferroviario histórico se clasificará como operativo-paralizado

o de más de dieciocho meses, en cuyo caso el vehículo ferroviario histórico se clasificará como operativo-apartado.

c) Se haya realizado cualquier modificación en el plan de mantenimiento del vehículo que no haya sido aprobada por la entidad encargada del mantenimiento responsable del mismo.

d) Con motivo de las inspecciones descritas en el artículo anterior, si se detectan anomalías que afecten a las garantías de seguridad, fiabilidad o compatibilidad técnica.

e) Se observe un deterioro progresivo durante su circulación o mantenimiento que pueda afectar a la seguridad, fiabilidad o a la compatibilidad técnica sin que se apliquen las intervenciones adecuadas para corregir dicho deterioro.

f) El titular de la autorización de circulación del vehículo no aporte la documentación descrita en el artículo 19 o bien, tras el análisis de la misma, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria establezca que procede clasificar el vehículo ferroviario como operativo-paralizado o bien operativo-apartado en función del tiempo que éste lleve sin funcionar.

3. A los efectos de las letras d) y e) de este apartado, podrá entenderse que se afecta a la seguridad, cuando se detecten dos o más anomalías o defectos críticos (graves), según los procedimientos de supervisión de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o Adif, en un vehículo ferroviario histórico en, al menos, dos inspecciones efectuadas en los últimos doce meses.

4. La suspensión se producirá de forma inmediata en los supuestos previstos en las letras a), b), c), d) y f) del apartado 2.

5. El titular de la autorización de circulación del vehículo, directamente o a través del responsable del vehículo ferroviario histórico, dispondrá de un plazo de 30 días, a contar desde la fecha en que se le notifique la suspensión, para formular las alegaciones que estime pertinentes. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria dictará resolución motivada dentro de los 30 días siguientes a la terminación del plazo anterior y lo comunicará a las partes interesadas. Trascurrido dicho plazo sin que se hubiera notificado la resolución de la suspensión se producirá la caducidad del procedimiento.

6. La suspensión se notificará a los administradores de infraestructuras ferroviarias para que procedan en consecuencia a la hora de permitir la circulación del vehículo ferroviario histórico por su red y se anotará en los registros oportunos.

7. La suspensión de la autorización de circulación de un vehículo ferroviario histórico dará lugar a que éste sea clasificado como operativo-paralizado o como operativo-apartado, en función de que el tiempo de suspensión sea de entre seis y dieciocho meses o superior a dieciocho meses, respectivamente.

8. El titular de la autorización de circulación de un vehículo ferroviario histórico que hubiera sido suspendida podrá solicitar a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria que deje sin efecto dicha suspensión cuando sean subsanadas las deficiencias que ocasionaron la misma o se acredite la puesta al día en las operaciones de mantenimiento. Para ello se deberá aportar un certificado de la entidad encargada del mantenimiento.

Artículo 29. Revocación de la autorización de circulación de vehículos ferroviarios históricos.

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria revocará la autorización de circulación a un vehículo ferroviario histórico cuando:

a) Lo solicite el propietario del vehículo ferroviario histórico o el titular de la autorización, en caso de no coincidir con el propietario.

b) Las deficiencias que hubieran provocado la suspensión de dicha autorización no hubieran sido subsanadas en el plazo de tres años.

c) El incumplimiento reiterado del plan de mantenimiento, poniendo en riesgo la seguridad, fiabilidad o la compatibilidad técnica. En todo caso, se entenderá que existe un incumplimiento reiterado del plan de mantenimiento cuando se produzca un retraso de la operación de mantenimiento de menor nivel establecida en el plan de mantenimiento del vehículo ferroviario histórico superior a treinta y seis meses.

d) Cuando la autorización de circulación lleve suspendida más de tres años.

3. El titular de la autorización de circulación del vehículo, directamente o a través del responsable del vehículo ferroviario histórico, dispondrá de un plazo de 30 días, a contar desde la fecha en que se le notifique la revocación, para formular las alegaciones que estime pertinentes. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria dictará resolución motivada dentro de los 30 días siguientes a la terminación del plazo anterior y lo comunicará a las partes interesadas. Trascurrido dicho plazo sin que se hubiera notificado la resolución de la revocación se producirá la caducidad del procedimiento.

4. La resolución de revocación será inmediatamente ejecutiva. Toda revocación se comunicará a todos los posibles interesados y se inscribirá en los registros oportunos. Dicha resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria pone fin a la vía administrativa y contra la misma se podrá interponer recurso potestativo de reposición en el plazo de un mes, siendo el plazo máximo para dictar y notificar la resolución del recurso de un mes. Trascurrido dicho plazo sin que hubiera recaído resolución expresa, deberá entenderse desestimado dicho recurso.

5. La revocación de la autorización de circulación de un vehículo ferroviario histórico dará lugar a que éste sea clasificado como no operativo.

6. Los vehículos ferroviarios históricos cuya autorización de circulación haya sido revocada podrán volver a circular una vez concedida una nueva autorización de circulación siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 22.

CAPÍTULO III: MANTENIMIENTO

Artículo 30. Aspectos generales.

1. Antes de su utilización en la Red Ferroviaria de Interés General, cada vehículo ferroviario histórico operativo deberá contar con una entidad encargada del mantenimiento asignada al mismo la cual estará registrada en la sección 8ª del Registro Especial Ferroviario. Dicha entidad encargada del mantenimiento será designada por el poseedor del vehículo ferroviario histórico, informando de dicha designación al propietario del mismo.

Estas entidades encargadas del mantenimiento deberán estar certificadas según el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019.

2. Las entidades ferroviarias preservadoras o depositarias de vehículos ferroviarios históricos ya sean empresas ferroviarias, fundaciones, museos, asociaciones, centros de mantenimiento o administradores de infraestructura podrán ejercer como entidad encargada del mantenimiento de vehículos ferroviarios históricos operativos una vez obtenida su certificación.

3. La entidad encargada del mantenimiento efectuará el mantenimiento, tanto preventivo como correctivo, en sus propios centros o instalaciones de mantenimiento o bien contratando los mismos.

La función de ejecución del mantenimiento de vehículos ferroviarios históricos la efectuarán centros de mantenimiento que cumplirán lo dispuesto en el artículo 34.

4. Tanto las entidades encargadas del mantenimiento como los centros de mantenimiento, instalaciones y talleres de vehículos ferroviarios históricos que ejerzan la función de ejecución del mantenimiento, quedan sometidos al régimen general de supervisión e inspección descrito en los artículos 139 y siguientes del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, así como en el artículo 4 de la Orden TMA/404/2022, de 25 de abril, por la que se regulan aspectos del régimen de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de vehículos ferroviarios, se modifican los datos inscribibles en el Registro Especial Ferroviario del Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre y se establece un régimen transitorio de homologación para los centros de mantenimiento de material rodante distinto de vagones de mercancías regulado en la Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, por la que se determina el régimen de homologación de los centros de material rodante y sus condiciones de funcionamiento. Este régimen también será aplicable a las organizaciones que desempeñen el resto de las funciones delegables o externalizables descritas en el artículo 31.

5. Los vehículos ferroviarios históricos que realicen servicios de transporte ferroviario, según lo establecido en el artículo 2.2, deberán cumplir el régimen general de mantenimiento dispuesto para los vehículos ferroviarios. En este caso, las entidades que ejerzan funciones del sistema de mantenimiento no podrán acogerse a las tasas reducidas por certificación de entidades encargadas del mantenimiento de vehículos ferroviarios históricos que pudieran establecerse.

6. Las entidades encargadas del mantenimiento de vehículos ferroviarios y los centros homologados de mantenimiento deberán tener suficientemente garantizada la responsabilidad civil en la que puedan incurrir en el cumplimiento de sus actividades a través de la suscripción de un seguro, aval, o garantía financiera equivalente, según lo establecido en la Disposición adicional decimoctava de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

Artículo 31. Sistema de gestión del mantenimiento.

1. Se define el sistema de gestión del mantenimiento como el conjunto de funciones, procedimientos y procesos relacionados con el mantenimiento de vehículos ferroviarios que permiten a las entidades encargadas del mantenimiento garantizar que los vehículos pueden circular de forma segura.

2. El sistema de mantenimiento constará de las siguientes funciones:

a) Función de gestión: Consistente en supervisar y coordinar las funciones de mantenimiento a que se refieren las letras b), c) y d), así como velar por que los vehículos ferroviarios históricos estén en condiciones de funcionar de manera segura en el sistema ferroviario.

b) Función de desarrollo del mantenimiento: Consistente en asumir la responsabilidad de la gestión de la documentación del mantenimiento, modificación de los planes de mantenimiento en función de las necesidades y experiencia.

c) Función de gestión del mantenimiento de la flota: Consistente en gestionar la retirada de los vehículos ferroviarios para su mantenimiento incluyendo su traslado a los centros de mantenimiento cuando sea preciso y su retorno al servicio. Se entiende por retorno al servicio la garantía dada por la entidad encargada del mantenimiento al propietario y al poseedor del vehículo de que se han realizado todas las tareas de mantenimiento y que el vehículo está en condiciones de ser usado de manera segura, eventualmente con restricciones de uso de carácter temporal.

d) Función de ejecución del mantenimiento: Consistente en efectuar el mantenimiento técnico requerido al vehículo ferroviario o de partes del mismo, incluyendo la elaboración de la documentación que acredite la realización del mantenimiento tanto preventivo como correctivo, así como la expedición de la documentación relativa a la aptitud para el servicio. Se entiende por aptitud para el servicio la garantía dada por el centro de mantenimiento de que éste se ha realizado convenientemente.

3. La función de gestión deberá ser asumida directamente por la entidad encargada del mantenimiento, pudiendo externalizar o delegar las otras tres funciones. Independientemente de los mecanismos de externalización aplicados, la entidad encargada del mantenimiento será responsable del resultado de las tareas de mantenimiento que gestione y deberá instaurar un sistema de supervisión de dichas tareas, así como de las organizaciones externas que asuman las funciones de mantenimiento.

Artículo 32. Entidades Encargadas del Mantenimiento.

1. Se entiende por entidad encargada del mantenimiento de vehículos ferroviarios históricos a toda entidad que, de acuerdo con lo establecido en esta orden, garantice el correcto mantenimiento de los vehículos ferroviarios históricos que tenga asignados, de forma que estén en condiciones de circular de forma segura y eficiente.

2. La entidad encargada del mantenimiento deberá garantizar, mediante un sistema de gestión del mantenimiento, que el vehículo ferroviario histórico está en condiciones de funcionar de manera segura por la Red Ferroviaria de Interés General. A este fin garantizará que los vehículos ferroviarios asignados se mantienen de acuerdo con el plan de mantenimiento del vehículo, las especificaciones técnicas y los requisitos en vigor, así como el resto del respectivo expediente de mantenimiento.

3. Las entidades encargadas del mantenimiento de vehículos ferroviarios históricos se responsabilizarán de las siguientes tareas incluidas en el sistema de gestión del mantenimiento:

a) Gestionar la documentación del sistema de gestión del mantenimiento.

b) Gestionar la retirada de los vehículos y su retorno al servicio tras la ejecución del mantenimiento, controlando que no circulen en caso de que se hayan superado los valores límites de utilización consignados en su plan de mantenimiento para realizar la revisión correspondiente, exigiendo que los vehículos acudan a un centro de mantenimiento en caso de avería, accidente o incidente que no permita garantizar su explotación segura, así como no autorizando el retorno al servicio de un vehículo tras pasar por un centro de mantenimiento, sin tener un certificado acreditativo del cumplimiento del plan de mantenimiento o, en su caso, del adecuado tratamiento de la correspondiente avería y de su correcto estado para la circulación.

c) Garantizar la correcta realización del mantenimiento de acuerdo con el plan de mantenimiento de cada vehículo, las normas de mantenimiento, las especificaciones técnicas y los requisitos en vigor, así como el resto del expediente de mantenimiento del vehículo ferroviario histórico. Además, garantizarán que se efectúa adecuadamente el correspondiente mantenimiento correctivo, sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades que competan al resto de entidades ferroviarias y otros agentes del sector.

4. Para el cambio de entidad encargada del mantenimiento o cese de la misma, la anterior entidad estará obligada a entregar el expediente de mantenimiento del vehículo a la nueva o, en su defecto, al poseedor. El cumplimiento de la expresada obligación se considerará condición esencial en el ejercicio de la actividad de entidad encargada de mantenimiento a los efectos de la aplicación del régimen sancionador previsto en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

La anterior entidad quedará liberada de sus obligaciones cuando sea dada de baja en el Registro Especial Ferroviario como responsable del mantenimiento de dicho vehículo. Si en la fecha en que la anterior entidad sea dada de baja, la nueva entidad no ha reconocido y aceptado su condición de responsable del mantenimiento, la inscripción en el citado Registro de este vehículo quedará suspendida.

Artículo 33. Planes de Mantenimiento.

1. El plan de mantenimiento es un documento que recoge el conjunto de operaciones que define cada una de las intervenciones que deben realizarse sobre un vehículo ferroviario histórico y los intervalos con que éstas han de efectuarse para conservar, en el estado requerido después de su verificación, las características técnicas necesarias para su circulación. Asimismo, deberá

contener la intervención a realizar a vehículos ferroviarios operativos-paralizados, así como operativos-apartados para poder clasificarlos como operativos en función del tiempo de paralización.

2. Todo vehículo ferroviario histórico que circule por la Red Ferroviaria de Interés General deberá disponer de un plan de mantenimiento. El correcto cumplimiento de dicho plan será necesario para mantener la vigencia de la autorización de circulación de la que disponga el vehículo ferroviario histórico.

3. El plan de mantenimiento estará incluido en el expediente de mantenimiento del vehículo ferroviario histórico, cuya llevanza y custodia corresponderá a la entidad encargada del mantenimiento asignada al mismo y estará a disposición de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

4. La entidad encargada del mantenimiento deberá remitir a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria una copia del plan de mantenimiento y de todas las modificaciones que se realicen en el mismo, siempre antes de su aplicación, para su inscripción en los registros indicados en el artículo 134 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, donde figurará el código de identificación del plan de mantenimiento, la fecha de su primera aprobación y, en su caso, la de última revisión. Dicha inscripción se efectuará en un plazo no superior a un mes desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria comunicará al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias la inscripción a los efectos de que mantengan actualizado el inventario de vehículos autorizados para circular por la Red Ferroviaria de Interés General que administren.

Asimismo, se efectuará idéntica comunicación a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles a los efectos de mantener actualizado el catálogo de vehículos ferroviarios históricos.

5. El plan de mantenimiento de un vehículo ferroviario histórico podrá ser modificado por la entidad encargada del mantenimiento cuando sea necesario adaptarlo a las condiciones de explotación del mismo, se detecte un mal funcionamiento o por cualquier otra circunstancia que así lo aconseje. La modificación la aprobará la entidad encargada del mantenimiento previa aceptación del propietario y del poseedor del vehículo ferroviario histórico. Toda modificación deberá estar debidamente justificada y acompañada del correspondiente proceso de gestión del riesgo para la valoración y evaluación del impacto de los cambios conforme al Reglamento de Ejecución (UE) Nº 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013. La documentación relativa a la modificación deberá figurar en el expediente de mantenimiento del vehículo ferroviario histórico.

Artículo 34. Centros de mantenimiento.

1. Los centros de mantenimiento de material rodante ferroviario son organizaciones destinadas a efectuar las intervenciones de mantenimiento y las operaciones que las integran, recogidas en el plan de mantenimiento de cada vehículo ferroviario, así como las operaciones de mantenimiento correctivo que se precisen.

2. Estos centros de mantenimiento podrán estar certificados según el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779 de la Comisión, de 16 de mayo. En cualquier caso, deberán cumplir lo que

les sea aplicable referente a la función de ejecución de mantenimiento del citado reglamento y en concreto los requisitos del Anexo II sección IV y aquellos de la sección I que resulten pertinentes a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en función del tipo y alcance del servicio prestado por la organización. La organización que cuente con un certificado de función de ejecución del mantenimiento vigente acreditará con ello el cumplimiento de los citados requisitos.

Asimismo, deberán inscribirse en la sección 8ª del Registro Especial Ferroviario. Podrán existir centros de mantenimiento certificados especializados en el mantenimiento de vehículos ferroviarios históricos, en cuyo caso se hará constar dicha circunstancia en el alcance de las actividades de la organización que aparezca en el certificado.

3. Excepcionalmente, y siempre bajo la responsabilidad de la entidad encargada del mantenimiento asignada al vehículo, las intervenciones de mantenimiento de bajo nivel podrán efectuarse, en lugar de en instalaciones pertenecientes a un centro de mantenimiento, en talleres situados en los propios locales donde habitualmente tengan su base los vehículos ferroviarios históricos. Esta circunstancia deberá estar prevista en los planes de mantenimiento, en los que constarán las intervenciones que pueden efectuarse en este tipo de talleres. Estas intervenciones deberán ser supervisadas por personal con capacidad para emitir la aptitud para el servicio de material rodante ferroviario histórico, que deberá redactar un informe que detalle las intervenciones efectuadas y certificar la aptitud para el servicio, en los casos que proceda. En caso contrario, deberá disponerse el traslado del vehículo a las instalaciones de un centro de mantenimiento para que la intervención de mantenimiento se realice de forma satisfactoria.

4. Las funciones de los centros de mantenimiento de material rodante histórico son:

a) La elaboración de los programas y procesos internos de trabajo correspondientes a las intervenciones y operaciones de mantenimiento.

b) La ejecución de las intervenciones y operaciones de mantenimiento recogidas en los planes de mantenimiento que le sean encargadas, así como las eventuales operaciones de mantenimiento correctivo.

c) La elaboración y formalización de la documentación sobre las intervenciones y operaciones de mantenimiento llevadas a cabo en cada vehículo ferroviario, que acredite su ejecución, con la firma del responsable de emitir la aptitud para el servicio, conforme al plan de calidad del centro de mantenimiento.

d) La formulación de recomendaciones a la entidad encargada del mantenimiento correspondiente, especialmente en relación con la modificación de su plan de mantenimiento. Dichas recomendaciones se notificarán también al propietario y al poseedor del vehículo ferroviario histórico.

5. Los centros de mantenimiento podrán establecer acuerdos con otros mantenedores, con empresas ferroviarias y con otras entidades, para hacer uso de sus instalaciones y efectuar en ellas las intervenciones y operaciones de mantenimiento convenidas. En cualquier caso, estas instalaciones serán adecuadas y con sus medios y servicios disponibles declarados conforme a lo dispuesto en el artículo 5 de la Orden TMA/404/2022, de 25 de abril.

6. En los supuestos mencionados en el apartado 3, podrán utilizarse como instalaciones de mantenimiento o talleres los locales o naves donde tenga su base habitual el material rodante

ferroviario histórico al que presten servicio. Estos locales o naves cumplirán con las condiciones de habitabilidad y seguridad exigidas por la normativa vigente.

En ningún caso se permitirá que los centros de mantenimiento efectúen intervenciones a vehículos ferroviarios históricos que no tengan su base habitual en el lugar donde estén ubicados los citados talleres, para lo cual remitirán anualmente un listado de los vehículos ferroviarios históricos que mantengan a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Además, el titular de estos talleres deberá ser también el poseedor o propietario de los vehículos ferroviarios históricos sobre los que se efectúe el citado mantenimiento.

7. En las instalaciones de las fundaciones, asociaciones, centros culturales o demás entidades ferroviarias sin ánimo lucro, legalmente constituidas, que tengan dentro de su objeto social la salvaguarda, defensa, preservación o difusión del patrimonio ferroviario histórico, podrá prestar servicio tanto personal contratado al amparo de la legislación laboral como personal voluntario al amparo de la Ley 45/2015 de 14 de octubre, de Voluntariado. Especial relevancia tendrá el cumplimiento del artículo 10 e) de la citada ley para la cobertura de los riesgos de accidente y enfermedad, así como de la responsabilidad civil derivados directamente del ejercicio de la acción voluntaria, a través de un seguro u otra garantía financiera a cargo de la entidad de voluntariado.

8. Las operaciones de mantenimiento correctivo que se precisen tras averías o accidentes se efectuarán en centros de mantenimiento adecuados en función de su complejidad, para lo que se seguirá el criterio de la entidad encargada del mantenimiento.

9. Las intervenciones de mantenimiento y las operaciones que éstas conllevan se harán constar siempre en un documento firmado por personal debidamente capacitado según el sistema de gestión de la competencia del centro que ejecuta el mantenimiento, sirviendo de base para la emisión del correspondiente documento de aptitud para el servicio. Sobre la base de dicho documento se elaborará el documento de retorno al servicio.

10. Los centros de mantenimiento deberán conservar la documentación que acredite la realización de las operaciones de mantenimiento a los vehículos ferroviarios históricos durante un mínimo de diez años. Conservarán al menos lo siguiente:

a) Los programas de trabajo para la ejecución de las diferentes intervenciones de mantenimiento para las que el centro esté capacitado.

b) La documentación de las operaciones de mantenimiento realizadas sobre cada vehículo ferroviario histórico recogiendo su alcance, consistencia y resultado.

TÍTULO IV

CONDICIONES RELATIVAS A LA OPERACIÓN DE TRENES HISTÓRICOS

CAPÍTULO I: RÉGIMEN DE SEGURIDAD Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS

Artículo 35. Aspectos generales.

1. La operación de trenes históricos en la Red Ferroviaria de Interés General se atenderá a las normas de seguridad previstas en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, y su normativa de desarrollo.

2. La responsabilidad de la seguridad en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General de los trenes históricos corresponde a los administradores de las infraestructuras ferroviarias y a las empresas ferroviarias que los operen, en sus respectivos ámbitos de competencia. Todos ellos elaborarán, dispondrán y aplicarán unos sistemas de gestión de la seguridad que incluirán las medidas necesarias para la evaluación y control de los riesgos de la circulación y su seguimiento.

3. Los accidentes o incidentes ferroviarios en los que, eventualmente, pudieran verse implicados trenes históricos que circulen por la Red Ferroviaria de Interés General, podrán ser objeto de una investigación técnica por parte de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, con arreglo al Real Decreto 623/2014 de 18 de julio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

Artículo 36. Entidades ferroviarias promotoras de trenes históricos. Empresas ferroviarias operadoras.

1. A los efectos de esta orden, se entiende por entidades ferroviarias promotoras de trenes históricos las empresas ferroviarias, administradores de infraestructura, fundaciones, museos, asociaciones o centros culturales cuya actividad esté relacionada con la preservación del patrimonio ferroviario y que promuevan la prestación de servicios ferroviarios con trenes históricos o que sean propietarias o posean vehículos históricos.

2. Las entidades ferroviarias, que no sean empresa ferroviaria, así como los titulares, bien como propietarios o poseedores, de autorizaciones de circulación correspondientes a vehículos ferroviarios históricos operativos, podrán promover la operación de trenes históricos mediante acuerdo con una empresa ferroviaria que sea titular de certificado de seguridad, siendo esta última la que asumirá la responsabilidad de la operación del tren.

3. Las empresas ferroviarias que operen trenes históricos, a pesar de no constituir la operación de trenes históricos un servicio de transporte ferroviario, deberán:

a) ser titulares de una licencia de empresa ferroviaria regulada en los artículos 49 y siguientes de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

b) contar con el certificado de seguridad regulado en el artículo 66 de la citada Ley y en el artículo 21 y siguientes del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, para transportes de viajeros.

c) haber analizado en su sistema de gestión de la seguridad los riesgos específicos que conlleve la operación de trenes históricos, así como sus medidas de mitigación. En dicho análisis deberá tenerse en cuenta, expresamente, que dichos trenes pueden ir ocupados por viajeros.

d) aportar tracción al tren junto con el maquinista responsable de conducir el mismo o, exclusivamente, en aportar el maquinista responsable de la conducción, así como en la circulación del tren al amparo y con los procedimientos recogidos en el sistema de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria.

Artículo 37. Adjudicación de capacidad para trenes históricos.

1. La circulación de los trenes históricos, objeto de esta regulación, se realizará sobre la red ferroviaria gestionada por los administradores de infraestructuras ferroviarias, mediante la adjudicación de capacidad de infraestructura en los términos descritos en los artículos 33 y siguientes de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

2. El procedimiento de adjudicación de capacidad se regirá por la Orden FOM/897/2005, de 7 de abril, relativa a la declaración sobre la red y el procedimiento de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria.

Adicionalmente, una vez realizada la adjudicación de capacidad, las entidades ferroviarias podrán acceder a la capacidad de infraestructura sobrante formulando solicitud al administrador de la infraestructura con una antelación mínima de 30 días.

3. Anualmente, los administradores de infraestructuras ferroviarias publicarán dentro de la Declaración sobre la red descrita en el artículo 32 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, las características de los tramos de infraestructura, capacidad, condiciones técnicas y de acceso que ponen a disposición de las entidades ferroviarias que operen trenes históricos. Si los tramos puestos a disposición difieren del total de tramos administrados, deberán justificar suficientemente los motivos por los que algunos tramos no se ponen a disposición. Los administradores de infraestructura también informarán de las instalaciones de servicio y de la prestación de los mismos a dichas entidades ferroviarias en los términos establecidos en los artículos 42 y siguientes de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

4. En la solicitud de capacidad de infraestructura se harán constar los datos que establezca el administrador de la infraestructura ferroviaria en su declaración sobre la red. Como mínimo serán los siguientes:

- a) Recorrido del tren histórico.
- b) Fecha o fechas previstas de circulación.
- c) Horarios planteados.

d) Vehículos que formarán la composición con su Número de vehículo europeo o histórico (NVE, NVH) correspondiente.

e) Indicación de si se trata de un tren histórico con viajeros o bien un traslado de material operativo.

f) Condiciones especiales que puedan concurrir tales como si la composición cuenta con sistema de protección de tren, o traslados de material no operativo, o bien operativo-paralizado o apartado.

g) Certificado de compatibilidad del tren con la ruta descrito en el artículo 39.2 emitido por la empresa ferroviaria que vaya a operar el tren. En su defecto, justificación de que dicho tren con idéntica composición ha realizado el recorrido al menos una vez en los últimos veinticuatro meses, siempre que no consten modificaciones en la infraestructura o en los vehículos que integren el tren que pudieran alterar dicha compatibilidad.

h) Empresa ferroviaria que vaya a operar el tren histórico, con la excepción recogida en el apartado 7 de este artículo.

5. Con una antelación mínima de 45 días a la fecha prevista de circulación del tren histórico, la empresa ferroviaria operadora del mismo, deberá comunicar al administrador de la infraestructura cuanta información pertinente le sea requerida. En caso de no hacerlo, la capacidad de infraestructura concedida será retirada mediante resolución motivada del administrador de la infraestructura ferroviaria.

6. Con carácter previo a la circulación del tren histórico, el administrador de la infraestructura deberá efectuar, como mínimo, las siguientes comprobaciones, a partir de las evidencias y declaraciones aportadas por el solicitante:

a) Los vehículos ferroviarios que integran el tren histórico deben estar autorizados a circular y constar como activos en uno de los registros indicados en el artículo 134 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre.

b) La empresa ferroviaria que vaya a operar el tren debe ser titular de certificado de seguridad en el que conste expresamente que puede operar trenes históricos con o sin viajeros.

c) La empresa ferroviaria que vaya a operar el tren ha certificado la compatibilidad del tren con la ruta que cubra las líneas, tramos o trayectos que tiene previsto recorrer el tren histórico.

7. Como alternativa al régimen general de solicitud de capacidad de infraestructura de las empresas ferroviarias a los administradores de infraestructura, las entidades ferroviarias preservadoras que promuevan la operación de trenes históricos podrán realizar directamente la solicitud de capacidad de infraestructura cuando en el año anterior hayan promovido la operación de un número de trenes históricos superior a 6 con un recorrido medio no inferior a 100 km.

En este caso, el dato de la empresa ferroviaria que, en general, debería aportarse al realizar la solicitud de capacidad se podrá aportar al administrador de la infraestructura con una antelación no inferior a 15 días a la fecha de circulación del tren.

Artículo 38. *Derechos de los usuarios de trenes históricos.*

1. A las operaciones efectuadas con trenes históricos les será de aplicación el Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares, a pesar de que no realicen servicios de transporte ferroviario.

2. Los usuarios de los servicios ferroviarios efectuados con trenes históricos contarán con la cobertura del seguro obligatorio de viajeros que contratará la empresa ferroviaria que opere el tren histórico, en los términos establecidos en el artículo 63.6 del Real Decreto 2387/2004 de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario. Tendrán la condición de usuarios tanto los socios de la entidad ferroviaria que promueva el servicio ferroviario que viajen en el tren histórico, como las personas con billete para acceder al tren con el que se vaya a prestar dicho servicio.

3. En aquellos casos en los que, por algún motivo, se interrumpa el servicio ferroviario, una vez iniciado éste, la empresa ferroviaria será la responsable de adoptar las medidas oportunas para devolver a los usuarios a la estación de origen o destino según elección de éstos. De no poder iniciarse el servicio ferroviario o completarse éste con normalidad, deberán observarse los derechos de los usuarios de la manera establecida en los artículos 62 y 63 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

CAPÍTULO II: OPERACIÓN DE TRENES HISTÓRICOS

Artículo 39. *Comprobaciones previas.*

1. La empresa ferroviaria que vaya a operar el tren histórico comprobará que los vehículos ferroviarios que lo integran están autorizados a circular, constan como activos en uno de los registros indicados en el artículo 134 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre y están al día en sus intervenciones de mantenimiento, para lo cual recabarán los certificados correspondientes de la entidad encargada del mantenimiento.

2. La empresa ferroviaria que opere el servicio ferroviario con un tren histórico deberá garantizar la compatibilidad del tren con la ruta, según lo dispuesto en el artículo 135 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre.

En todo caso se entenderá que existe compatibilidad de un determinado tren con una ruta concreta, cuando la empresa ferroviaria acredite que dicho tren ha recorrido con anterioridad el trayecto, al menos una vez en los veinticuatro meses anteriores, sin que el administrador de la infraestructura haya comunicado cambios o modificaciones en la misma que pudieran alterar la compatibilidad.

Artículo 40. *Análisis de Riesgos.*

1. Con carácter previo a la operación de un tren histórico, la empresa ferroviaria que vaya a operar el servicio ferroviario, deberá realizar un análisis de riesgos que conlleve la operación según la metodología establecida en el Reglamento de Ejecución (UE) N° 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013, en el cual se identificarán y evaluarán los posibles riesgos que se puedan generar por la introducción en el sistema ferroviario del tren histórico, así como el cierre de los mismos, con las medidas de mitigación que se establezcan.

2. El análisis de riesgos podrá tener una parte genérica, que cubra los riesgos de operar trenes con vehículos históricos y una parte específica correspondiente a operar unos vehículos ferroviarios concretos en unos determinados horarios e itinerarios.

Así pues, un mismo análisis de riesgos podrá cubrir uno o varios servicios ferroviarios efectuados con un tren histórico, si la composición del mismo no se altera y dichos servicios se prestan con reiteración de horario e itinerario.

3. En todo caso se entenderá como cambio en el sistema ferroviario la primera vez que un determinado tren histórico circule por algún determinado tramo, línea o trayecto que forme parte de la Red Ferroviaria de Interés General.

4. Como resultado de los análisis de riesgos que se realicen, se determinarán las condiciones de explotación del tren histórico entre las que figurarán como mínimo:

a) Velocidad máxima del tren.

b) Dotación necesaria de personal de servicio en el tren, así como su función, formación y competencias. Asimismo, se indicarán, en su caso, las funciones que pueda desempeñar el personal voluntario de la entidad preservadora que promueva el servicio ferroviario.

c) Condiciones de acceso y evacuación de los trenes de viajeros.

d) Modo de asegurar oportunamente la apertura y cierre de las puertas de acceso a los vehículos durante el recorrido del tren.

d) Ocupación máxima de los vehículos que compongan en el tren con indicación, en su caso, de zonas acotadas que no puedan ser ocupadas por viajeros.

e) Condiciones de iluminación interior de los vehículos, así como dotación de elementos de protección y extinción de incendios.

Artículo 41. *Inspección previa a la salida del tren.*

1. Previamente a la salida, la empresa ferroviaria que vaya a prestar el servicio ferroviario realizará una inspección al tren.

En dicha inspección se seguirán los procedimientos establecidos al efecto en el sistema de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria que opere el tren histórico, así como los manuales de conducción en el caso de los vehículos motores, prestándose especial atención a los siguientes elementos:

- a) Rodadura de los vehículos: bogies, ruedas, ejes, cajas de grasa, suspensiones, areneros.
- b) Elementos de tracción y choque: ganchos de tracción, topes.
- c) Unión de los vehículos: Estado de burletes de goma o fuelles, estado de puertas de intercomunicación, cierre y condena de las mismas, en su caso.
- d) Elementos de freno: Estado de zapatas o discos, timonería, grifos y semiacoplamientos.
- e) Acceso a los vehículos: Estado de puertas, pasamanos y estribos.

2. Al final de la misma, se levantará acta en la que se indicará la duración de la inspección, los elementos revisados y las anomalías o defectos observados, en su caso, así como la composición del tren y el recorrido previsto del mismo. Dicha acta se firmará tanto por el responsable del tren histórico como por el maquinista de la empresa ferroviaria y ambos conservarán copia de la misma.

Artículo 42. Reglas operativas particulares de aplicación a trenes históricos.

1. Los trenes históricos atenderán las reglas y procedimientos operativos establecidos en el Reglamento de Circulación Ferroviaria aprobado por Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, para que su circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General sea segura y eficiente. Cuando las condiciones de circulación de estos trenes se desvíen de lo establecido como regla general en el RCF, el administrador de la infraestructura podrá emitir una consigna de uso general que regule dichas condiciones de circulación.

2. Cuando los trenes históricos circulen sin sistema de protección de tren compatible con el equipado en la infraestructura deberán cumplir la totalidad de las condiciones siguientes:

a) El maquinista responsable de la conducción del tren deberá estar asistido permanentemente en cabina por otro agente debidamente habilitado.

b) El tren histórico circulará en todo momento a una velocidad igual o inferior a 100 km/h, salvo que la velocidad máxima autorizada del vehículo o de la infraestructura fuera menor.

c) La empresa ferroviaria que opere el tren histórico deberá elaborar un análisis de riesgos que se describe en el artículo 40 en el que tendrá contemplados los riesgos adicionales motivados por la ausencia de sistema de protección de tren, adoptando medidas de mitigación ante diferentes situaciones específicas que se pudieran presentar en la circulación de un tren histórico concreto por un determinado trayecto.

Si se produjese una anomalía en el sistema de protección de tren durante el servicio, el maquinista informará de dicha circunstancia al responsable de circulación de la banda de regulación del puesto de mando o del control de tráfico centralizado. El tren podrá continuar hasta destino si se dan las condiciones a) y b) de este apartado, extremando la precaución tanto el maquinista como el agente que le asista. En caso contrario, el tren deberá ser apartado en la primera estación abierta hasta la cual circulará con marcha a la vista sin exceder de 50 km/h.

3. Los trenes históricos deberán estar dotados de sistema de radiotelefonía disponible en cabina y operativo. No obstante, se permitirá circular al tren histórico sin sistema de radiotelefonía en los casos siguientes y siempre que queden aseguradas las comunicaciones reglamentarias entre el tren y el puesto de mando mediante radiotelefonía pública:

a) Cuando el vehículo histórico no hubiera tenido implantando sistema de radiotelefonía a lo largo de su periodo de explotación comercial anterior a su catalogación como vehículo histórico con las condiciones o restricciones que establezca el administrador de la infraestructura en la correspondiente consigna. En cualquier caso, llevarán algún sistema de comunicación de radio de largo alcance o teléfono móvil con sus respectivos cargadores para dichos dispositivos.

b) En caso de anomalía durante el servicio en el sistema embarcado de radiotelefonía, el tren podrá circular con las limitaciones que establezca el responsable de circulación de la banda de regulación del puesto de mando o del control de tráfico centralizado hasta finalizar su recorrido previsto, tras lo cual el vehículo se considerará inútil para circular conducido desde la cabina afectada.

Cuando no se puedan asegurar las comunicaciones reglamentarias, el vehículo histórico se considerará inútil para circular.

4. Los trenes históricos deberán estar dotados de dispositivo de vigilancia automática (hombre muerto) en cabina y operativo.

Si el vehículo histórico no estaba dotado de este dispositivo durante su explotación comercial, éste podrá circular sin dispositivo de vigilancia automática cuando el maquinista que dirija la marcha del tren esté asistido permanentemente en cabina por otro maquinista habilitado para conducir el vehículo histórico.

En caso de anomalía durante el servicio del dispositivo de vigilancia automática, el maquinista pondrá esta circunstancia en conocimiento del responsable de circulación de la banda de regulación del puesto de mando o del control de tráfico centralizado, pudiendo continuar su marcha hasta la primera estación donde pueda ser apartado a una velocidad máxima de 50 km/h, no pudiendo reanudar la marcha en tanto no se presente otro agente debidamente habilitado.

5. Los trenes históricos deberán contar en cabina con dispositivos de información de velocidad del vehículo que deberán funcionar correctamente en las cabinas de conducción. En caso contrario el vehículo histórico se considerará inútil para circular.

En caso de anomalía durante el servicio del dispositivo de información de velocidad, el maquinista pondrá esta circunstancia en conocimiento del responsable de circulación de la banda de regulación del puesto de mando o del control de tráfico centralizado, pudiendo continuar su marcha hasta la primera estación donde pueda ser apartado extremando la precaución para no exceder las velocidades máximas en cada momento, no pudiendo reanudar la marcha en tanto no sea reparada la avería.

6. En los casos en que los vehículos históricos estuvieran dotados en el momento de su catalogación como tales con tacógrafos y registradores, éstos deberán funcionar correctamente. Si éstos no funcionasen, el vehículo se considerará inútil para circular. Si la avería se diese durante un servicio ferroviario, el maquinista pondrá esta circunstancia en conocimiento del responsable de

circulación de la banda de regulación del puesto de mando o del control de tráfico centralizado, pudiendo circular con marcha a la vista hasta la siguiente estación donde pueda ser apartado. Las empresas ferroviarias que operen estos servicios deben establecer en sus sistemas de gestión de la seguridad el procedimiento de comprobación de funcionamiento de estos elementos, así como de extracción de sus datos en caso necesario, lo que será conocido por el personal de conducción.

En caso de vehículos ferroviarios que en el momento de su catalogación como vehículos históricos no estuvieran dotados de tacógrafos y registradores, éstos podrán circular a una velocidad máxima de 60 km/h, de 20 km/h al aproximarse a pasos a nivel y cruces de vía entre andenes con disposición de detenerse ante cualquier obstáculo y según las condiciones o restricciones que determine el administrador de la infraestructura en una consigna específica si éste lo considerara necesario.

7. Los trenes históricos deberán contar con dispositivos de aviso acústico que funcionen correctamente en el vehículo que vaya en cabeza del mismo. En caso de avería durante el servicio, el maquinista pondrá esta circunstancia en conocimiento del responsable de circulación de la banda de regulación del puesto de mando o del control de tráfico centralizado, al objeto de ser apartado en la siguiente estación donde sea posible, sin exceder la velocidad de 60 Km/h y de 20 Km/h al aproximarse a pasos a nivel o donde existan cartelones que ordenen dar silbido de atención, poniéndose en condiciones de detenerse ante cualquier obstáculo que el maquinista observe en la vía.

8. Los trenes históricos deberán contar con la señalización luminosa establecida con carácter general para todos los vehículos en el Reglamento de Circulación Ferroviaria, incluyendo el alumbrado de gran intensidad en el vehículo cabeza de tren y la señalización de cola del mismo.

En caso de cualquier anomalía o ausencia del alumbrado de gran intensidad en el vehículo ferroviario que sea cabeza de tren, éste podrá circular normalmente siempre que las condiciones de visibilidad sean adecuadas, en horario diurno y además no existan túneles en el trayecto a recorrer de más de 300 m de longitud. Se entenderá como condiciones de baja visibilidad la circulación con lluvia o nevada intensa, niebla o humo denso o cualquier otra circunstancia que a juicio del personal de conducción pueda dificultar la visibilidad. Dicho personal podrá circular hasta la siguiente estación abierta adecuando la velocidad a la visibilidad y a las características del trayecto sin exceder de 20 km/h al atravesar pasos a nivel y en condiciones de detenerse ante cualquier obstáculo.

En caso de anomalía o ausencia del alumbrado de corta intensidad o de las luces de posición, el tren histórico podrá circular normalmente hasta destino, siendo reparada la anomalía en cuanto fuera posible.

Cuando se detecte falta total o parcial de la señalización de cola, el responsable de circulación de la banda de regulación del puesto de mando o del control de tráfico centralizado determinará la forma de proceder según lo indicado en el apartado 3.6.4.2 del Reglamento de Circulación Ferroviaria.

Artículo 43. *Traslados de vehículos ferroviarios históricos.*

1. Los traslados de vehículos ferroviarios históricos con autorización de circulación, se registrarán por la presente orden. En el caso de que los vehículos ferroviarios históricos circulen acoplados a trenes no históricos, deberá estar prevista esta circunstancia en el sistema de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria que realice el servicio ferroviario.

2. Cuando el tren histórico esté integrado por vehículos ferroviarios históricos motores tales como locomotoras o automotores, éstos deberán contar con algún sistema de protección del tren compatible con el de la infraestructura. En caso contrario, deberán cumplirse las condiciones establecidas en el artículo 42.

3. Los vehículos ferroviarios históricos operativos-paralizados u operativos-apartados, podrán circular previa aceptación del administrador de la infraestructura ferroviaria por la que vaya a efectuarse el traslado y con las restricciones que éste establezca, en virtud de la propuesta realizada por la empresa ferroviaria encargada de dicho traslado. Las locomotoras y los automotores cuyo tiempo de paralización sea superior a dieciocho meses deberán circular remolcados.

4. Los vehículos ferroviarios históricos no operativos no podrán circular por la Red Ferroviaria de Interés General. Excepcionalmente, el administrador de la infraestructura ferroviaria podrá autorizar su circulación como transporte excepcional, con las restricciones que procedan, cuando el traslado sea desde el punto donde se encuentre el vehículo hasta un centro de mantenimiento situado a no más de 50 km. En el caso de traslados a distancias superiores a 50 km, el vehículo ferroviario histórico deberá contar con autorización provisional de circulación.

5. La empresa ferroviaria que vaya a realizar el traslado en los casos previstos en los apartados 3 y 4 deberá enviar la oportuna solicitud a los administradores de la infraestructura ferroviaria por donde pretenda efectuar éste, indicando los datos necesarios. Los administradores de infraestructura podrán requerir datos adicionales o aclaraciones sobre el traslado en el plazo de un mes desde que recibieron la solicitud. Transcurrido este plazo, deberán, en el plazo de tres meses, autorizar el traslado con las restricciones, en su caso, que procedan o denegar motivadamente la solicitud. Transcurrido el plazo de cuatro meses desde que se envió la solicitud, se entenderá ésta como denegada, pudiendo el solicitante interponer los recursos que estime procedentes.

6. Los administradores de infraestructura en las resoluciones expresas que dicten denegando las solicitudes previstas en los apartados 3 y 4, deberán motivar la decisión y establecer las acciones oportunas a ejecutar por la empresa ferroviaria, el propietario o el poseedor de los vehículos ferroviarios históricos objeto del traslado para poder aceptar dicha solicitud.

7. Los propietarios, poseedores o responsables de vehículos ferroviarios históricos descritos en los apartados 3 y 4, podrán optar por solicitar una autorización provisional de circulación que permita el traslado que pretendan realizar o bien circular bajo consigna de transporte excepcional otorgada por el administrador de la infraestructura correspondiente, para lo cual deberán solicitar capacidad de infraestructura al administrador de la infraestructura y acordar el modo en que se realizará el traslado.

8. Los traslados de vehículos históricos averiados o accidentados requerirán la emisión del informe de la entidad encargada del mantenimiento regulado en el apartado siguiente cuando la

empresa ferroviaria detecte daños o anomalías que supongan variación de las condiciones nominales de circulación. Con el citado informe, la empresa ferroviaria solicitará autorización de circulación provisional para traslado al administrador de la infraestructura. En caso contrario, la empresa ferroviaria, tras inspeccionar adecuadamente el vehículo o vehículos afectados, comunicará al administrador de la infraestructura que el material es apto para circular sin restricciones.

9. Los traslados de vehículos ferroviarios en los que se tenga certeza o pueda presuponerse, por un tiempo de paralización superior a seis meses, deterioro, avería o accidente, una pérdida de sus condiciones nominales de circulación, requerirán un informe de la entidad encargada del mantenimiento donde se indiquen las actuaciones realizadas sobre los vehículos para su acondicionamiento en condiciones de seguridad y la propuesta de condiciones para su traslado. Previamente a la realización del informe, personal cualificado suficientemente de la entidad encargada del mantenimiento efectuará un reconocimiento de los vehículos en los que inspeccionará especialmente los siguientes órganos: bogies, elementos de suspensión, timonería de freno, rodadura, verificación de cajas de grasa, elementos de tracción y choque, mangas de acoplamiento, comprobación de frenado y afloje, estanqueidad y comprobación de freno de estacionamiento.

Artículo 44. Operación de vehículos ferroviarios históricos ligeros.

1. Se consideran vehículos ferroviarios históricos ligeros los descritos en el artículo 6. En el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés General podrán circular únicamente los vehículos ferroviarios históricos operativos ligeros que tengan al día sus intervenciones de mantenimiento y cuenten con la autorización para circular prevista en el artículo 17.

2. Para conducir estos vehículos será necesario contar como mínimo con el certificado de auxiliar de cabina para vehículos ferroviarios históricos.

3. La circulación de estos vehículos sólo se permitirá por el responsable de circulación de la banda de regulación del puesto de mando o del CTC en trayectos con Entrega de Vía Bloqueada y sin pasos a nivel, así como con una consigna específica elaborada por el administrador de la infraestructura si éste lo considerara necesario.

CAPÍTULO III: RÉGIMEN SANCIONADOR Y DE INSPECCIÓN

Artículo 45. Aspectos generales.

1. La circulación y operaciones de trenes históricos sobre la Red Ferroviaria de Interés General atenderá lo dispuesto en el Título VII de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, regulador del régimen sancionador y de inspección.

2. Asimismo se tendrá en cuenta lo referido en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, en materia de infracciones a la seguridad del sistema ferroviario, así como en lo referente a las sanciones.

3. En materia de protección de los vehículos ferroviarios históricos que gocen de una especial relevancia en base a su antigüedad, singularidad, escasez, formar parte del inventario general de bienes muebles integrantes del Patrimonio Histórico Español o haber sido declarados Bienes de Interés Cultural, será de aplicación lo dispuesto en la Ley 16/1985, de 25 de junio.

CAPÍTULO IV: RÉGIMEN ECONÓMICO Y TRIBUTARIO

Artículo 46. Aspectos generales.

El régimen económico y tributario aplicable a las operaciones realizadas con trenes históricos en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés General es el establecido en el Título VI de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

Artículo 47. Incentivos a la circulación de trenes históricos.

1. Con el fin de favorecer e incentivar la preservación de los vehículos ferroviarios históricos, los administradores de infraestructuras ferroviarias incluirán en su declaración sobre la red, franjas horarias para determinadas infraestructuras ferroviarias con escasa congestión para permitir las circulaciones y operaciones realizadas con trenes históricos.

2. Asimismo, los administradores de infraestructuras ferroviarias estarán obligados a admitir las solicitudes de franjas horarias de las entidades ferroviarias para circulación de trenes históricos de forma que los vehículos ferroviarios históricos operativos con autorización de circulación puedan circular, al menos, treinta horas al año en las franjas horarias aludidas en el apartado 1.

Disposición adicional primera. Servicios de transporte ferroviario con vehículos ferroviarios históricos.

1. Quedan fuera del ámbito de aplicación de esta orden los servicios de transporte ferroviario que de forma ocasional, circunstancial o periódica se presten con trenes en cuya composición puedan estar integrados vehículos ferroviarios históricos operativos.

2. Los vehículos ferroviarios históricos operativos podrán dedicarse a efectuar con ellos servicios de transporte ferroviario siempre que dicha circunstancia esté reflejada expresamente en sus planes de mantenimiento, autorizaciones de circulación, así como en las resoluciones de catalogación y que la actividad que vayan a realizar sea compatible con los motivos que justificaron su catalogación.

3. Tendrán la consideración de servicios de transporte ferroviario aquellos en los que, a pesar de prestarse con vehículos ferroviarios históricos, se cumpla alguna de las condiciones establecidas en el artículo 2.2.

4. El propietario, el poseedor, el responsable, la entidad encargada del mantenimiento y la resolución de catalogación del vehículo ferroviario histórico podrán establecer limitaciones en la explotación del mismo en cuanto a su velocidad máxima, recorridos, toneladas remolcadas o cualquier otra, encaminada a no perjudicar la conservación del vehículo histórico que se pretende preservar.

Disposición adicional segunda. Seguimiento de vehículos ferroviarios con antigüedad superior a treinta años.

1. Las empresas ferroviarias o entidades de capital mayoritariamente público, entre ellas las sociedades mercantiles estatales integrantes del Grupo Renfe, deberán informar anualmente a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles sobre los vehículos ferroviarios cuya antigüedad supere los treinta años que tenga previsto vender o destruir a lo largo del año siguiente. Al objeto de lograr la preservación de los vehículos ferroviarios más representativos, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles podrán promover la declaración de los mismos como bienes de interés cultural para que dichos vehículos, al final de su vida útil, sean cedidos o donados a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles o a cualquier otra entidad preservadora que tenga interés en estos vehículos.

2. Las empresas ferroviarias y demás empresas propietarias de vehículos ferroviarios cuyo capital sea mayoritariamente privado deberán cumplir también lo dispuesto en el apartado 1. A este respecto la Fundación de los Ferrocarriles Españoles o cualquier otra entidad preservadora tendrán la posibilidad de adquirir dicho material o de que le sea cedido o donado por éstas.

3. El material rodante cedido o donado o el adquirido, deberá ir acompañado del expediente técnico y del historial de mantenimiento del vehículo ferroviario de manera que se facilite el correcto mantenimiento y conservación como vehículo ferroviario histórico.

Disposición adicional tercera. Material para reparaciones y mantenimiento de vehículos históricos.

1. El material específico existente en los centros de mantenimiento de la sociedad mercantil estatal Renfe Fabricación y Mantenimiento y sus sociedades participadas, deberá ser conservado o donado a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles o a cualquier entidad preservadora de

vehículos ferroviarios históricos para posibilitar el correcto mantenimiento de los vehículos ferroviarios históricos durante un periodo de tiempo lo más largo posible.

2. El resto de los centros de mantenimiento no incluidos en el apartado 1 tratarán de acordar con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles o con cualquier otra entidad preservadora, la manera de que sus excedentes de material y repuestos sean aprovechados para la conservación y mantenimiento de vehículos ferroviarios históricos.

3. También se contempla el empleo de materiales y componentes nuevos, siempre que no se alteraren aquellas características que dieron lugar a su catalogación como vehículo ferroviario histórico.

Disposición adicional cuarta. *Circulación de locomotoras de vapor.*

1. La circulación de locomotoras de vapor, tanto aisladas como remolcando trenes o formando parte de los mismos por la Red Ferroviaria de Interés General se sujetará a lo dispuesto en esta orden y adicionalmente, a una consigna específica elaborada por el administrador de la infraestructura que podrá establecer, si éste lo considera necesario, las condiciones en que debe desarrollarse la circulación por la red administrada por ellos, así como la dotación en cuanto a equipamiento y personal necesarios para que ésta se desarrolle de forma segura, regular y eficiente. Se prestará especial atención a la prevención de posibles incendios causados por la proyección a la vía y alrededores de elementos incandescentes.

2. Adicionalmente al cumplimiento de la normativa ferroviaria aplicable, estos vehículos ferroviarios deberán cumplir la normativa tanto de ámbito estatal como autonómico referente a las condiciones a cumplir por aparatos a presión, así como superar las revisiones con la periodicidad establecida. Dichas revisiones deberán aparecer en el plan de mantenimiento del vehículo.

3. En la consigna aludida en el apartado 1 y para todas las locomotoras de vapor, se prestará especial atención a las condiciones de visibilidad desde la misma para fijar el límite de velocidad de la locomotora. En el caso de locomotoras de vapor con ténlder remolcado, dicha velocidad circulando marcha atrás no podrá superar los 30 km/h.

4. La dotación de personal en cabina de las locomotoras de vapor se determinará según lo dispuesto en el artículo 42. En cualquier caso, se considera necesario que esté constituida como mínimo por dos maquinistas, al menos uno debidamente habilitado del vehículo y la infraestructura. Alternativamente, uno de ellos podrá estar habilitado de la infraestructura y el otro del vehículo.

Disposición adicional quinta. *Circulación de coches de viajeros con caja de madera.*

1. Los trenes históricos que lleven integrados en su composición uno o varios coches de viajeros con caja de madera o no metálica, podrán circular, si están autorizados para ello, con las siguientes limitaciones:

a) La velocidad máxima del tren histórico será inferior a 60 km/h.

b) La situación de los coches de viajeros cuya caja no sea metálica, dentro de la composición del tren, será tal que éstos no ocupen ni la primera ni la última posición. Si ello no fuera posible, no podrá ser ocupado por viajeros el tercio de la longitud del coche más próximo a la locomotora y el tercio posterior del coche situado en último lugar dentro de la composición del tren.

2. En los casos en que no sea posible cumplir las condiciones establecidas en el apartado anterior o se desee modificar las mismas, la empresa ferroviaria que vaya a operar el tren histórico deberá contar con un análisis de riesgos con informe de evaluación independiente emitido por un organismo evaluador de la seguridad acreditado según el Reglamento de Ejecución (UE) N° 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013. En el citado análisis de riesgos se analizarán los posibles riesgos que se puedan generar por las condiciones de explotación propuestas, así como las medidas de mitigación para el cierre de los mismos.

3. Se prestará especial atención al riesgo de incendio, para lo cual se dotará a estos vehículos de los medios y elementos necesarios tanto de prevención como de extinción, a juicio del responsable del vehículo ferroviario histórico, de la entidad encargada del mantenimiento y de la empresa ferroviaria.

Disposición adicional sexta. *Autorización a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.*

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria adoptará las medidas necesarias para el cumplimiento de esta orden, y resolverá las dudas que en relación con la misma puedan suscitarse. Asimismo, dicha Agencia podrá emitir resoluciones, instrucciones y recomendaciones, para favorecer el mejor cumplimiento de la presente orden, por parte de los agentes del sector afectados.

Disposición transitoria primera. *Catálogo de vehículos ferroviarios históricos.*

1. En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la presente orden, se elaborará un catálogo donde consten los datos actualmente disponibles en los archivos gestionados por Adif y los del inventario de material histórico de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

2. Inicialmente se considerarán vehículos históricos aquellos que consten en el Registro europeo de vehículos como vehículos reservados a un uso histórico a la entrada en vigor de esta orden.

Disposición transitoria segunda. *Autorización de circulación de vehículos ferroviarios operativos existentes a la entrada en vigor de esta orden.*

1. Los propietarios o poseedores de vehículos ferroviarios históricos operativos existentes a la entrada en vigor de esta orden, deberán solicitar autorización para circular, aportando toda la documentación indicada en el artículo 17 en el plazo de dos años. Vista la documentación anterior, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria emitirá, si procede, la autorización de circulación del vehículo histórico.

2. Cuando se trate de vehículos ferroviarios históricos operativos en los que concurren circunstancias especiales por su antigüedad, características o especificidad y a petición del propietario o poseedor del vehículo, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá prorrogar el plazo durante un año adicional establecido en el apartado anterior para aportar la documentación necesaria a fin de emitir la autorización de circulación. Durante dicho plazo, el vehículo ferroviario se someterá a las intervenciones de mantenimiento necesarias para garantizar la seguridad en la circulación.

Disposición transitoria tercera. *Registro y numeración de vehículos ferroviarios históricos existentes a la entrada en vigor de esta orden.*

1. Los vehículos ferroviarios históricos que figuren como tales en el Registro Especial Ferroviario a la entrada en vigor de esta orden, tendrán un plazo de dos años para adaptarse al contenido de esta orden en relación con su situación registral. Para ello, el titular del vehículo deberá comunicar su situación operativa a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria dentro del plazo citado, transcurrido el cual se podrá proceder, mediante resolución expresa de la citada Agencia, a la baja del vehículo con código 34 y a la clasificación del mismo como vehículo ferroviario histórico no operativo.

2. Los propietarios o poseedores de vehículos ferroviarios históricos operativos tendrán un plazo de dos años, a partir de la entrada en vigor de esta orden, para adaptar su numeración al formato reflejado en esta orden, mediante solicitud de un Número de Vehículo Histórico (NVH) a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. El número de vehículo que tuvieran hasta el momento de la emisión de la nueva matrícula quedará en el registro con el código 20 (matrícula transferida), pasando éste a ser la numeración anterior al NVH otorgado.

Disposición transitoria cuarta. *Adaptación de los planes de mantenimiento.*

1. En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la presente orden, los propietarios o poseedores de vehículos ferroviarios históricos operativos existentes a la entrada en vigor de la misma, deberán nombrar al responsable del vehículo ferroviario histórico, así como confirmar la asignación de una entidad encargada del mantenimiento que redacte los planes de mantenimiento de los vehículos ferroviarios de manera acorde a lo descrito en esta orden. Se dará un tratamiento

análogo a los vehículos ferroviarios históricos no operativos que pretendan ser reclasificados a operativos.

2. El historial o expediente de mantenimiento donde conste el mantenimiento preventivo y correctivo efectuado con anterioridad a la redacción de los planes de mantenimiento nuevos se convalidará de la manera que determine la entidad encargada del mantenimiento.

3. Con carácter excepcional, el plazo establecido en el apartado 1 de esta disposición transitoria segunda para nombrar al responsable del vehículo ferroviario histórico, podrá ampliarse al doble en el caso de vehículos ferroviarios históricos operativos que no sean locomotoras o automotores. Dicha excepcionalidad será apreciada, en su caso, por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria a petición del propietario o poseedor del vehículo ferroviario histórico.

Disposición transitoria quinta. Centros de mantenimiento de material rodante histórico homologados conforme a la Orden FOM/233/2006.

Los centros de mantenimiento de material rodante histórico homologados conforme a la Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, por al que se determina el régimen de homologación de los centros de material rodante y sus condiciones de funcionamiento, podrán seguir ejerciendo su actividad mientras alguna de las habilitaciones obtenidas para realizar intervenciones en vehículos históricos conserve su vigencia, con las limitaciones fijadas por medio de la Orden TMA/404/2022, de 25 de abril. Estos centros se considerarán de manera equivalente a como si estuvieran certificados para la función de ejecución del mantenimiento conforme al Reglamento de Ejecución (UE) 2019/779 de la Comisión, de 16 de mayo.

Disposición transitoria sexta. Habilitación de responsable de control de mantenimiento.

Los títulos habilitantes de responsable de control de mantenimiento obtenidos con arreglo a la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, darán presunción de conformidad de cara a contar con la competencia necesaria para emitir la aptitud para el servicio de los vehículos ferroviarios, según lo previsto en el artículo 6 de la Orden TMA/404/2022, de 25 de abril.

Disposición final primera. Modificación del Documento Básico de Seguridad en caso de incendio del Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación.

De acuerdo con la disposición final tercera del Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación, se modifica el Documento Básico de Seguridad en caso de Incendio de la Parte II como sigue:

En el apartado II Ámbito de aplicación se añade el siguiente párrafo a continuación del párrafo tercero:

«En las estaciones de transporte de viajeros de la Red Ferroviaria de Interés General, el cumplimiento de las exigencias básicas de seguridad en caso de incendio se realizará aplicando las prescripciones particulares establecidas en la normativa ferroviaria y, supletoriamente, mediante la aplicación del CTE. A estos efectos, dentro de estación de transporte de viajeros, además de sus edificaciones e instalaciones, se considerarán, entre otros, los siguientes elementos de la infraestructura ferroviaria: las vías; las edificaciones y sus instalaciones; los andenes y las rutas de acceso a los mismos; las instalaciones destinadas a la recaudación de las tarifas de transporte y a atender las necesidades de los viajeros; y los edificios utilizados para los servicios propios del administrador de infraestructuras.»

Disposición final segunda. Título competencial

Esta orden se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1. 21ª de la Constitución Española que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

La presente orden entrará en vigor el día 2 de enero de 2024.