

I. DISPOSICIÓN XERAIS

MINISTERIO DE FOMENTO

12050 *Real decreto 1006/2015, do 6 de novembro, polo que se modifica o Regulamento sobre seguridade na circulación da rede ferroviaria de interese xeral, aprobado polo Real decreto 810/2007, do 22 de xuño.*

O Real decreto 810/2007, do 22 de xuño, polo que se aproba o Regulamento sobre seguridade na circulación da rede ferroviaria de interese xeral, supuxo a incorporación ao ordenamento xurídico interno da Directiva 2004/49/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 29 de abril de 2004, sobre a seguridade dos ferrocarrís comunitarios e pola que se modifican a Directiva 95/18/CE do Consello, sobre concesión de licenzas ás empresas ferroviarias e a Directiva 2001/14/CE relativa á adxudicación da capacidade de infraestrutura ferroviaria, aplicación de canons pola súa utilización e certificación de seguridade.

O artigo 5 da citada Directiva 2004/49/CE establecía a necesidade de que os Estados membros compilaran información sobre os indicadores comúns de seguridade (ICS) para facilitar a avaliación da consecución dos obxectivos comúns de seguridade (OCS) e a supervisión da evolución xeral da seguridade ferroviaria. Os OCS deben definir os niveis de seguridade, expresados en criterios de aceptación dos riscos para a sociedade. O obxectivo principal dos ICS debe ser medir o grao de seguridade e facilitar a avaliación das repercusións económicas dos OCS. Ponse así de manifesto a necesidade de pasar dos indicadores relativos aos custos para o sistema ferroviario dos accidentes ferroviarios a indicadores relativos ás repercusións económicas dos accidentes para a sociedade.

Este real decreto dítase coa finalidade de incorporar ao ordenamento xurídico español a Directiva 2014/88/UE da Comisión, do 9 de xullo de 2014, pola que se modifica a Directiva 2004/49/CE do Parlamento Europeo e do Consello no que se refire aos indicadores comúns de seguridade e aos métodos comúns de cálculo dos custos dos accidentes.

A Directiva 2014/88/UE pretende pasar dos indicadores relativos aos custos para o sistema ferroviario dos accidentes ferroviarios a indicadores relativos ás repercusións económicas dos accidentes para a sociedade. Atribúe valores monetarios á mellora do grao de seguridade no contexto de recursos orzamentarios públicos limitados, dando prioridade, por tanto, ás iniciativas que garantan unha asignación eficiente dos recursos.

Durante a tramitación da modificación do regulamento, conforme o disposto na Lei 50/1997, do 27 de novembro, deuse audiencia aos administradores de infraestruturas, ás empresas ferroviarias, e aos centros, fabricantes, titulares e asociacións de material rodante. Igualmente, e dando cumprimento á disposición derradeira terceira da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, someteuse a informe do Consello Nacional de Transportes Terrestres, así como da Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

Mediante dúas disposicións derradeiras modifícanse o Real decreto 1434/2010, do 5 de novembro, sobre interoperabilidade do sistema ferroviario da rede ferroviaria de interese xeral, e o Regulamento do sector ferroviario, aprobado polo Real decreto 2387/2004, do 30 de decembro, co fin de clarificar a regulación do rexistro de vehículos que, segundo a Directiva 2008/57/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 17 de xuño de 2008, sobre a interoperabilidade do sistema ferroviario dentro da Comunidade, Directiva 2008/57/CE de interoperabilidade, debe manter cada Estado. Este rexistro de vehículos forma parte dunha sección do Rexistro Especial Ferroviario. Aprovéitase para clarificar as súas diferenzas co inventario de vehículos que circulan pola súa rede que manterán os administradores de infraestrutura.

Este real decreto dítase ao abeiro da disposición derradeira terceira da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario.

Na súa virtude, por proposta da ministra de Fomento, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 6 de novembro de 2015,

DISPOÑO:

Artigo único. *Modificación do Regulamento sobre seguridade na circulación da rede ferroviaria de interese xeral, aprobado polo Real decreto 810/2007, do 22 de xuño.*

O anexo I do Regulamento sobre seguridade na circulación da rede ferroviaria de interese xeral, aprobado polo Real decreto 810/2007, do 22 de xuño, queda redactado como segue:

«ANEXO I

Indicadores comúns de seguridade

1. *Indicadores relativos a accidentes*

1.1 Número total e relativo (en relación cos quilómetros-tren) de accidentes significativos e a súa desagregación segundo os tipos seguintes:

Colisión de tren cun vehículo ferroviario,
colisión de tren cun obstáculo dentro do gabarito de libre paso,
descarrilamento de tren,
accidente en paso a nivel, incluídos os accidentes que afecten peóns en pasos a nivel, e a súa desagregación adicional para os cinco tipos de pasos a nivel definidos no punto 6.2,
accidente causado a persoas con implicación de material rodante en movemento, a excepción de suicidios e intentos de suicidio,
incendio no material rodante,
outros.

Notificarase cada accidente significativo de acordo co tipo de accidente primario, aínda que as consecuencias do accidente secundario fosen máis graves (por exemplo, un descarrilamento seguido dun incendio).

1.2 Número total e relativo (en relación cos quilómetros-tren) de feridos graves e vítimas mortais por tipo de accidente, desagregado nas seguintes categorías:

Viaxeiro (tamén en relación co número total de quilómetros-viaxeiro e de quilómetros-tren de viaxeiros),
empregado ou contratista,
usuario de paso a nivel,
intruso,
outro tipo de persoa que estea nunha plataforma,
outro tipo de persoa que non estea nunha plataforma.

2. *Indicadores relativos a mercadorías perigosas*

Número total e relativo (en relación cos quilómetros-tren) de accidentes que afecten o transporte de mercadorías perigosas por ferrocarril, desagregado nas seguintes categorías:

Accidente en que estea implicado polo menos un vehículo ferroviario que transporte mercadorías perigosas, tal como se definen no número 7 deste anexo,

número destes accidentes en que se produzan escapes de substancias perigosas.

3. *Indicadores relativos a suicidios*

Número total e relativo (en relación cos quilómetros-tren) de suicidios e intentos de suicidio.

4. *Indicadores relativos aos precursores de accidentes*

Número total e relativo (en relación cos quilómetros-tren) de precursores de accidentes e a súa desagregación nos tipos seguintes de precursor:

Rotura de carril,
deformación ou outra desaliniación da vía,
fallo da sinalización,
sinal pasado en situación de perigo excedendo o punto de perigo,
sinal pasado en situación de perigo sen exceder o punto de perigo,
roda rota de material rodante en servizo,
eixe roto de material rodante en servizo.

Todos os precursores deberán ser notificados, xa dean lugar ou non a accidentes. (Un precursor que dea lugar a un accidente significativo notificarase tamén nos indicadores sobre precursores; un precursor que non dea lugar a un accidente significativo só se notificará nos indicadores sobre precursores).

5. *Indicadores para calcular as repercusións económicas dos accidentes*

Total en euros e relativo (en relación cos quilómetros-tren) do:

Número de mortos e feridos graves multiplicado polo valor de prevención de vítimas,
custo dos danos ambientais,
custo dos danos materiais en material rodante ou infraestrutura,
custo dos atrasos como consecuencia de accidentes.

A autoridade responsable da seguridade notificará as repercusións económicas dos accidentes significativos.

O valor de prevención de vítimas é o valor que a sociedade lle atribúe á prevención dunha vítima e, como tal, non constituirá unha referencia para a compensación entre as partes implicadas en accidentes. En ausencia dun valor de prevención das vítimas establecido como referencia a nivel europeo, ou para adecuar este mellor á realidade nacional, a autoridade nacional de seguridade poderá fixar o dito valor a través da correspondente resolución, publicada no «Boletín Oficial del Estado».

6. *Indicadores relativos á seguridade técnica da infraestrutura e a súa aplicación.*

6.1 Porcentaxe de vías en servizo con sistemas de protección de trens e porcentaxe de quilómetros-tren percorridos utilizando os ditos sistemas embarcados de protección de trens segundo proporcionen:

aviso,
aviso e paraxe automática,
aviso e paraxe automática e supervisión discreta da velocidade,
aviso e paraxe automática e supervisión continua da velocidade.

6.2 Número de pasos a nivel (total, por quilómetro de liña e quilómetro de vía) segundo os cinco tipos seguintes:

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

7. Definicións

As definicións comúns para os ICS e métodos de cálculo das repercusións económicas dos accidentes son as seguintes:

7.1 Indicadores relativos a accidentes.

7.1.1 «Accidente significativo», calquera accidente en que estea implicado como mínimo un vehículo ferroviario en movemento, con polo menos un morto ou ferido grave, ou no que se produzan graves danos no material, a vía férrea ou outras instalacións ou contornos, ou interrupcións graves do tráfico, excluindo os accidentes en talleres, almacéns e depósitos.

7.1.2 «Danos graves no material, na vía férrea ou noutras instalacións ou contornos», danos equivalentes ou superiores a 150.000 euros.

7.1.3 «Interrupcións graves do tráfico», suspensión dos servizos ferroviarios nunha liña ferroviaria principal por un período mínimo de seis horas.

7.1.4 «Tren», un ou varios vehículos ferroviarios tirados por unha ou varias locomotoras ou vehículos automotores, ou un vehículo automotor que circula en solitario, cun número determinado ou unha denominación específica desde un punto fixado inicial a un punto fixado terminal, incluída unha máquina lixeira, é dicir, unha locomotora que circula soa.

7.1.5 «Colisión de tren cun vehículo ferroviario», choque frontal, alcance por detrás ou colisión lateral entre unha parte dun tren e unha parte doutro tren ou vehículo ferroviario, ou con material rodante de manobras.

7.1.6 «Colisión de tren cun obstáculo dentro do gabarito de libre paso», colisión entre unha parte dun tren e obxectos fixos ou temporalmente presentes na vía férrea ou cerca desta (excepto nos pasos a nivel se o obxecto foi perdido por un vehículo de estrada ou un usuario do paso), incluída unha colisión coas liñas aéreas de contacto.

7.1.7 «Descarrilamento de tren», toda situación na cal sae dos raís polo menos unha roda dun tren.

7.1.8 «Accidente en paso a nivel», todo accidente nun paso a nivel no cal está implicado polo menos un vehículo ferroviario e un ou varios vehículos de estrada, outros usuarios do paso, como peóns, ou outros obxectos temporalmente presentes na vía férrea ou cerca desta, se foron perdidos por un vehículo de estrada ou un usuario do paso.

7.1.9 «Accidente causado a persoas con implicación de material rodante en movemento», accidente causado a unha ou varias persoas que son alcanzadas por un vehículo ferroviario, ou por un obxecto unido ao vehículo ou que se desprende deste, incluídas as persoas que caen de vehículos ferroviarios, así como as persoas que caen ou son alcanzadas por obxectos soltos cando viaxan a bordo dun vehículo.

7.1.10 «Incendio en material rodante», incendio ou explosión que se produce nun vehículo ferroviario (incluída a súa carga) durante o traxecto entre a estación de saída e o destino, mesmo se está parado na estación de saída, a de destino ou as paraxes intermedias, así como durante as operacións de formación de trens.

7.1.11 «Outro (accidente)», todo accidente distinto dunha colisión dun tren cun vehículo ferroviario, colisión dun tren cun obstáculo dentro do garabito de libre paso, descarrilamento de tren, accidente en paso a nivel, accidente causado a persoas con implicación de material rodante en movemento ou incendio en material rodante.

7.1.12 «Viaxeiro», calquera persoa, con excepción do persoal de servizo no tren, que realiza unha viaxe por ferrocarril, incluído, soamente para efectos de estatísticas de accidentes, calquera viaxeiro intentando embarcar nun tren en movemento ou desembarcar del.

7.1.13 «Empregado ou contratista», calquera persoa cuxa actividade profesional está vinculada co ferrocarril e que está de servizo no momento do accidente, incluídos o persoal dos contratistas, os contratistas autónomos, o persoal de servizo no tren e as persoas encargadas do material rodante e das infraestruturas.

7.1.14 «Usuario de paso a nivel», calquera persoa que utiliza un paso a nivel para cruzar unha liña ferroviaria en calquera medio de transporte ou a pé.

7.1.15 «Intruso», calquera persoa, a excepción dun usuario de paso a nivel, que estea nunha instalación ferroviaria malia estar prohibida a súa presenza.

7.1.16 «Outra persoa que estea nunha plataforma», calquera persoa que estea nunha plataforma que non se poida definir como «viaxeiro», «empregado ou contratista», «usuario de paso a nivel», «outra persoa que non estea nunha plataforma» ou «intruso».

7.1.17 «Outra persoa que non estea nunha plataforma», calquera persoa que non estea nunha plataforma que non se poida definir como «viaxeiro», «empregado ou contratista», «usuario de paso a nivel», «outra persoa que estea nunha plataforma» ou «intruso».

7.1.18 «Morte (persoa morta)», calquera persoa falecida inmediatamente ou nos 30 días seguintes de resultados dun accidente, excluídos os suicidios.

7.1.19 «Ferido grave (persoa gravemente ferida)», calquera ferido que estivo hospitalizado máis de 24 horas de resultados dun accidente, excluídos os intentos de suicidio.

7.2 Indicadores relativos a mercadorías perigosas.

7.2.1 «Accidente que afecta o transporte de mercadorías perigosas», calquera accidente ou incidente suxeito a declaración, de conformidade co punto 1.8.5 do Regulamento relativo ao transporte internacional ferroviario de mercadorías perigosas (RID), anexo ao Convenio relativo aos transportes internacionais por ferrocarril (COTIF), feito en Berna, o 9 de maio de 1980.

7.2.2 «Mercadorías perigosas», materias e artigos cuxo transporte por ferrocarril está prohibido polo RID ou se autoriza unicamente en determinadas condicións fixadas nel.

7.3 Indicadores relativos a suicidios.

7.3.1 «Suicidio», acto de lesión deliberada contra un mesmo con resultado de morte, rexistrado e clasificado como tal pola autoridade nacional competente.

7.3.2 «Intento de suicidio», acto de lesión deliberada contra un mesmo con resultado de ferido grave.

7.4 Indicadores relativos a precursores de accidentes.

7.4.1 «Rotura de carril», calquera carril separado nunha ou varias pezas, ou calquera carril do cal se desprende unha peza de metal, causando unha falla de máis de 50 mm de lonxitude e de máis de 10 mm de profundidade na superficie de rodadura.

7.4.2 «Deformación ou outra desaliniación da vía», calquera fallo relacionado coa continuidade e coa xeometría da vía que require deixar fóra de servizo a vía ou unha restrición inmediata da velocidade permitida.

7.4.3 «Fallo da sinalización», calquera fallo técnico do sistema de sinalización (da infraestrutura ou do material rodante), que dá lugar a informacións de sinalización menos restritivas que as exixidas.

7.4.4 «Sinal pasado en situación de perigo excedendo o punto de perigo», calquera situación en que unha parte calquera dun tren excede o seu movemento autorizado e excede o punto de perigo.

7.4.5 «Sinal pasado en situación de perigo sen exceder o punto de perigo», calquera situación en que unha parte calquera dun tren excede o seu movemento autorizado pero non excede o punto de perigo.

Entenderase por movemento non autorizado para efectos do disposto nos puntos 7.4.4 e 7.4.5 o feito de exceder:

Un sinal luminoso na vía ou un semáforo en posición de perigo ou unha orde de paraxe cando non está en servizo o sistema de protección de trens,
o final dunha autorización de movemento relacionada coa seguridade, sinalado por un sistema de protección de trens,
un punto comunicado mediante autorización verbal ou escrita que figure na normativa,
carteis de paraxe (non se inclúen os topes) ou sinais manuais.

Non se inclúen os casos en que un vehículo sen máquina motriz ou un tren sen persoal de a bordo salta un sinal en posición de perigo. Tampouco se inclúen os casos en que, por calquera motivo, o sinal non pasa á posición de perigo con tempo suficiente para que o maquinista poida parar o tren antes do sinal.

A autoridade responsable da seguridade poderá informar por separado sobre os catro supostos de movemento non autorizado enumerados no presente punto, aínda que, en todo caso, notificará polo menos un indicador global que conteña datos sobre os catro supostos.

7.4.6 «Roda rota de material rodante en servizo», ruptura que afecta a roda, creando un risco de accidente (descarrilamento ou colisión).

7.4.7 «Eixe roto de material rodante en servizo», ruptura que afecta o eixe, creando un risco de accidente (descarrilamento ou colisión).

7.5 Metodoloxías comúns para calcular as repercusións económicas dos accidentes.

7.5.1 O valor de prevención de vítimas componse dos elementos seguintes:

- 1) valor de seguridade *per se*: valores de vontade de pagamento (VVP), baseados en estudos de preferencia declarada realizados;
- 2) custos económicos directos e indirectos: valores de custo avaliados e compostos de:

Custos médicos e de rehabilitación,
custos xurídicos e de policía, investigacións privadas, servizos de emerxencia e custos administrativos do seguro,
perdas de produción: valor para a sociedade dos bens e servizos que poderían ter sido producidos pola persoa de non ter ocorrido o accidente.

Ao calcular os custos das vítimas, os mortos e os feridos graves consideraranse por separado (valor de prevención de vítimas distinto para mortos e feridos graves).

7.5.2 Principios comúns para avaliar o valor da seguridade *per se* e os custos económicos directos e indirectos.

No que se refire ao valor da seguridade *per se*, avaliarase a pertinencia das estimacións dispoñibles en función das consideracións seguintes:

As estimacións deberanse referir a un sistema de valoración da redución do risco de mortalidade no sector do transporte e axustarse a un enfoque baseado na vontade de pagamento, seguindo métodos de preferencia declarada.

A mostra dos consultados para efectos destes valores será representativa da poboación afectada. En particular, a mostra deberá reflectir a idade, ingresos e outras características socioeconómicas e demográficas pertinentes da poboación.

Método para obter os valores VVP: o estudo concibirase de tal maneira que as preguntas resulten claras e significativas para os consultados.

Os custos económicos directos e indirectos avaliaranse en función dos custos reais asumidos pola sociedade.

En ausencia duns valores establecidos como referencia a nivel europeo, ou para adecualos mellor á realidade nacional, a autoridade nacional de seguridade poderá fixar a través da correspondente resolución, publicada no «Boletín Oficial del Estado», os citados valores de seguridade *per se* e custos económicos directos e indirectos.

7.5.3 Definicións:

7.5.3.1 «Custo dos danos ambientais», custos que deben sufragar as empresas ferroviarias ou os administradores de infraestruturas, estimados en función da súa experiencia, para restablecer o estado en que se encontraba a zona afectada antes do accidente ferroviario.

7.5.3.2 «Custo dos danos materiais en material rodante ou infraestruturas», custo de provisión de novo material rodante ou infraestruturas, coas mesmas funcionalidades e os mesmos parámetros técnicos que o material danado de forma irreversible, e custo de restablecemento do estado en que se encontraba o material rodante ou a infraestruturas reparables antes do accidente, estimados polas empresas ferroviarias e os administradores de infraestruturas en función da súa experiencia, incluídos os gastos relacionados co arrendamento de material rodante como consecuencia da indispoñibilidade dos vehículos danados.

7.5.3.3 «Custo dos atrasos como consecuencia de accidentes», valor monetario dos atrasos sufridos polos usuarios do transporte ferroviario (viaxeiros e clientes do transporte de mercadorías) como consecuencia dos accidentes, calculado de acordo co modelo seguinte:

VT = valor monetario do tempo de transporte aforrado.

Valor do tempo para o viaxeiro dun tren (unha hora).

$VTP = [VT \text{ dos viaxeiros por motivos profesionais}] * [\text{porcentaxe media anual de viaxeiros por motivos profesionais}] + [VT \text{ dos viaxeiros por motivos non profesionais}] * [\text{Porcentaxe media anual de viaxeiros por motivos non profesionais}]$.

VTP mídese en euros por viaxeiro por hora.

«Viaxeiro por motivos profesionais», viaxeiro que se despraza en conexión coas súas actividades profesionais, excluindo os desprazamentos diarios ao traballo.

Valor do tempo para un tren de mercadorías (unha hora).

$VTF = [VT \text{ dos trens de mercadorías}] * [(km\text{-tonelada})/(km\text{-tren})]$.

VTF mídese en euros por tonelada de mercadorías por hora.

MEDIA das toneladas de mercadorías transportadas por ferrocarril nun ano = $(km\text{-tonelada})/(km\text{-tren})$.

CM = custo de 1 minuto de atraso dun tren.

Tren de viaxeiros.

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

MEDIA do número de viaxeiros ferroviarios nun ano = $(km-viaxeiro)/(km-tren)$

Tren de mercadorías

$CM_F = K2 * (VT_F/60)$

Os factores K1 e K2 sitúanse entre o valor do tempo e o valor do atraso, estimado segundo estudos de preferencia declarada, para ter en conta que o tempo perdido como consecuencia dos atrasos se percibe claramente de forma máis negativa que o tempo normal de transporte.

Custo dos atrasos dun accidente = $CM_p * (\text{minutos de atraso dos trens de viaxeiros}) + CM_F * (\text{minutos de atraso dos trens de mercadorías})$.

Ámbito de aplicación do modelo

O custo dos atrasos débese calcular para todos os accidentes significativos da seguinte maneira:

Atrasos reais nas liñas ferroviarias en que se produciron accidentes, medidos na estación terminal,

Atrasos reais ou, de non ser posible, atrasos estimados nas demais liñas afectadas.

A autoridade responsable da seguridade ferroviaria poderá fixar os citados valores VT a través da correspondente resolución que se publicará no «Boletín Oficial del Estado».

7.6 Indicadores relativos á seguridade técnica da infraestrutura e a súa aplicación.

7.6.1 «Sistema de protección de trens», sistema que axuda a garantir o cumprimento dos sinais e das limitacións de velocidade.

7.6.2 «Sistemas embarcados», sistemas que axudan o maquinista a respectar os sinais en terra e en cabina, sinalizando e, por tanto, protexendo os puntos de perigo e garantindo o respecto das limitacións de velocidade. Os sistemas de protección embarcados descríbense como segue:

- a) Aviso: proporciona aviso automático ao maquinista.
- b) Aviso e paraxe automática: proporciona aviso automático ao maquinista e paraxe automática ao pasar un sinal en posición de perigo.
- c) Aviso e paraxe automática e supervisión discreta da velocidade: proporciona protección nos puntos de perigo, entendéndose por «supervisión discreta da velocidade» a supervisión da velocidade en determinados puntos (puntos de control de velocidade) ao aproximarse a un sinal.
- d) Aviso e paraxe automática e supervisión continua da velocidade: proporciona protección nos puntos de perigo e supervisión continua dos límites de velocidade na liña, entendéndose por «supervisión continua da velocidade» a indicación e cumprimento continuos da velocidade máxima permitida en todos os tramos da liña.

O tipo d) considérase Sistema de protección automática de trens (SPAT).

7.6.3 «Paso a nivel», calquera intersección a nivel entre unha estrada ou paso e un ferrocarril, recoñecida polo administrador de infraestruturas e aberta a usuarios

públicos ou privados. Exclúense os pasos entre plataformas dentro das estacións, así como os pasos sobre as vías reservados ao uso dos empregados.

7.6.4 «Estrada», para efectos das estatísticas de accidentes ferroviarios, toda estrada, rúa ou autoestrada pública ou privada, incluíndo os camiños peonís e os carrís para bicicletas adxacentes.

7.6.5 «Paso», calquera vía, distinta dunha estrada, prevista para o paso de persoas, animais, vehículos ou maquinaria.

7.6.6 «Paso a nivel pasivo», paso a nivel sen ningún sistema de aviso ou protección que se active cando non é seguro para o usuario cruzar o paso.

7.6.7 «Paso a nivel activo», paso a nivel en que se protexen os usuarios do paso ou son avisados de que un tren se aproxima mediante a activación de dispositivos cando non é seguro para o usuario cruzar o paso.

A protección mediante o uso de dispositivos físicos inclúe:

Semibarreiras ou barreiras completas,
portóns.

Aviso mediante equipamentos fixos nos pasos a nivel:

dispositivos visibles: luces,
dispositivos audibles: campás, bucinas, etc.

Os pasos a nivel activos clasifícanse da maneira seguinte:

a) Manual: paso a nivel en que a protección ou o aviso do lado do usuario son activados de forma manual por un empregado ferroviario.

b) Automático con aviso do lado do usuario: paso a nivel en que o aviso do lado do usuario é activado polo tren que se aproxima.

c) Automático con protección do lado do usuario: paso a nivel en que a protección do lado do usuario é activada polo tren que se aproxima. Quedan comprendidos nesta definición os pasos a nivel que dispoñen de ambos, é dicir, tanto de protección como de aviso do lado do usuario.

d) Con protección do lado da vía: paso a nivel en que un sinal ou outro sistema de protección dos trens só permite pasar o tren se o paso a nivel está completamente protexido polo lado do usuario e está libre de incursións.

7.7 Definicións das bases de escala.

7.7.1 «km-tren», unidade de medida que representa o desprazamento dun tren un quilómetro. A distancia usada é a distancia realmente percorrida, se se coñece; en caso contrario, deberase usar a distancia normal da rede entre a orixe e o destino. Só se terá en conta a distancia no territorio nacional.

7.7.2 «km-viaxeiro», unidade de medida que representa o transporte ferroviario dun viaxeiro unha distancia dun quilómetro. Só se terá en conta a distancia no territorio nacional.

7.7.3 «Quilómetros de liña», a lonxitude en quilómetros da rede ferroviaria de interese xeral. Nas liñas ferroviarias de vías múltiples só se terá en conta a distancia entre orixe e destino.

7.7.4 «Quilómetros de vía», a lonxitude en quilómetros da rede ferroviaria de interese xeral. Nas liñas ferroviarias de vías múltiples terase en conta cada unha das vías.»

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Derróganse as seguintes disposicións:

1. Disposición adicional quinta e disposición transitoria cuarta do Real decreto 810/2007, do 22 de xuño, polo que se aproba o Regulamento de seguridade na circulación da rede ferroviaria de interese xeral.

2. Disposición transitoria quinta do Real decreto 1434/2010, do 5 de novembro, sobre interoperabilidade do sistema ferroviario da rede ferroviaria de interese xeral.

Disposición derradeira primeira. *Modificación do Real decreto 1434/2010, do 5 de novembro, sobre interoperabilidade do sistema ferroviario da rede ferroviaria de interese xeral.*

O Real decreto 1434/2010, do 5 de novembro, sobre interoperabilidade do sistema ferroviario da rede ferroviaria de interese xeral, queda modificado da seguinte maneira:

Un. A rúbrica do capítulo VII queda redactada como segue:

«CAPÍTULO VII

Rexistro de vehículos e inventarios de rede»

Dous. O artigo 19 queda redactado como segue:

«Artigo 19. *Rexistro de vehículos e inventario de vehículos.*

1. A sección 5.^a do Rexistro Especial Ferroviario, establecido pola Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, ten a natureza de rexistro nacional de vehículos para efectos do disposto na Directiva 2008/57/CE.

2. Sen prexuízo do anterior, os administradores de infraestruturas ferroviarias publicarán e manterán debidamente actualizado un inventario dos vehículos que estean autorizados para circular pola rede ferroviaria de interese xeral que administren.

Os datos do dito inventario deberanse remitir en tempo real á sección 5.^a do Rexistro Especial Ferroviario da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria, para incluílo nel.

Este inventario poderá ser consultado polas empresas ferroviarias que operen co material e, para o seu propio material, polos seus titulares.

3. Mediante resolución da Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria establecerase o contido e impartiranse as instrucións e directrices para a elaboración e o mantemento do citado inventario, así como, se é o caso, os protocolos e as frecuencias de comunicación dos seus datos ao dito organismo.»

Disposición derradeira segunda. *Modificación do Regulamento do sector ferroviario, aprobado polo Real decreto 2387/2004, do 30 de decembro.*

O artigo 134 do Regulamento do sector ferroviario, aprobado polo Real decreto 2387/2004, do 30 de decembro, queda redactado como segue:

«Artigo 134. *Sección de material rodante.*

1. Nesta sección inscribírase todo o material rodante que circule pola rede ferroviaria de interese xeral e estará integrada polas seguintes subseccións:

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

2. Todo vehículo ferroviario que circule pola rede ferroviaria de interese xeral figurará inscrito nesta sección, na cal se recollerá a seguinte información:

- i. Identificación do vehículo mediante o número de vehículo europeo (NVE).
- ii. Número ou identificación da serie.

- iii. Identificación da titularidade do vehículo (do propietario e do posuidor do vehículo), e os seus domicilios para efectos de notificacións.
- iv. Ano de fabricación.
- v. Lonxitude.
- vi. Largura máxima.
- vii. Altura máxima.
- viii. Tara-carga máxima autorizada.
- ix. Velocidade máxima autorizada.
- x. Autorizacións de entrada en servizo e, se é o caso, de circulación.
- xi. Referencias da declaración *CE* de verificación e da entidade que a expedise.
- xii. Referencias, se é o caso, do Rexistro europeo de tipos de vehículos autorizados da Axencia Ferroviaria Europea.
- xiii. Restricións que afecten o modo de explotación do vehículo.
- xiv. Entidade encargada do mantemento.
- xv. Código de identificación do plan de mantemento e data da súa aprobación ou, se é o caso, da súa última revisión.
- xvi. Frecuencia das inspeccións.
- xvii. Calendario das inspeccións (en data e en quilometraxe).
- xviii. Data da última inspección (en data e en quilometraxe).
- xix. Data da seguinte inspección que se vai realizar (en data e en quilometraxe).
- xx. Data de baixas ocasionais e causa.
- xxi. Data de baixa definitiva e causa.

3. O responsable do material rodante que promova a inscrición deste no rexistro comunicará de forma inmediata á Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria calquera modificación dos datos recollidos no punto anterior, así como a destrución dun vehículo ou a súa decisión de deixar de rexistrar un vehículo, co obxecto de que o dito organismo poida, se é o caso, declarar esta circunstancia á autoridade do Estado membro en que se autorizou o vehículo.

4. Por excepción, respecto aos vehículos ferroviarios matriculados fóra de España e que estean acollidos ás normas do Convenio internacional relativo aos transportes internacionais por ferrocarril (COTIF), feito en Berna o 17 de febreiro de 1984, unicamente será preciso inscribir os datos recollidos nos números i, ii, iii, viii e ix; isto deberase efectuar con ocasión da súa primeira entrada na rede ferroviaria de interese xeral. Así mesmo, no prazo máximo de tres meses desde a dita data deberase achegar ao Rexistro Especial Ferroviario a documentación acreditativa do cumprimento das citadas normas do referido convenio.

5. No rexistro actualízanse os datos relativos aos vehículos pertencentes a outros Estados da Unión Europea, coas modificacións realizadas nos rexistros nacionais de vehículos dos ditos Estados conforme lle sexan notificadas e os afecten, en canto o Rexistro Especial Ferroviario non estea conectado cos ditos rexistros.

6. Cando se trate de vehículos que circulen por primeira vez en Estados que non pertencen á Unión Europea e que fosen autorizados de conformidade pola normativa española para circular pola rede ferroviaria de interese xeral, os datos enumerados no número 2, iii, xiii e xiv facilitaráselles aos ditos países. Os datos recollidos no número 2.xiv poderanse substituír por datos críticos de seguridade relativos ao programa de mantemento.

7. Esta sección do Rexistro Especial Ferroviario será accesible ás autoridades responsables da seguridade e aos organismos de investigación de accidentes ferroviarios dos Estados membros; así mesmo, deberán ter acceso, en resposta a unha solicitude fundada, o organismo regulador e a Axencia Ferroviaria Europea, as empresas ferroviarias e os administradores de infraestruturas ferroviarias, os organismos notificados que fosen designados para efectuar o procedemento de verificación establecido no artigo 13 do Real decreto 1434/2010, do 5 de novembro,

sobre interoperabilidade do sistema ferroviario da rede ferroviaria de interese xeral, así como as persoas ou organizacións que rexistren vehículos que estean identificados nesta sección.»

Disposición derradeira terceira. *Título competencial.*

Este real decreto dítase ao abeiro do disposto no artigo 149.1 21.^a, 24.^a e 29.^a da Constitución española, que lle atribúe ao Estado, respectivamente, a competencia exclusiva en materia de ferrocarrís e transportes terrestres que transcorran polo territorio de máis dunha comunidade autónoma, en obras públicas de interese xeral ou cuxa realización afecte máis dunha comunidade autónoma e en seguridade pública.

Disposición derradeira cuarta. *Incorporación de dereito da Unión Europea.*

Mediante este real decreto incorpórase ao dereito español a Directiva 2014/88/UE da Comisión, do 9 de xullo de 2014, pola que se modifica a Directiva 2004/49/CE do Parlamento Europeo e do Consello no que se refire aos indicadores comúns de seguridade e aos métodos comúns de cálculo dos custos dos accidentes.

Disposición derradeira quinta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 6 de novembro de 2015.

FELIPE R.

A ministra de Fomento,
ANA MARÍA PASTOR JULIÁN