

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE FOMENT

12050 *Reial decret 1006/2015, de 6 de novembre, pel qual es modifica el Reglament sobre seguretat en la circulació de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, aprovat pel Reial decret 810/2007, de 22 de juny.*

El Reial decret 810/2007, de 22 de juny, pel qual s'aprova el Reglament sobre seguretat en la circulació de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, va suposar la incorporació a l'ordenament jurídic intern de la Directiva 2004/49/CE del Parlament Europeu i del Consell de 29 d'abril de 2004, sobre la seguretat dels ferrocarrils comunitaris i per la qual es modifiquen la Directiva 95/18/CE del Consell, sobre concessió de llicències a les empreses ferroviàries, i la Directiva 2001/14/CE, relativa a l'adjudicació de la capacitat d'infraestructura ferroviària, aplicació de cànons per la seva utilització i certificació de seguretat.

L'article 5 de l'esmentada Directiva 2004/49/CE estableix la necessitat que els estats membres recopilessin informació sobre els indicadors comuns de seguretat (ICS) per facilitar l'avaluació de la consecució dels objectius comuns de seguretat (OCS) i la supervisió de l'evolució general de la seguretat ferroviària. Els OCS han de definir els nivells de seguretat, expressats en criteris d'acceptació dels riscos per a la societat. L'objectiu principal dels ICS ha de ser mesurar el grau de seguretat i facilitar l'avaluació de les repercussions econòmiques dels OCS. Es posa així de manifest la necessitat de passar dels indicadors relatius als costos per al sistema ferroviari dels accidents ferroviaris a indicadors relatius a les repercussions econòmiques dels accidents per a la societat.

Aquest Reial decret es dicta amb la finalitat d'incorporar a l'ordenament jurídic espanyol la Directiva 2014/88/UE de la Comissió, de 9 de juliol de 2014, per la qual es modifica la Directiva 2004/49/CE del Parlament Europeu i del Consell, pel que fa als indicadors comuns de seguretat i als mètodes comuns de càlcul dels costos dels accidents.

La Directiva 2014/88/UE pretén passar dels indicadors relatius als costos per al sistema ferroviari dels accidents ferroviaris a indicadors relatius a les repercussions econòmiques dels accidents per a la societat. Atribueix valors monetaris a la millora del grau de seguretat en el context de recursos pressupostaris públics limitats, i dóna prioritat, per tant, a les iniciatives que garanteixin una assignació eficient dels recursos.

Durant la tramitació de la modificació del Reglament, de conformitat amb el que disposa la Llei 50/1997, de 27 de novembre, s'ha donat audiència als administradors d'infraestructures, empreses ferroviàries, i als centres, els fabricants, els titulars i les associacions de material rodant. Igualment, i per donar compliment a la disposició final tercera de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, s'ha sotmès a informe del Consell Nacional de Transports Terrestres, així com de la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris.

Mitjançant dues disposicions finals es modifiquen el Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, sobre interoperabilitat del sistema ferroviari de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, i el Reglament del sector ferroviari, aprovat pel Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre, a fi de clarificar la regulació del registre de vehicles que segons la Directiva 2008/57/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 17 de juny de 2008, sobre la interoperabilitat del sistema ferroviari dins de la Comunitat Directiva 2008/57/CE d'interoperabilitat, ha de mantenir cada Estat. Aquest registre de vehicles forma part d'una secció del Registre especial ferroviari. S'aprofita per clarificar les seves diferències amb l'inventari de vehicles que circulen per la seva xarxa que han de mantenir els administradors d'infraestructura.

Aquest Reial decret es dicta a l'empara de la disposició final tercera de la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari.

En virtut d'això, a proposta de la ministra de Foment, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres a la reunió del dia 6 de novembre de 2015,

DISPOSO:

Article únic. *Modificació del Reglament sobre seguretat en la circulació de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, aprovat pel Reial decret 810/2007, de 22 de juny.*

L'annex I del Reglament sobre seguretat en la circulació de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, aprovat pel Reial decret 810/2007, de 22 de juny, queda redactat de la manera següent:

«ANNEX I

Indicadors comuns de seguretat

1. Indicadors relatius a accidents

1.1 Nombre total i relatiu (en relació amb els quilòmetres-tren) d'accidents significatius i desglossament segons els tipus següents:

Col·lisió de tren amb un vehicle ferroviari,
col·lisió de tren amb un obstacle dins del gàlib de lliure pas,
descarrilament de tren,
accident en pas a nivell, inclosos els accidents que afectin vianants en passos a nivell, i el seu desglossament addicional per als cinc tipus de passos a nivell que defineix el punt 6.2,
accident causat a persones amb implicació de material rodant en moviment, a excepció de suïcidis i intents de suïcidi,
incendi en el material rodant,
altres.

S'ha de notificar cada accident significatiu d'acord amb el tipus d'accident primari, encara que les conseqüències de l'accident secundari siguin més greus (per exemple, un descarrilament seguit d'un incendi).

1.2 Nombre total i relatiu (en relació amb els quilòmetres-tren) de ferits greus i víctimes mortals per tipus d'accident, desglossat en les categories següents:

Viatger (també en relació amb el nombre total de quilòmetres-viatger i de quilòmetres-tren de viatgers),
empleat o contractista,
usuari de pas a nivell,
intrús,
un altre tipus de persona que està en una andana,
un altre tipus de persona que no està en una andana.

2. Indicadors relatius a mercaderies perilloses

Nombre total i relatiu (en relació amb els quilòmetres-tren) d'accidents que afectin el transport de mercaderies perilloses per ferrocarril, desglossat en les categories següents:

accident en què estigui implicat almenys un vehicle ferroviari que transporti mercaderies perilloses, tal com es defineixen a l'apartat 7 d'aquest annex,
nombre d'aquests accidents en què es produeixin escapaments de substàncies perilloses.

3. *Indicadors relatius a suïcidis*

Nombre total i relatiu (en relació amb els quilòmetres-tren) de suïcidis i intents de suïcidi.

4. *Indicadors relatius als precursors d'accidents*

Nombre total i relatiu (en relació amb els quilòmetres-tren) de precursors d'accidents i el seu desglossament en els tipus següents de precursor:

Trencament de carril,
deformació o una altra desalineació de la via,
fallada de la senyalització,
senyal passat en situació de perill sobrepasant el punt de perill,
senyal passat en situació de perill sense sobrepassar el punt de perill,
roda trencada de material rodant en servei,
eix trencat de material rodant en servei.

Tots els precursors s'han de notificar, tant si donen lloc a accidents com si no. (Un precursor que doni lloc a un accident significatiu també s'ha de notificar en els indicadors sobre precursors; un precursor que no doni lloc a un accident significatiu només s'ha de notificar en els indicadors sobre precursors).

5. *Indicadors per calcular les repercussions econòmiques dels accidents*

Total en euros i relatiu (en relació amb els quilòmetres-tren) del:

Nombre de morts i ferits greus multiplicat pel valor de prevenció de víctimes,
cost dels danys mediambientals,
cost dels danys materials en material rodant o infraestructura,
cost dels retards com a conseqüència d'accidents.

L'autoritat responsable de la seguretat ha de notificar les repercussions econòmiques dels accidents significatius.

El valor de prevenció de víctimes és el valor que la societat atribueix a la prevenció d'una víctima i, com a tal, no constitueix una referència per a la compensació entre les parts implicades en accidents. En absència d'un valor de prevenció de les víctimes establert com a referència a nivell europeu, o per adequar-lo millor a la realitat nacional, l'autoritat nacional de seguretat pot fixar aquest valor a través de la resolució corresponent, publicada en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

6. *Indicadors relatius a la seguretat tècnica de la infraestructura i la seva aplicació*

6.1 Percentatge de vies en servei amb sistemes de protecció de trens i percentatge de quilòmetres-tren recorreguts utilitzant els esmentats sistemes embarcats de protecció de trens segons que proporcionin:

avís,
avís i parada automàtica,
avís i parada automàtica i supervisió discreta de la velocitat,
avís i parada automàtica i supervisió contínua de la velocitat.

6.2 Nombre de passos a nivell (total, per quilòmetre de línia i quilòmetre de via) segons els cinc tipus següents:

- a) pas a nivell passiu;
- b) pas a nivell actiu:
 - i) Manual,
 - ii) automàtic amb avís del costat de l'usuari,
 - iii) automàtic amb protecció del costat de l'usuari,
 - iv) protecció del costat de la via.

7. Definicions

Les definicions comunes per als ICS i mètodes de càlcul de les repercussions econòmiques dels accidents són les següents:

7.1 Indicadors relatius a accidents

7.1.1 "Accident significatiu", qualsevol accident en què estigui implicat com a mínim un vehicle ferroviari en moviment, amb almenys un mort o ferit greu, o en el qual es produeixin danys greus en el material, la via fèrria o altres instal·lacions o entorns, o interrupcions greus del trànsit, excloent-ne els accidents en tallers, magatzems i dipòsits.

7.1.2 "Danys greus en el material, la via fèrria o altres instal·lacions o entorns", danys equivalents o superiors a 150.000 euros.

7.1.3 "Interrupcions greus del trànsit", suspensió dels serveis ferroviaris en una línia ferroviària principal per un període mínim de sis hores.

7.1.4 "Tren", un o diversos vehicles ferroviaris tirats per una o diverses locomotores o vehicles automotors, o un vehicle automotor que circula en solitari, amb un número determinat o una denominació específica des d'un punt fixat inicial a un punt fixat terminal, inclosa una màquina lleugera, és a dir, una locomotora que circula sola.

7.1.5 "Col·lisió de tren amb un vehicle ferroviari", xoc frontal, atrapament per darrere o col·lisió lateral entre una part d'un tren i una part d'un altre tren o vehicle ferroviari, o amb material rodant de maniobres.

7.1.6 "Col·lisió de tren amb un obstacle dins del gàlib de lliure pas", col·lisió entre una part d'un tren i objectes fixos o temporalment presents a la via fèrria o a prop d'aquesta (excepte en els passos a nivell si l'objecte l'ha perdut un vehicle de carretera o un usuari del pas), inclosa una col·lisió amb les línies aèries de contacte.

7.1.7 "Descarrilament de tren", qualsevol situació en la qual se surt dels rails almenys una roda d'un tren.

7.1.8 "Accident en pas a nivell", qualsevol accident en un pas a nivell en el qual està implicat almenys un vehicle ferroviari i un o diversos vehicles de carretera, altres usuaris del pas, com ara vianants, o altres objectes temporalment presents a la via fèrria o a prop d'aquesta, si els ha perdut un vehicle de carretera o un usuari del pas.

7.1.9 "Accident causat a persones amb implicació de material rodant en moviment", accident causat a una o diverses persones que són colpides per un vehicle ferroviari, o per un objecte unit al vehicle o que se n'ha després, incloses les persones que cauen de vehicles ferroviaris, així com les persones que cauen o són colpides per objectes solts quan viatgen a bord d'un vehicle.

7.1.10 "Incendi en material rodant", incendi o explosió que es produeix en un vehicle ferroviari (inclosa la seva càrrega) durant el trajecte entre l'estació de sortida i la destinació, fins i tot si està aturat a l'estació de sortida, la de destinació o les parades intermèdies, així com durant les operacions de formació de trens.

7.1.11 “Un altre (accident)”, qualsevol accident diferent d’una col·lisió d’un tren amb un vehicle ferroviari, col·lisió d’un tren amb un obstacle dins del gàlib de lliure pas, descarrilament de tren, accident en pas a nivell, accident causat a persones amb implicació de material rodant en moviment o incendi en material rodant.

7.1.12 “Viatger”, qualsevol persona, a excepció del personal de servei en el tren, que fa un viatge per ferrocarril, inclòs, només als efectes d’estadístiques d’accidents, qualsevol viatger que intenti embarcar en un tren en moviment o desembarcar-ne.

7.1.13 “Empleat o contractista”, qualsevol persona l’activitat professional de la qual està vinculada amb el ferrocarril i que està de servei en el moment de l’accident, inclosos el personal dels contractistes, els contractistes autònoms, el personal de servei en el tren i les persones encarregades del material rodant i de les infraestructures.

7.1.14 “Usuari de pas a nivell”, qualsevol persona que utilitza un pas a nivell per creuar una línia ferroviària en qualsevol mitjà de transport o a peu.

7.1.15 “Intrús”, qualsevol persona, a excepció d’un usuari de pas a nivell, que està en una instal·lació ferroviària tot i que està prohibida la seva presència.

7.1.16 “Una altra persona que està en una andana”, qualsevol persona que està en una andana que no es pugui definir com a “viatger”, “empleat o contractista”, “usuari de pas a nivell”, “una altra persona que no està en una andana” o “intrús”.

7.1.17 “Una altra persona que no està en una andana”, qualsevol persona que no està en una andana que no es pugui definir com a “viatger”, “empleat o contractista”, “usuari de pas a nivell”, “una altra persona que està en una andana” o “intrús”.

7.1.18 “Mort (persona morta)”, qualsevol persona morta immediatament o en els 30 dies següents de resultes d’un accident, exclosos els suïcidis.

7.1.19 “Ferit greu (persona greument ferida)”, qualsevol ferit que ha estat hospitalitzat més de 24 hores de resultes d’un accident, exclosos els intents de suïcidi.

7.2 Indicadors relatius a mercaderies perilloses

7.2.1 “Accident que afecta el transport de mercaderies perilloses”, qualsevol accident o incident subjecte a declaració de conformitat amb el punt 1.8.5 del Reglament relatiu al transport internacional ferroviari de mercaderies perilloses (RID), annex al Conveni relatiu als transports internacionals per ferrocarril (COTIF), fet a Berna, el 9 de maig de 1980.

7.2.2 “Mercaderies perilloses”, matèries i articles el transport per ferrocarril dels quals està prohibit pel RID o s’autoritza únicament en determinades condicions que aquest fixa.

7.3 Indicadors relatius a suïcidis

7.3.1 “Suïcidi”, acte de lesió deliberada contra un mateix amb resultat de mort, registrat i classificat com a tal per l’autoritat nacional competent.

7.3.2 “Intent de suïcidi”, acte de lesió deliberada contra un mateix amb resultat de ferit greu.

7.4 Indicadors relatius a precursors d’accidents:

7.4.1 “Trencament de carril”, qualsevol carril separat en una o diverses peces, o qualsevol carril del qual es desprèn una peça de metall, i que causa una falla de més de 50 mm de longitud i de més de 10 mm de profunditat a la superfície de rodament.

7.4.2 “Deformació o una altra desalineació de la via”, qualsevol fallada relacionada amb la continuïtat i la geometria de la via que requereix deixar fora de servei la via o una restricció immediata de la velocitat permesa.

7.4.3 “Fallada de la senyalització”, qualsevol fallada tècnica del sistema de senyalització (de la infraestructura o del material rodant), que dona lloc a informacions de senyalització menys restrictives que les exigides.

7.4.4 “Senyal passat en situació de perill sobrepassant el punt de perill”, qualsevol situació en què una part qualsevol d'un tren excedeix el seu moviment autoritzat i sobrepassa el punt de perill.

7.4.5 “Senyal passat en situació de perill sense sobrepassar el punt de perill”, qualsevol situació en què una part qualsevol d'un tren excedeix el seu moviment autoritzat però no sobrepassa el punt de perill.

S'entén per moviment no autoritzat als efectes del que disposen els punts 7.4.4 i 7.4.5 el fet de sobrepassar:

Un senyal lluminós a la via o un semàfor en posició de perill o una ordre de parada quan no està en servei el sistema de protecció de trens,
el final d'una autorització de moviment relacionada amb la seguretat, assenyalat per un sistema de protecció de trens,
un punt comunicat mitjançant autorització verbal o escrita que figuri a la normativa,
cartells de parada (no s'inclouen els topalls) o senyals manuals.

No s'inclouen els casos en què un vehicle sense màquina motriu o un tren sense personal de bord se salta un senyal en posició de perill. Tampoc s'inclouen els casos en què, per qualsevol motiu, el senyal no passa a la posició de perill amb temps suficient perquè el maquinista pugui aturar el tren abans del senyal.

L'autoritat responsable de la seguretat pot informar per separat sobre els quatre supòsits de moviment no autoritzat que enumera el present punt, si bé, en tot cas, ha de notificar almenys un indicador global que contingui dades sobre els quatre supòsits.

7.4.6 “Roda trencada de material rodant en servei”, ruptura que afecta la roda, i que crea un risc d'accident (descarrilament o col·lisió).

7.4.7 “Eix trencat de material rodant en servei”, ruptura que afecta l'eix, i que crea un risc d'accident (descarrilament o col·lisió).

7.5 Metodologies comunes per calcular les repercussions econòmiques dels accidents

7.5.1 El valor de prevenció de víctimes es compon dels elements següents:

- 1) valor de seguretat *per se*: valors de voluntat de pagament (VVP), basats en estudis de preferència declarada elaborats;
- 2) costos econòmics directes i indirectes: valors de cost avaluats i compostos de:

Costos mèdics i de rehabilitació,
costos jurídics i de policia, investigacions privades, serveis d'emergència i costos administratius de l'assegurança,
pèrdues de producció: valor per a la societat dels béns i serveis que podria haver produït la persona si no hagués ocorregut l'accident.

Quan es calculin els costos de les víctimes, els morts i els ferits greus s'han de considerar per separat (valor de prevenció de víctimes diferent per a morts i ferits greus).

7.5.2 Principis comuns per avaluar el valor de la seguretat *per se* i els costos econòmics directes i indirectes:

Pel que fa al valor de la seguretat *per se*, s'ha d'avaluar la pertinència de les estimacions disponibles en funció de les consideracions següents:

les estimacions s'han de referir a un sistema de valoració de la reducció del risc de mortalitat en el sector del transport i s'han d'ajustar a un enfocament basat en la voluntat de pagament, seguint mètodes de preferència declarada,

la mostra dels consultats als efectes d'aquests valors ha de ser representativa de la població afectada. En particular, la mostra ha de reflectir l'edat, els ingressos i altres característiques socioeconòmiques i demogràfiques pertinents de la població, mètode per obtenir els valors VVP: l'estudi s'ha de concebre de tal manera que les preguntes siguin clares i significatives per als consultats.

Els costos econòmics directes i indirectes s'han d'avaluar en funció dels costos reals assumits per la societat.

En absència d'uns valors establerts com a referència a nivell europeu, o per adequar-los millor a la realitat nacional, l'autoritat nacional de seguretat pot fixar a través de la resolució corresponent, publicada en el "Butlletí Oficial de l'Estat", aquests valors de seguretat *per se* i costos econòmics directes i indirectes.

7.5.3 Definicions:

7.5.3.1 "Cost dels danys mediambientals", costos que han de sufragar les empreses ferroviàries o els administradors d'infraestructures, estimats en funció de la seva experiència, per restablir l'estat en què estava la zona afectada abans de l'accident ferroviari.

7.5.3.2 "Cost dels danys materials en material rodant o infraestructura", cost de provisió de nou material rodant o infraestructura, amb les mateixes funcionalitats i els mateixos paràmetres tècnics que el material danyat de manera irreversible, i cost de restabliment de l'estat en què estava el material rodant o la infraestructura reparable abans de l'accident, estimats per les empreses ferroviàries i els administradors d'infraestructures en funció de la seva experiència, incloses les despeses relacionades amb l'arrendament de material rodant com a conseqüència de la indisponibilitat dels vehicles danyats.

7.5.3.3 "Cost dels retards com a conseqüència d'accidents", valor monetari dels retards soferts pels usuaris del transport ferroviari (viatgers i clients del transport de mercaderies) com a conseqüència dels accidents, calculat d'acord amb el model següent:

VT = valor monetari del temps de transport estalviat.

Valor del temps per al viatger d'un tren (una hora).

$VTP = [VT \text{ dels viatgers per motius professionals}] * [\text{percentatge mitjà anual de viatgers per motius professionals}] + [VT \text{ dels viatgers per motius no professionals}] * [\text{Percentatge mitjà anual de viatgers per motius no professionals}]$.

VTP es mesura en euros per viatger per hora.

"Viatger per motius professionals", viatger que es desplaça en connexió amb les seves activitats professionals, excloent-ne els desplaçaments diaris al treball.

Valor del temps per a un tren de mercaderies (una hora).

$VTF = [VT \text{ dels trens de mercaderies}] * [(km\text{-tona})/(km\text{-tren})]$.

VTF es mesura en euros per tona de mercaderies per hora.

MITJANA de les tones de mercaderies transportades per ferrocarril en un any = $(km\text{-tona})/(km\text{-tren})$.

CM = cost d'1 minut de retard d'un tren.

Tren de viatgers.

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

$$MITJANA \text{ del nombre de viatgers ferroviaris en un any} = (km-viatger)/(km-tren)$$

Tren de mercaderies

$$CM_F = K2 * (VT_F/60)$$

Els factors K1 i K2 se situen entre el valor del temps i el valor del retard, estimat segons estudis de preferència declarada, per tenir en compte que el temps perdut com a conseqüència dels retards es percep clarament de manera més negativa que el temps normal de transport.

Cost dels retards d'un accident = $CM_p * (\text{minuts de retard dels trens de viatgers}) + CM_F * (\text{minuts de retard dels trens de mercaderies})$.

Àmbit d'aplicació del model

El cost dels retards s'ha de calcular per a tots els accidents significatius de la manera següent:

Retards reals a les línies ferroviàries en què s'han produït accidents, mesurats a l'estació terminal,
retards reals o, si no és possible, retards estimats a la resta de línies afectades.

L'autoritat responsable de la seguretat ferroviària pot fixar els esmentats valors VT a través de la resolució corresponent que s'ha de publicar en el "Butlletí Oficial de l'Estat".

7.6 Indicadors relatius a la seguretat tècnica de la infraestructura i la seva aplicació.

7.6.1 "Sistema de protecció de trens", sistema que ajuda a garantir el compliment dels senyals i de les limitacions de velocitat.

7.6.2 "Sistemes embarcats", sistemes que ajuden el maquinista a respectar els senyals a terra i a la cabina, senyalitzant i, per tant, protegint els punts de perill i garantint el respecte de les limitacions de velocitat. Els sistemes de protecció embarcats es descriuen de la manera següent:

- a) Avís: proporciona avís automàtic al maquinista.
- b) Avís i parada automàtica: proporciona avís automàtic al maquinista i parada automàtica en passar un senyal en posició de perill.
- c) Avís i parada automàtica i supervisió discreta de la velocitat: proporciona protecció en els punts de perill, entenant-se per "supervisió discreta de la velocitat" la supervisió de la velocitat en determinats punts (punts de control de velocitat) en aproximar-se a un senyal.
- d) Avís i parada automàtica i supervisió contínua de la velocitat: proporciona protecció en els punts de perill i supervisió contínua dels límits de velocitat a la línia, entenant-se per "supervisió contínua de la velocitat" la indicació i el compliment continu de la velocitat màxima permesa en tots els trams de la línia.

El tipus d) es considera Sistema de protecció automàtica de trens (SPAT).

7.6.3 "Pas a nivell", qualsevol intersecció a nivell entre una carretera o pas i un ferrocarril, reconeguda per l'administrador d'infraestructures i oberta a usuaris públics o privats. S'exclouen els passos entre andanes dins de les estacions, així com els passos sobre les vies reservats a l'ús dels empleats.

7.6.4 “Carretera”, als efectes de les estadístiques d’accidents ferroviaris, qualsevol carretera, carrer o autopista pública o privada, incloent-hi els camins de vianants i els carrils per a bicicletes adjacents.

7.6.5 “Pas”, qualsevol via, diferent d’una carretera, prevista per al pas de persones, animals, vehicles o maquinària.

7.6.6 “Pas a nivell passiu”, pas a nivell sense cap sistema d’avís o protecció que s’activi quan no és segur per a l’usuari creuar el pas.

7.6.7 “Pas a nivell actiu”, pas a nivell en què es protegeixen els usuaris del pas o se’ls avisa que un tren s’aproxima mitjançant l’activació de dispositius quan no és segur per a l’usuari creuar el pas.

La protecció mitjançant l’ús de dispositius físics inclou:

Semibarreres o barreres completes,
portes grans.

Avís mitjançant equips fixos en els passos a nivell:

dispositius visibles: llums,

dispositius audibles: campanes, botzines, clàxon, etc.

Els passos a nivell actius es classifiquen de la manera següent:

a) Manual: pas a nivell en el qual la protecció o l’avís del costat de l’usuari els activa de manera manual un empleat ferroviari.

b) Automàtic amb avís del costat de l’usuari: pas a nivell en el qual l’avís del costat de l’usuari l’activa el tren que s’aproxima.

c) Automàtic amb protecció del costat de l’usuari: pas a nivell en què la protecció del costat de l’usuari l’activa el tren que s’aproxima. Queden compresos en aquesta definició els passos a nivell que disposen de tots dos, és a dir, tant de protecció com d’avís del costat de l’usuari.

d) Amb protecció del costat de la via: pas a nivell en què un senyal o un altre sistema de protecció dels trens només permet passar el tren si el pas a nivell està completament protegit pel costat de l’usuari i està lliure d’incursions.

7.7 Definicions de les bases d’escala.

7.7.1 «Km-tren», unitat de mesura que representa el desplaçament d’un tren un quilòmetre. La distància utilitzada és la distància realment recorreguda, si es coneix; en cas contrari, s’ha d’utilitzar la distància normal de la xarxa entre l’origen i la destinació. Només es té en compte la distància en el territori nacional.

7.7.2 «Km-viatger», unitat de mesura que representa el transport ferroviari d’un viatger una distància d’un quilòmetre. Només es té en compte la distància en el territori nacional.

7.7.3 «Quilòmetres de línia», la longitud en quilòmetres de la Xarxa Ferroviària d’Interès General. En les línies ferroviàries de vies múltiples només es té en compte la distància entre origen i destinació.

7.7.4 «Quilòmetres de via», la longitud en quilòmetres de la Xarxa Ferroviària d’Interès General. En les línies ferroviàries de vies múltiples es té en compte cadascuna de les vies.»

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Es deroguen les disposicions següents:

1. Disposició addicional cinquena i disposició transitòria quarta del Reial decret 810/2007, de 22 de juny, pel qual s’aprova el Reglament de seguretat en la circulació de la Xarxa Ferroviària d’Interès General.

2. Disposició transitòria cinquena del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, sobre interoperabilitat del sistema ferroviari de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.

Disposició final primera. *Modificació del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, sobre interoperabilitat del sistema ferroviari de la Xarxa Ferroviària d'Interès General.*

El Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, sobre interoperabilitat del sistema ferroviari de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, queda modificat de la manera següent:

U. La rúbrica del capítol VII queda redactada de la manera següent:

«CAPÍTOL VII

Registre de vehicles i inventaris de xarxa»

Dos. L'article 19 queda redactat de la manera següent:

«Article 19. *Registre de vehicles i inventari de vehicles.*

1. La secció 5a del Registre especial ferroviari, establert per la Llei 38/2015, de 29 de setembre, del sector ferroviari, té la naturalesa de registre nacional de vehicles als efectes del que disposa la Directiva 2008/57/CE.

2. Sense perjudici d'això, els administradors d'infraestructures ferroviàries han de publicar i mantenir degudament actualitzat un inventari dels vehicles que estiguin autoritzats per circular per la Xarxa Ferroviària d'Interès General que administrin.

Les dades de l'esmentat inventari s'han de remetre en temps real a la secció 5a del Registre especial ferroviari de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària, perquè s'hi incloguin.

Aquest inventari pot ser consultat per les empreses ferroviàries que operin amb el material i, per al seu propi material, pels titulars d'aquest.

3. Per resolució de l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària s'ha d'establir el contingut i s'han d'impartir les instruccions i directrius per a l'elaboració i el manteniment d'aquest inventari, així com, si s'escau, els protocols i les freqüències de comunicació de les seves dades a l'organisme esmentat.»

Disposició final segona. *Modificació del Reglament del sector ferroviari, aprovat pel Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre.*

L'article 134 del Reglament del sector ferroviari, aprovat pel Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre, queda redactat de la manera següent:

«Article 134. *Secció de material rodant.*

1. En aquesta secció s'ha d'inscriure tot el material rodant que circuli per la Xarxa Ferroviària d'Interès General i està integrada per les subseccions següents:

- a) Locomotores.
- b) Unitats autopropulsades.
- c) Cotxes.
- d) Vagons.
- e) Material rodant auxiliar.

2. Tot vehicle ferroviari que circuli per la Xarxa Ferroviària d'Interès General ha d'estar inscrit en aquesta secció, en la qual s'ha de recollir la informació següent:

- i. Identificació del vehicle mitjançant el número de vehicle europeu (NVE).
- ii. Número o identificació de la sèrie.
- iii. Identificació de la titularitat del vehicle (propietari i del posseïdor del vehicle), i els seus domicilis a l'efecte de notificacions.

- iv. Any de fabricació.
- v. Longitud.
- vi. Amplada màxima.
- vii. Altura màxima.
- viii. Tara-càrrega màxima autoritzada.
- ix. Velocitat màxima autoritzada.
- x. Autoritzacions d'entrada en servei i, si s'escau, de circulació.
- xi. Referències de la declaració *CE* de verificació i de l'entitat que l'hagi expedit.
- xii. Referències, si s'escau, del Registre europeu de tipus de vehicles autoritzats de l'Agència Ferroviària Europea.
- xiii. Restriccions que afectin el mode d'explotació del vehicle.
- xiv. Entitat encarregada del manteniment.
- xv. Codi d'identificació del Pla de manteniment i data de la seva aprovació o, si s'escau, de la seva última revisió.
- xvi. Freqüència de les inspeccions.
- xvii. Calendari de les inspeccions (en data i en quilometratge).
- xviii. Data de l'última inspecció (en data i en quilometratge).
- xix. Data de la següent inspecció a realitzar (en data i en quilometratge).
- xx. Data de baixes ocasionals i causa.
- xxi. Data de baixa definitiva i causa.

3. El responsable del material rodant que promogui la seva inscripció en el registre ha de comunicar de manera immediata a l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària qualsevol modificació de les dades que preveu l'apartat anterior, així com la destrucció d'un vehicle o la seva decisió de deixar de registrar un vehicle, per tal que l'organisme esmentat, si s'escau, pugui declarar aquesta circumstància a l'autoritat de l'Estat membre en què es va autoritzar el vehicle.

4. Per excepció, respecte als vehicles ferroviaris matriculats fora d'Espanya i que estiguin acollits a les normes del Conveni internacional relatiu als transports internacionals per ferrocarril (COTIF), fet a Berna el 17 de febrer de 1984, únicament és necessari inscriure les dades recollides en els números i, ii, iii, viii i ix; la qual cosa s'ha d'efectuar en ocasió de la seva primera entrada a la Xarxa Ferroviària d'Interès General. Així mateix, en el termini màxim de 3 mesos des d'aquesta data s'ha d'aportar al Registre especial ferroviari la documentació acreditativa del compliment d'aquestes normes del Conveni esmentat.

5. En el registre s'han d'actualitzar les dades relatives als vehicles pertanyents a altres estats de la Unió Europea, amb les modificacions fetes en els registres nacionals de vehicles d'aquests estats en la mesura que li siguin notificades i l'afectin, mentre el Registre especial ferroviari no estigui connectat amb aquests registres.

6. Quan es tracti de vehicles que circulin per primer cop en estats que no pertanyin a la Unió Europea i que hagin estat autoritzats de conformitat per la normativa espanyola per circular per la Xarxa Ferroviària d'Interès General, les dades que enumera l'apartat 2, iii, xiii i xiv s'han de facilitar a aquests països. Les dades que preveu l'apartat 2.xiv es poden substituir per dades crítiques de seguretat relatives al programa de manteniment.

7. Aquesta secció del Registre especial ferroviari ha de ser accessible a les autoritats responsables de la seguretat i als organismes d'investigació d'accidents ferroviaris dels estats membres; així mateix, hi han de tenir accés, en resposta a una sol·licitud fundada, l'organisme regulador i l'Agència Ferroviària Europea, les empreses ferroviàries i els administradors d'infraestructures ferroviàries, els organismes notificats que hagin estat designats per efectuar el procediment de verificació que preveu l'article 13 del Reial decret 1434/2010, de 5 de novembre, sobre interoperabilitat del sistema ferroviari de la Xarxa Ferroviària d'Interès General, així com les persones o organitzacions que registrin vehicles que estiguin identificats en aquesta secció.»

Disposició final tercera. *Títol competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1 21a, 24a i 29a de la Constitució espanyola, que atribueix a l'Estat, respectivament, la competència exclusiva en matèria de ferrocarrils i transports terrestres que transcorrin pel territori de més d'una comunitat autònoma, en obres públiques d'interès general o l'execució de les quals afecti més d'una comunitat autònoma i en seguretat pública.

Disposició final quarta. *Incorporació de dret de la Unió Europea.*

Mitjançant aquest Reial decret s'incorpora al dret espanyol la Directiva 2014/88/UE de la Comissió, de 9 de juliol de 2014, per la qual es modifica la Directiva 2004/49/CE del Parlament Europeu i del Consell pel que fa als indicadors comuns de seguretat i als mètodes comuns de càlcul dels costos dels accidents.

Disposició final cinquena. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 6 de novembre de 2015.

FELIPE R.

La ministra de Foment,
ANA MARÍA PASTOR JULIÁN