



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Orden TRM/367/2026, de 10 de abril, relativa a las condiciones de circulación de trenes históricos en la Red Ferroviaria de Interés General.

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
«BOE» núm. 99, de 23 de abril de 2026
Referencia: BOE-A-2026-8871

TEXTO CONSOLIDADO

Última modificación: sin modificaciones

La disposición adicional sexta de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, relativa a trenes históricos, establece que los servicios que se presten con vehículos motores, remolcados o automotores catalogados como históricos, con y sin viajeros, cuyo fin último sea la realización de una actividad cultural y la conservación y difusión del patrimonio ferroviario, quedan excluidos del ámbito de aplicación de la citada ley y se regirán por su normativa específica. Por su parte, el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias avanza en la definición de este tipo de vehículos, estableciendo la necesidad de su catalogación para que puedan circular por la Red Ferroviaria de Interés General, siendo la entidad competente para ello la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y excluyendo de manera expresa de su ámbito de aplicación a los trenes históricos, según la definición de los mismos incluida en la citada disposición adicional sexta. El artículo 71 del real decreto antes mencionado remite a una normativa específica que regule la prestación de estos servicios ferroviarios en lo relativo a las condiciones de circulación, autorización, mantenimiento y modificación de los vehículos, régimen de personal y de las entidades que presten dichos servicios, habilitando a la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para regular esta materia. A nivel europeo, la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea y la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria 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».

Es preciso señalar que las circulaciones ferroviarias efectuadas con vehículos históricos que realicen 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, entre otras causas, a la corrosión, fatiga o desgaste de sus componentes. Por ello, es preciso incidir en la importancia del mantenimiento de estos vehículos y en una gestión adecuada del riesgo que, en ciertos casos, podrían suponer algunas restricciones a la operación de los vehículos ferroviarios históricos.

Este texto se estructura en ocho capítulos. El capítulo I se propone aclarar algunos aspectos generales y conceptos que serán de utilidad en la regulación que se aborda en los capítulos posteriores. El capítulo II está dedicado a las condiciones relativas a cumplir por el personal implicado en la operación de los trenes históricos, dedicando artículos específicos 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, 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, 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. Los capítulos III, IV y V, están dedicados 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. El capítulo III 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 IV 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 V, tomando como referencia el régimen general de mantenimiento que rige para todos los vehículos ferroviarios. Los capítulos VI y VII regulan las condiciones específicas de operación de los trenes históricos, abordando en el capítulo VI 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 VII 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 el capítulo VIII 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 siete disposiciones adicionales, tres disposiciones transitorias, una disposición derogatoria única y cuatro disposiciones finales.

La presente orden se ajusta a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. La nueva regulación cumple los principios de necesidad y eficacia en cuanto que tiene por objeto dotar a las circulaciones de trenes con vehículos históricos de un marco jurídico estable y claro, para preservar el importante legado de vehículos ferroviarios que han circulado por las redes ferroviarias españolas, así como favorecer y facilitar, en lo posible, la circulación de estos trenes en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés General como actividad cultural que contribuye a la conservación y difusión del patrimonio ferroviario, todo ello, con las adecuadas condiciones de seguridad

operacional. Asimismo, la nueva regulación es acorde al principio de proporcionalidad, al contener la regulación imprescindible para conseguir los objetivos propuestos, sin que existan otras medidas que se pudieran acordar que supusieran menos obligaciones para los destinatarios. De igual manera se respeta el principio de eficiencia pues, si bien de la misma se derivan algunas cargas, estas son las mínimas imprescindibles para conseguir los objetivos mencionados y se justifican por los beneficios esperados en cuanto a seguridad de los servicios ferroviarios. Igualmente se ajusta al principio de seguridad jurídica pues es coherente con la normativa existente de las que es desarrollo, integrándose con el resto de normas que regulan el sector afectado, tanto nacionales como de la Unión Europea, conformando así un marco jurídico estable y claro, que ofrece certidumbre y facilita su aplicación para sus destinatarios. Finalmente, también es acorde con el principio de transparencia, ya que los objetivos son claros y comprensibles, habiéndose sometido el texto de la norma al trámite de consulta pública establecido en el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, y al trámite de audiencia directa de las organizaciones representativas y agentes relacionados con el sector y de información pública de su artículo 26.6.

Durante la tramitación del proyecto se ha solicitado informe al Consejo Nacional de Transportes y se ha sometido la norma al procedimiento de consulta previsto en la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información.

La competencia para dictar esta norma viene dada, además de por lo dispuesto en los apartados 21.^a y 24.^a del artículo 149.1 de la Constitución Española, por lo establecido en el artículo 71.3 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, que autoriza a la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible a regular, por orden, los servicios ferroviarios prestados con vehículos ferroviarios históricos en lo relativo a sus condiciones de circulación, autorización, mantenimiento y modificación de los vehículos, régimen del personal y de las entidades que presten dichos servicios.

En su virtud, a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, con la aprobación previa del Ministro para la Transformación Digital y de la Función Pública y de acuerdo con el Consejo de Estado, dispongo:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. La presente orden tiene por objeto regular los servicios ferroviarios prestados por trenes históricos en lo relativo a:

- a) sus condiciones de circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General,
- b) la autorización, modificación y mantenimiento de los vehículos históricos que los compongan,
- c) régimen de personal y de las entidades que presten dichos servicios, así como de las dedicadas al mantenimiento de los vehículos.

2. Esta orden es de aplicación a los trenes históricos que circulen sobre la Red Ferroviaria de Interés General, tal y como se definen en la disposición adicional sexta de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario. Estos servicios tendrán la consideración de no comerciales, de carácter ocasional o circularán solo durante determinadas temporadas al año. 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 según se considera en el artículo 3.2.

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, realización de pruebas de los vehículos, así como viajes de habilitación o formación del personal de conducción y de operaciones.

A los efectos de esta orden, se consideran circulaciones ocasionales todas aquellas que sean de carácter único sin reiteración de horario ni itinerario.

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, por la que se aprueba el Catálogo de líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General.

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

Artículo 2. *Definición de vehículos ferroviarios históricos.*

1. Se entiende por vehículo ferroviario histórico aquel que, estando catalogado como tal de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5, cumpla las siguientes condiciones:

- a) Antigüedad igual o superior a treinta años.
- b) Relevancia socio cultural suficientemente acreditada mediante documentación oficial, inventario o antecedentes históricos, constructivos u operativos.
- c) Haber 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».

3. El conjunto de símbolos, insignias, colores e identificadores que el vehículo ferroviario histórico lleve pintados o vinilados y que conforman su imagen exterior debe corresponderse con alguno reconocible durante su etapa de explotación comercial. Deberá incluirse la identificación como vehículo histórico, así como la numeración del vehículo en los términos expresados en el artículo 26.4.

Artículo 3. *Requisitos de los 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 operativa o técnica objetiva imprescindible para hacer viable la circulación del tren. Considerando todo lo anterior, la mayor parte de los vehículos remolcados deberán estar catalogados como históricos.

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 servicios en los que se dé alguna de las siguientes condiciones:

- a) Circulaciones no ocasionales de alguno de los vehículos ferroviarios históricos que formen parte de la composición del tren superiores a 15.000 kilómetros al año.
- b) Circulaciones totales de alguno de los vehículos ferroviarios históricos que formen parte de la composición del tren superiores a 30.000 kilómetros al año.
- c) Los beneficios generados, una vez descontados los costes derivados de la explotación ferroviaria, no se emplean en su totalidad en la financiación de asociaciones o entidades ferroviarias preservadoras que realicen actividades ligadas a la conservación del patrimonio ferroviario.

3. La contabilización de los kilómetros 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 los artículos 11.3.e) y 12.3.j), considerando exclusivamente las circulaciones con viajeros.

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 4. *Vehículos ferroviarios históricos operativos y no operativos.*

1. Se entiende por vehículo ferroviario histórico operativo el que, cumpliendo lo establecido en los artículos 2 y 5, dispone de autorización de circulación por la Red Ferroviaria de Interés General cumpliendo la normativa de todo tipo que le resulte aplicable para asegurar 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. Dentro de los vehículos ferroviarios históricos operativos se considerarán vehículos operativos-apartados aquéllos en los que concurra alguna de las siguientes situaciones:

- a) Periodo de inactividad durante el cual no haya circulado (paralización) de entre uno y cinco años.
- b) Encontrarse fuera de ciclo de mantenimiento.
- c) Haber sufrido una avería o accidente que imposibilite su circulación.

Para que estos vehículos operativos-apartados puedan volver a circular deberán superar la intervención programada reflejada en el Plan de Mantenimiento en función del tiempo de paralización o someterse al mantenimiento correctivo que considere adecuado la entidad encargada del mantenimiento.

Cuando un vehículo ferroviario histórico lleve en situación de operativo-apartado durante un periodo superior a cinco años, 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 5. *Catalogación de vehículos ferroviarios históricos.*

1. De acuerdo con lo dispuesto en la disposición adicional cuarta del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, a la fundación del sector público denominada «Fundación de los Ferrocarriles Españoles» le corresponde la catalogación como vehículos ferroviarios históricos de aquellos en los que concurran las condiciones para alcanzar dicha consideración según lo establecido en el artículo 2.1.

2. La declaración como Bien de Interés Cultural, entre otras figuras análogas de protección patrimonial 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. A estos efectos, el órgano que haya emitido la citada declaración deberá notificarla a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles al efecto de la inclusión del vehículo en el Catálogo de vehículos ferroviarios históricos.

Asimismo, en el caso de que se declare un vehículo ferroviario bien de interés cultural, patrimonial o figura de análoga protección sin establecer su calificación como histórico, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles podrá promover de oficio su catalogación.

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles tratará de recabar la información disponible del vehículo objeto de protección, especialmente la reflejada en el artículo 6.2 letras a) y e).

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, empresas ferroviarias, entidades ferroviarias que operen trenes históricos, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, así como por todos aquellos que acrediten un

interés legítimo en su consulta. La Fundación de los Ferrocarriles Españoles podrá facilitar la consulta pública del catálogo por los medios que establezca.

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.

Artículo 6. *Solicitud de catalogación de vehículos ferroviarios históricos.*

1. Para solicitar la catalogación de un vehículo como histórico deberá formularse la correspondiente solicitud, acompañada de la documentación que se relaciona en el apartado siguiente, dirigida a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Dicha solicitud podrá 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, sin perjuicio de la obligación de las personas jurídicas de relacionarse electrónicamente con la administración, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14.2 de la citada norma.

2. 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, incluyendo referencia a su número de identificación nacional, en caso de disponer de él.

b) Indicación 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 el artículo 4. En caso de vehículos que, por no estar ya en activo, no tuvieran entidad encargada del mantenimiento, informe relativo al estado del vehículo junto con una propuesta de clasificación, firmado por 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) n.º 445/2011 de la Comisión.

d) Escrito de conformidad del propietario y el poseedor, estableciendo, en su caso, cualquier posible límite de utilización que consideren necesario 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. La entidad encargada del mantenimiento, en el informe descrito en el apartado 2 letra c), deberá refrendar estos límites de utilización, establecer otras posibles limitaciones o no establecer ninguna.

e) Listado de la documentación disponible del vehículo, especialmente la relativa a su expediente de mantenimiento, manuales de conducción, así como toda aquella que se prevea de utilidad de cara a la conservación y utilización del vehículo.

3. Los vehículos ferroviarios que se desee catalogar y que no vayan a ser clasificados como operativos, por no estar en condiciones de circular o porque así lo determine su propietario o poseedor, no tendrán que cumplir el apartado 2, letras b) y c) en lo referente a la inscripción en el REV y a la designación de entidad encargada del mantenimiento. Para la posterior reclasificación a operativos de estos vehículos, se deberá seguir lo indicado en el artículo 28.

Artículo 7. *Resolución sobre la solicitud de catalogación de vehículos ferroviarios históricos.*

1. La Fundación de los Ferrocarriles Españoles evaluará el expediente en relación con todos los elementos especificados en el artículo anterior. En el caso de que se considere que la solicitud no reúne los requisitos que señala el artículo 66 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, o que la documentación aportada no es correcta, se requerirá al interesado para que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 68 de la citada norma, subsane la falta o acompañe los documentos preceptivos.

2. La Fundación de los Ferrocarriles Españoles resolverá de manera motivada sobre la solicitud de catalogación del vehículo ferroviario y notificará la resolución dictada dentro de un plazo de tres meses desde la fecha de recepción de la solicitud. Transcurrido el plazo establecido en el apartado anterior sin resolución expresa se entenderá estimada la solicitud.

3. En caso de que la resolución de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles desestime la solicitud de catalogación se podrá interponer una reclamación ante la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el plazo de un mes desde su notificación. Dicha reclamación irá acompañada de la documentación que conforma el correspondiente expediente y podrá presentarse por cualquiera de los medios indicados en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, de manera previa a la resolución de la reclamación, podrá recabar un informe de la Fundación de los Ferrocarriles, debiendo emitir esta última el citado informe en el plazo de un mes. Asimismo, podrá requerir al reclamante información o documentación complementaria, para cuya entrega fijará un plazo de diez días, ampliables a cinco más a petición del interesado o por propia iniciativa, cuando los documentos requeridos presenten dificultades especiales. Transcurrido el plazo anterior, sin atender el requerimiento efectuado, 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.

4. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria resolverá de manera motivada sobre las reclamaciones efectuadas y notificará al reclamante y a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles las resoluciones dictadas dentro de un plazo de tres meses desde la fecha de su interposición.

Transcurrido el plazo establecido en el apartado anterior sin resolución expresa se entenderá desestimada la reclamación. Contra las resoluciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá interponerse recurso contencioso administrativo.

Artículo 8. *Efectos de la resolución de catalogación de vehículos ferroviarios históricos.*

1. 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 la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Estos casos y los descritos en el apartado 3 llevarán aparejada la salida del catálogo de vehículos ferroviarios históricos de los vehículos afectados.

La solicitud de reversión o modificación de la catalogación deberá ser presentada por el propietario o el poseedor del vehículo en los términos descritos en el artículo 6.1, junto con la documentación que permita apreciar la excepcionalidad del caso. A la tramitación de estas solicitudes les será de aplicación lo dispuesto en el artículo 7.

2. La resolución de catalogación como vehículo ferroviario histórico supone que estos bienes culturales integran el Patrimonio Histórico Español, en virtud del apartado segundo del artículo 1 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español. Para garantizar su protección, los vehículos ferroviarios históricos que posean una especial singularidad y relevancia podrán ser declarados Bien de Interés Cultural, o incluidos en el Inventario General de Bienes Muebles, por las Administraciones competentes de acuerdo con lo dispuesto en la legislación vigente.

3. En los vehículos catalogados como históricos que no sean objeto de la especial protección expresada en el apartado anterior, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles deberá certificar, en su caso, la destrucción, deterioro o pérdida accidental de los elementos o características que dieron lugar o fundamentaron su catalogación. Lo anterior se hará de oficio, al advertir por cualquier medio tales circunstancias, o bien, a petición del propietario o poseedor, al ser informado por éstos.

El deterioro o la destrucción de forma deliberada y consciente de cualquier vehículo ferroviario catalogado como histórico, así como de sus elementos significativos, podrá dar lugar a la aplicación del régimen sancionador incluido en la referida Ley 16/1985, de 25 de junio.

4. Atendiendo a las características del vehículo, así como a su estado, y a fin de favorecer su conservación, la resolución de catalogación podrá incluir aquellos usos que se consideren incompatibles con la catalogación como vehículo histórico, en base al informe

descrito en el artículo 6.2 c) y, en casos de especial relevancia debidamente justificados en la resolución, por parte de quien resuelva la catalogación. Asimismo, podrá incluirse la posibilidad de realizar servicios de transporte ferroviario con el vehículo en el sentido expresado por el artículo 3.2. Si la referida resolución no incluyera estos aspectos, se entenderá que el vehículo está reservado a un uso histórico y la incompatibilidad de realizar, con el mismo, servicios de transporte ferroviario, según lo previsto en la disposición adicional primera.

5. La Fundación de los Ferrocarriles Españoles comunicará a los administradores de infraestructuras las resoluciones de catalogación de vehículos ferroviarios históricos, así como las de reversión o modificación de dicha catalogación.

CAPÍTULO II

Condiciones relativas al personal que opere trenes históricos

Artículo 9. *Personal afectado.*

1. Esta orden se aplica a todo el personal que, en el ámbito ferroviario, vaya a realizar funciones relacionadas con la seguridad en la circulación en relación con los trenes históricos:

- 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.
- f) Personal de servicio.

2. Al personal antes relacionado le será de aplicación, en todo lo no regulado por la presente orden, lo dispuesto en 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.

3. Respecto al personal de circulación y al personal de infraestructura, no cabe establecer 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 de este.

4. Asimismo, la orden será de aplicación al siguiente personal, cuyas funciones se describen y regulan en los artículos siguientes:

- a) Responsable de vehículo ferroviario histórico.
- b) Responsable de tren histórico.

Artículo 10. *Responsable de vehículo ferroviario histórico.*

1. La entidad ferroviaria preservadora o depositaria de cada vehículo ferroviario histórico operativo designará un responsable único de dicho vehículo. No obstante, podrán designarse uno o varios suplentes que puedan ejercer las atribuciones previstas en caso de ausencia del titular.

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 en virtud de cualquier título jurídico válido.

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 o administrador de infraestructuras o bien en entidades dedicadas al mantenimiento de vehículos ferroviarios que operen o hayan operado en la Red Ferroviaria de Interés General de, al menos, cinco 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.

Alternativamente, podrán desempeñar este puesto las personas con experiencia de al menos cinco años en la gestión, restauración, mantenimiento de vehículos ferroviarios históricos custodiados por entidades ferroviarias preservadoras o depositarias. Dicha experiencia se acreditará mediante certificado emitido por las entidades en las que el interesado haya desarrollado tales actividades.

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.

Artículo 11. *Nombramiento y atribuciones del responsable de vehículo ferroviario histórico.*

1. El nombramiento como responsable del vehículo y, en su caso, el de los suplentes, deberá estar acordado por la persona física que ostente la representación legal de la entidad ferroviaria preservadora del vehículo histórico y tendrá carácter indefinido hasta que se acuerde su sustitución.

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

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

a) Cuando los vehículos históricos sean locomotoras o automotores, deberá comprobar y certificar 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 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:

i) disponer en lugares visibles a los mismos, las indicaciones que deben atender en relación con su seguridad y la del resto de posibles usuarios.

ii) las actuaciones a seguir en caso de emergencia. Dichas indicaciones se darán en formato accesible para las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida y, preferentemente, en forma de pictogramas.

iii) disponer los medios de extinción de incendios y los elementos de iluminación de emergencia o fotoluminiscentes para evacuar el vehículo en caso necesario de conformidad con la normativa aplicable y, en su caso, mediante el proceso de gestión del riesgo que se describe en el artículo 24 y las referencias contenidas en el artículo 23.4.

Todas estas indicaciones se darán en formato accesible para las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida y, preferentemente, en forma de pictogramas.

e) Elaborar y entregar con carácter anual a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria una declaración responsable sobre la actividad del vehículo donde consten los trenes de los que ha formado parte con indicación de los trayectos y los kilómetros recorridos. Dicha declaración, con los datos del año anterior, deberá entregarse en los primeros treinta días del año natural. En caso de entidades ferroviarias preservadoras o depositarias con varios vehículos, esta declaración podrá entregarse de manera conjunta. La citada Agencia podrá requerir en cualquier momento aclaraciones o justificación del contenido de dicha declaración.

Artículo 12. *Responsable de tren histórico.*

1. El responsable de tren histórico 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 de este, conforme a los criterios anteriores, mediante resolución expresa de su representante legal. En los movimientos complementarios del tren realizados sin viajeros, podrá viajar su responsable si éste lo considera necesario. En los trenes que realicen traslados de vehículos históricos no será necesario nombrar un responsable de tren, a los efectos contenidos en este artículo.

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, así como que se ha gestionado adecuadamente el riesgo de conformidad con lo previsto en los artículos 24 y 50, 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 infraestructuras que deba conceder la capacidad de infraestructura necesaria.

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

d) En caso necesario, apoyará a la empresa ferroviaria en la comprobación de 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 condiciones de explotación que les afecten, así como de las medidas de seguridad mínimas a adoptar en el interior del tren, 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. Dichas medidas, habrán quedado establecidas mediante el proceso de gestión del riesgo que se describe en el artículo 50. Asimismo, se informará del nivel de accesibilidad del tren histórico.

h) Se encontrará presente en la preceptiva inspección previa a la salida del tren descrita en el artículo 51.

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 en los primeros treinta días del año natural una declaración responsable en la que conste como mínimo: fecha de circulación del tren, horario, trayecto, kilómetros recorridos, así como la composición del mismo. La citada Agencia podrá requerir en cualquier momento aclaraciones o justificación del contenido de dicha declaración. Asimismo, facilitará, en su caso, a los responsables de vehículos históricos que integren el tren los datos suficientes para elaborar la declaración responsable que se describe en el artículo 11.3.e).

4. 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 10. Dicha delegación deberá realizarse por escrito.

Artículo 13. *Personal de operaciones del tren.*

1. El personal de operaciones de trenes históricos deberá contar necesariamente con la habilitación establecida en el título IV de la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre 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.

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 14. *Formación adicional para la obtención del certificado de auxiliar de cabina para vehículos ferroviarios históricos.*

1. La obtención del certificado de auxiliar de cabina para vehículos ferroviarios históricos podrá requerir que dicho personal esté dotado de una formación adicional respecto de la establecida con carácter general en el artículo 21.2.b) de la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre. Esta formación adicional estará relacionada con las especificidades de cada vehículo histórico, de forma que les permita asistir al maquinista en caso de avería sobrevenida de los sistemas de control, mando y señalización durante la marcha, en su caso, así como tener conocimientos sobre el funcionamiento y uso de los dispositivos de freno de emergencia e inmovilización de los vehículos.

Dicha formación deberá ser impartida en centros de formación de personal ferroviario homologados por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de acuerdo con la Orden 2872/2010, de 5 de noviembre, por un formador nombrado por el director del centro, a propuesta, en su caso, del responsable del vehículo histórico.

2. Los formadores deberán contar con conocimientos técnicos suficientes sobre el vehículo histórico de que se trate, acreditable mediante una experiencia como maquinista en líneas de la Red Ferroviaria de Interés General no inferior a cinco años y estar o haber estado habilitados para conducir dicho vehículo.

3. Para aquellos vehículos históricos que, por su antigüedad, características o singularidad, sea inviable que los formadores puedan cumplir con el criterio de habilitación establecido en el apartado 2, bastará con que el formador acredite tener conocimientos técnicos suficientes sobre el vehículo histórico y estar auxiliado por personal de taller dedicado, en su caso, a su restauración o al mantenimiento y su conservación. Asimismo, deberá haber ejercido como maquinista en líneas de la Red Ferroviaria de Interés General durante un mínimo de diez años. Los conocimientos técnicos aludidos se acreditarán mediante declaración responsable firmada por el interesado, pudiendo requerir tanto el responsable del vehículo histórico como el director del centro de formación homologado justificar el contenido de dicha declaración.

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 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 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, según establece el artículo 22 de la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, pudiendo ser suspendido o revocado cuando así lo sea la habilitación de auxiliar de cabina del titular.

Artículo 15. *Personal de conducción de trenes históricos.*

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 el vehículo, siendo el responsable de la conducción del tren.

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, se seguirá lo dispuesto en el citado reglamento. Cuando el vehículo histórico no esté dotado de sistema de protección, deberá conducir el mismo un maquinista que cumpla los requisitos de los apartados anteriores, que dirigirá la marcha, asistido por otro maquinista o por un auxiliar de cabina con habilitación ampliada para colaboración con el maquinista en líneas no equipadas. En estas situaciones, además, la velocidad máxima de circulación será la que establezca la gestión del riesgo descrita en el artículo 50 sin superar los 100 km/h, sin perjuicio de que la velocidad máxima del vehículo o de la infraestructura sea inferior.

4. 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, aunque presten servicio en trenes no considerados históricos.

5. En los servicios excepcionales de carácter único que utilicen trenes históricos no se aplicará a los maquinistas que desarrollen su actividad por cuenta de entidades ferroviarias, el requisito de ser titular de un certificado o habilitación para una parte determinada de la infraestructura, siempre que durante la conducción aquéllos estén acompañados de otro maquinista que posea el certificado o habilitación válido requerido para la infraestructura de que se trate. Esto será aplicable a los vehículos históricos que, por su antigüedad, características o singularidad, requieran un tratamiento excepcional al resultar poco viable encontrar maquinistas habilitados del vehículo que lo estén también de la infraestructura.

6. Los criterios para la formación específica sobre la habilitación de infraestructura serán los establecidos 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.

Artículo 16. *Formación específica para la obtención del 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 de formación de personal ferroviario homologado por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de acuerdo con la Orden 2872/2010, de 5 de noviembre, por un formador con conocimientos técnicos suficientes relacionados con la conducción del vehículo, nombrado por el director del centro de formación homologado que, a juicio de éste, siguiendo los criterios de los apartados siguientes, disponga de tales conocimientos. 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 en el plazo de un mes. Transcurrido dicho plazo sin que esta se manifieste, se entenderá su conformidad con el citado programa.

3. Los conocimientos técnicos suficientes sobre el vehículo histórico, aludidos en el apartado anterior, se podrán acreditar justificando estar o haber estado habilitado para conducir el vehículo y contar con una experiencia como maquinista en líneas de la Red Ferroviaria de Interés General no inferior a cinco años.

En los casos en los que la habilitación no esté vigente, a criterio del responsable del vehículo y en cualquier caso si ésta llevara caducada más de cinco años, se deberá proporcionar al formador la documentación disponible del vehículo, incluyendo los manuales de conducción y acceso al mismo, así como al personal de mantenimiento, durante un mínimo de 40 horas, para poder refrescar los conocimientos sobre el vehículo.

4. Tanto los formadores como los asesores de formación serán propuestos por el responsable del vehículo histórico y nombrados por el director del centro de formación homologado. Los formadores de la formación práctica deberán estar en posesión de licencia de maquinista en vigor y, al menos, un certificado válido.

5. La formación práctica de conducción efectiva se efectuará en circulaciones por la Red Ferroviaria de Interés General. Para ello, el propietario o el poseedor del vehículo ferroviario histórico a través de la empresa ferroviaria que opere el tren donde se esté formando al personal, solicitará al administrador de infraestructuras los tramos, surcos y horarios precisos. A dichas circulaciones no les será de aplicación canon alguno por el uso de la infraestructura.

6. 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.

Artículo 17. *Asesores de formación para la obtención del certificado de conducción de vehículos históricos especiales.*

1. En los vehículos ferroviarios históricos especiales en los que, por su antigüedad, características o singularidad, sea inviable contar con formadores que cumplan el criterio de habilitación establecido en el artículo 16.3, estos deberán ser asistidos por un asesor de formación que cuente con conocimientos técnicos del vehículo. En todo caso, el formador deberá acreditar haber ejercido como maquinista en líneas de la Red Ferroviaria de Interés General durante un mínimo de cinco años.

2. Se deberá proporcionar al asesor de formación y al formador la documentación disponible del vehículo, incluyendo los manuales de conducción. Durante un mínimo de 80 horas, el responsable del vehículo, el asesor de formación y formador analizarán la documentación disponible y establecerán el programa formativo a emplear por el formador para habilitar del vehículo al personal de conducción.

3. En el caso excepcional de que la documentación disponible se estime insuficiente para establecer un programa formativo adecuado, el responsable del vehículo, el asesor de formación junto con el personal necesario que participe en el mantenimiento del vehículo o haya participado en su rehabilitación o reconstrucción, elaborarán un programa formativo de mínimos y un manual de conducción que permitan formar sobre el manejo y conducción del vehículo.

4. El asesor de formación deberá cumplir las condiciones siguientes:

a) Tendrá conocimientos técnicos del vehículo histórico adquiridos durante el proceso de rehabilitación o reconstrucción del vehículo o durante el proyecto y construcción de réplicas, en su caso.

b) Deberá contar con una experiencia laboral de, al menos, tres años en alguna organización dedicada a la fabricación o al mantenimiento de vehículos ferroviarios o experiencia en algún proyecto de similares características.

c) Podrá ser personal de la organización donde se hayan desarrollado las fases de planificación, proyecto y fabricación, rehabilitación o reconstrucción del vehículo.

d) Podrá, asimismo, pertenecer a la entidad ferroviaria preservadora depositaria del vehículo, cuando en las instalaciones de la referida entidad se hayan desarrollado principalmente las fases de planificación, proyecto y fabricación, rehabilitación o reconstrucción del vehículo.

Artículo 18. *Personal con capacidad para acreditar o certificar la aptitud para el servicio.*

1. El personal con capacidad para acreditar o certificar 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 19. *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 artículo 18.1 será necesario acreditar una experiencia mínima de dos 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:

- a) Locomotoras de vapor.
- b) Locomotoras diésel.
- c) Locomotoras eléctricas.

- d) Automotores diésel.
- e) Automotores eléctricos.
- f) Coches de viajeros.
- g) Vagones de mercancías.
- h) 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, cinco 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 categoría 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.

Artículo 20. *Otro personal de servicio en trenes históricos.*

Mediante el proceso de gestión del riesgo que se describe en el artículo 50, la empresa ferroviaria establecerá el personal de servicio necesario, adicionalmente al responsable de tren o al personal de conducción, que debe formar parte de la dotación del tren, durante su circulación, así como su formación, competencias y habilitaciones, en su caso.

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 una gestión del riesgo genérica que cubra las casuísticas de los trenes históricos que opere.

CAPÍTULO III

Régimen de las autorizaciones de circulación de vehículos ferroviarios históricos

Artículo 21. *Autorización de circulación de vehículos históricos operativos: aspectos generales y solicitud.*

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.

Las solicitudes podrán presentarse en los lugares previstos en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 14.2 de la citada norma.

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 de este, 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 26, a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, por parte del propietario o de su poseedor.

d) Modificación de la inscripción existente en el Registro Europeo 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 atribuciones descritas en el artículo 11, 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 23, 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 su poseedor.

k) Datos sobre la existencia de personal habilitado para la conducción del vehículo, así como de personal capacitado para su mantenimiento. En defecto de lo anterior, documentación que posibilite dar la formación necesaria en las materias de conducción y mantenimiento del vehículo tales como manuales de conducción, así como personas con conocimientos suficientes del vehículo en relativo a su funcionamiento y manejo para asesorar convenientemente a los formadores o para impartir la formación correspondiente.

Artículo 22. *Tramitación de la autorización de circulación de vehículos históricos operativos.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria evaluará el expediente en relación con todos los elementos especificados en el artículo anterior.

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, de acuerdo con lo establecido en el artículo 68 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

2. 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 de circulación. Dicho informe se entenderá favorable si no se emitiese y notificase a la citada Agencia en el plazo de dos meses.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria resolverá de manera motivada la solicitud formulada y notificará la resolución dictada 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.

Las resoluciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria ponen fin a la vía administrativa. Contra las mismas, se podrá interponer recurso potestativo de reposición, de acuerdo con lo establecido en el artículo 124 de la Ley 39/2015.

4. 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 23. *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 tuvieron 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, automático, inagotable, moderable en el apriete y afloje, 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 vehículos destinados a viajeros deberán equiparse con los dispositivos de freno a), c) y aparatos de alarma. 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 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 su remolque, 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 y en el citado reglamento, para mantener en un nivel aceptable 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 luminosa de cola formada por las señales propias del vehículo o por señales portátiles colocadas en soportes laterales.

f) Dispositivo de aviso acústico en el vehículo de cabeza.

4. En materia de protección contra el fuego, deberán existir en los vehículos ferroviarios históricos medios de extinción adecuados y suficientes, a juicio del responsable del vehículo y teniendo en cuenta el criterio de la entidad encargada del mantenimiento, basándose en la gestión de los posibles riesgos, así como una iluminación de emergencia o bien elementos fotoluminiscentes que garanticen la evacuación del vehículo en caso necesario.

Podrá tomarse como referencia, tras la realización del correspondiente proceso de gestión del riesgo, que los medios aludidos en el párrafo anterior son adecuados y suficientes si éstos están en condiciones de ser utilizados satisfactoriamente, en caso necesario, y se corresponden con los que estuviera dotado el vehículo ferroviario durante su etapa en explotación comercial, con un mínimo de un extintor portátil por cada plataforma de acceso al vehículo desde el exterior y otro en cada cabina de conducción, colocados en un lugar visible, accesible y conformes con la normativa de aplicación.

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 caso necesario. En todo caso, deberán ir cerradas tanto la puerta de intercomunicación posterior del vehículo de cola como la delantera del primer coche remolcado de la composición. El resto de las puertas de intercomunicación entre vehículos podrán permanecer abiertas permitiendo a los usuarios moverse libremente a lo largo de la composición excepto hacia posibles áreas restringidas que pudieran establecerse. Para ello, las pasarelas correspondientes junto con los fuelles o burletes de goma deberán estar en buen estado y su posición convenientemente verificada.

Artículo 24. *Actuación en los casos de imposibilidad de cumplimiento de características técnicas exigibles.*

1. Los vehículos ferroviarios históricos que, al concurrir condiciones excepcionales por su antigüedad o singularidad, no puedan cumplir alguna o varias de las características técnicas establecidas en el artículo 23, podrán contar con autorización de circulación en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés General emitida por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

Para que la circulación pueda hacerse efectiva, se deberá llevar a cabo un proceso de gestión del riesgo siguiendo la metodología indicada en el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 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.º 352/2009, acompañado, en su caso, de un informe de evaluación independiente emitido por un organismo evaluador de la seguridad acreditado según dicho reglamento.

2. En el informe de evaluación independiente 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 seguridad para llevar los mismos a un nivel de seguridad aceptable. La circulación se efectuará al amparo de una consigna de uso general elaborada por el administrador de infraestructuras si así se concluye del proceso de gestión del riesgo o si dicho administrador lo considerara necesario.

3. El requerimiento del proceso de gestión del riesgo, con informe de evaluación independiente emitido por un organismo evaluador de la seguridad, si este resultara procedente y, en su caso, 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 25. *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- apartado o no operativo. La reclasificación a operativo- apartado o a no operativo dará lugar, respectivamente, a la suspensión de la autorización de circulación o a su revocación.

En los casos en que no se aporte la citada documentación, la Agencia entenderá que el vehículo ferroviario histórico no está operativo, lo que dará lugar a la suspensión de la autorización, según lo previsto en el artículo 36.2 f).

3. Cualquier cambio en la documentación reflejada en el artículo 21.2, 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 26. *Registro y numeración de vehículos ferroviarios históricos.*

1. Los vehículos ferroviarios históricos operativos autorizados a circular deberán figurar como en activo en el Registro Europeo de Vehículos.

2. Los vehículos no operativos podrán figurar en dicho registro 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.

3. 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 número será otorgado por dicha Agencia.

Dicho NVH será el que a partir de ese momento se utilizará como Número de Vehículo Europeo (NVE), a efectos de registro, tal y como se establece en el apartado 2 de este artículo.

4. Para favorecer la trazabilidad y el reconocimiento de estos vehículos, las siete últimas cifras del número UIC o NVE o bien la numeración nacional que tuviera el vehículo previamente a su clasificación como histórico podrán aparecer en los laterales, 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.

5. 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 registro de material rodante ferroviario gestionado por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias junto con los datos que consten en los archivos e inventario de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y de otras entidades ferroviarias o administradores de infraestructura. 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 27. *Autorización a vehículos ferroviarios históricos 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.

2. Los vehículos ferroviarios históricos operativos-apartados por no haber circulado durante un periodo superior a un año e inferior a cinco, 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.

3. Conseguida la clasificación como operativo, se someterá al proceso de autorización descrito en los artículos 21 y 22, en caso de no contar con autorización de circulación, o bien se dejará sin efecto la suspensión en caso de estar la autorización suspendida en aplicación del artículo 36.

Artículo 28. *Autorización a vehículos ferroviarios históricos no operativos.*

1. Los vehículos no operativos por llevar en situación de operativo- apartado más de cinco años 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 el apartado siguiente. Conseguida la clasificación como operativo, se someterán al proceso de autorización descrito en los artículos 21 y 22.

2. El informe técnico de la entidad encargada del mantenimiento asignada al vehículo podrá contener:

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

b) Informe 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 de dichas intervenciones.

c) 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 kilómetros incluyendo, al menos, una parada intermedia.

d) Proceso de gestión del riesgo junto con el correspondiente informe de evaluación independiente de un organismo evaluador de la seguridad acreditado según el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 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.º 352/2009. Se gestionarán adecuadamente los posibles riesgos que se puedan generar por la introducción en el sistema ferroviario del vehículo histórico, estableciendo las medidas de seguridad necesarias para mantener el riesgo en un nivel aceptable.

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

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

3. En el caso de vehículos ferroviarios históricos cuya autorización para circular lleve revocada menos de cinco años, el informe técnico de la entidad encargada del mantenimiento deberá contener como mínimo lo expuesto en el apartado 2 letras a), b) y, en su caso, f); quedando a criterio de la entidad encargada del mantenimiento, la entrega del informe de evaluación independiente del proceso de gestión del riesgo llevado a cabo (letra d).

4. Cuando el vehículo lleve suspendido más de cinco años o cuando el estado del vehículo requiera de una reconstrucción general para volver a estar en condiciones de circular, el contenido del informe técnico será el expuesto en el apartado 2 letras a), b), c), d) y, en su caso, e) y f).

5. 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 los artículos 31, 32 y 33.

Artículo 29. *Restauración, reconstrucción y réplicas.*

1. A los efectos de esta orden ministerial, se distinguen las siguientes actuaciones sobre vehículos ferroviarios clasificados como históricos o que pudieran cumplir los criterios para ser considerados como tales:

a) Restauración: Actuación realizada sobre un vehículo ferroviario basada fundamentalmente en la reparación de elementos o partes del interior y de la caja deteriorados, sin afectar o afectando de forma muy leve a la estructura del vehículo, bastidor o bogies, siendo el estado de conservación del vehículo tal, que sea posible su traslado a través de la red ferroviaria.

b) Reconstrucción: Actuación realizada sobre un vehículo ferroviario o restos significativos de su estructura, caja o bastidor con un estado de conservación muy deficiente, de forma que sea inviable su traslado a través de la red ferroviaria.

c) Réplica: Construcción de un vehículo nuevo basándose en el diseño original de un modelo antiguo que se quiere reproducir de forma completa.

2. La actuación de restauración podrá incluir trabajos de adaptación tecnológica compatibles con la catalogación como vehículo ferroviario histórico. Esta actuación se gestionará como una modificación, según se regula en los artículos 31, 32 y 33, pese a que pudiera no contar todavía con la calificación de vehículo ferroviario histórico operativo.

3. Las actuaciones de reconstrucción y réplicas se regirán por el régimen general de autorizaciones de vehículos ferroviarios. Excepcionalmente, si la actuación se realiza conservando estrictamente las técnicas y materiales del vehículo original o del modelo que se reproduce y se atiende a su singularidad, podrá autorizarse la circulación de los vehículos reconstruidos según lo descrito en el artículo 28. En cuanto a las réplicas, podrá tenerse en cuenta este tratamiento excepcional para determinar ciertas excepciones de cumplimiento de la normativa general, a valorar por la entidad de autorización de vehículos ferroviarios.

Artículo 30. *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 5.

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 28. Conseguida la clasificación como operativo, se someterá al proceso de autorización descrito en los artículos 21 y 22.

2. Excepcionalmente, 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 5.

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 28. Conseguida la clasificación como operativo, se someterá al proceso de autorización descrito en los artículos 21 y 22.

Artículo 31. *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.

En dichas modificaciones, se podrán emplear materiales, componentes o técnicas constructivas modernas para mejorar el estado general del vehículo ferroviario histórico y, en consecuencia, reducir 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. El promotor de la modificación estudiará la viabilidad de incrementar los niveles de accesibilidad del vehículo o de cumplir las normas de accesibilidad universales e incorporará, en su caso, dentro de la descripción de la modificación, las medidas que puedan adoptarse a este fin.

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 vehículo 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 promotor de la modificación en el expediente de dicha circunstancia.

Artículo 32. *Comunicación y tramitación de las modificaciones de vehículos ferroviarios históricos.*

1. Las modificaciones sobre vehículos ferroviarios históricos deberán ser comunicadas a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Esta comunicación se presentará en los lugares previstos en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. Deberán gestionarse específicamente los riesgos que pudieran generarse por una mala o defectuosa implementación de la modificación.

2. La documentación mínima a presentar junto con la comunicación de la modificación para tramitar las modificaciones con posible afección a la seguridad que se quieran introducir en un vehículo histórico operativo será la siguiente:

a) Datos del promotor de la modificación que realiza la comunicación, 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 promotor de la misma, 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) Determinación del posible impacto en la seguridad 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. Para ello se aplicará la metodología establecida en el anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria evaluará la documentación descrita en el apartado anterior y en el plazo de un mes a partir de la recepción de la comunicación, notificará al interesado lo siguiente:

- a) Si es necesario aportar documentación o información adicional.
- b) Si la modificación, por su envergadura o características, requiere autorización previa de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.
- c) Si la modificación se puede implementar sin autorización previa.

La documentación o información adicional, en su caso, deberá aportarse en un plazo de diez días hábiles, ampliables a cinco más a petición del interesado o por propia iniciativa, cuando los documentos requeridos presenten dificultades especiales.

Artículo 33. *Autorización de las modificaciones de vehículos ferroviarios históricos.*

1. En los casos de modificación que requieran autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en la notificación descrita en el artículo 32.3.b se requerirá al promotor de la modificación que aporte una solicitud de autorización de modificación junto con la siguiente documentación:

- 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 expediente de mantenimiento del vehículo mediante informe de la entidad encargada del mantenimiento.
- c) Proceso de gestión del riesgo realizado con la metodología descrita en el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril, con informe de evaluación independiente emitido por un organismo evaluador de la seguridad. La decisión sobre si es necesario elaborar y presentar la documentación indicada en este punto será tomada por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria teniendo en cuenta los criterios establecidos en el artículo 4 del citado reglamento.

Las solicitudes podrán presentarse en los lugares previstos en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, sin perjuicio de la obligación de las personas jurídicas de relacionarse electrónicamente con la administración, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14.2 de la citada norma.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria evaluará el expediente en relación con todos los elementos especificados en el apartado anterior.

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, de acuerdo con lo previsto en el artículo 68 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá solicitar informe al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias o, en su caso, a otros administradores de infraestructura, relativo a la posible repercusión de la modificación sobre la infraestructura ferroviaria, sus instalaciones, así como en la seguridad en la circulación. 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 del expediente.

4. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria resolverá de manera motivada sobre la solicitud y notificará la resolución dictada dentro de los tres 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.

Las resoluciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria que otorguen o denieguen autorizaciones de modificación de vehículos ferroviarios históricos ponen fin a la vía administrativa. Contra las mismas, se podrá interponer recurso potestativo de reposición de acuerdo con lo establecido en el artículo 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Artículo 34. *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 infraestructuras de la red sobre la que 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 IV

Inspecciones, suspensión y revocación de autorizaciones de circulación

Artículo 35. *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 de los administradores de infraestructuras ferroviarias para realizar las inspecciones objeto de este artículo, aportando estos últimos los medios que se requieran en los plazos y las condiciones que se establezcan mediante el correspondiente acuerdo de colaboración.

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 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 36, 37 y 38.

Todo lo anterior sin perjuicio de la capacidad del administrador de infraestructuras 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 36. *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 un año o el vehículo ferroviario histórico se clasifique 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 35, 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 25.2 o bien, tras el análisis de la misma, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria establezca que procede clasificar el vehículo ferroviario como operativo-apartado en función del tiempo que éste lleve sin funcionar.

g) Se detecte la realización de prácticas de conducción para la obtención de la Licencia y el Diploma de maquinista o cualquier otro uso excluido en la autorización de circulación o en la resolución de catalogación.

h) No se demuestre adecuadamente ante los servicios de inspección de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria que los beneficios generados, una vez descontados los costes derivados de la explotación ferroviaria, se emplean en la financiación de asociaciones o actividades ligadas a la conservación del patrimonio en su totalidad.

i) Se hayan realizado modificaciones en vehículos no comunicadas a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o no autorizadas, en el caso de modificaciones que hubieran requerido dicha autorización.

3. A los efectos de las letras d) y e) del apartado anterior, podrá entenderse que se afecta a la seguridad, cuando se detecten dos o más anomalías o defectos críticos (no conformidades), según los procedimientos de supervisión de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en un vehículo ferroviario histórico en, al menos, dos inspecciones efectuadas en los últimos doce meses.

Con respecto a las letras g), h) e i) del apartado anterior, serán los servicios de inspección de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria los que evidencien mediante inspección o análisis documental que se dan dichas circunstancias.

4. La suspensión de la autorización de circulación de un vehículo ferroviario histórico dará lugar a que éste sea clasificado como operativo-apartado.

Artículo 37. *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 o causas 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 cinco años o se clasifique el vehículo como no operativo.

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

3. 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 28.

Artículo 38. *Tramitación de la suspensión o revocación de la autorización de circulación de vehículos ferroviarios históricos.*

1. Iniciado el procedimiento de suspensión o revocación, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá adoptar las medidas provisionales que estime oportunas por razones de seguridad, incluida la suspensión inmediata, total o parcial, de la autorización de circulación.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará al titular de la autorización el inicio del procedimiento de suspensión o revocación para que, en el plazo de quince días, desde la fecha de la recepción de dicha notificación, pueda aportar cuantas alegaciones, documentos o informaciones estime convenientes.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria resolverá de manera motivada y notificará la resolución dictada sobre la suspensión o revocación en el plazo de un mes desde la finalización del plazo de alegaciones concedido, incluyendo un pronunciamiento expreso sobre las medidas provisionales adoptadas. Estas medidas quedarán sin efecto si transcurrido este plazo, el procedimiento no se ha resuelto. Transcurrido dicho plazo sin que se hubiera notificado la resolución de suspensión se producirá la caducidad del procedimiento, quedando sin efecto la suspensión.

Las resoluciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria serán siempre motivadas y ponen fin a la vía administrativa. Contra las mismas se podrá interponer recurso potestativo de reposición de acuerdo con lo establecido en el artículo 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. En tal caso, la decisión de revocación quedará suspendida de forma temporal, en tanto se resuelva definitivamente.

3. La suspensión o revocación se notificará a los administradores de infraestructuras para que procedan en consecuencia a la hora de permitir la circulación de un vehículo por su red y se anotará en sus registros o inventarios de vehículos. También se notificará a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles al efecto de mantener actualizado el Catálogo de vehículos ferroviarios históricos.

4. El titular de un vehículo ferroviario cuya autorización de circulación hubiera sido suspendida podrá solicitar a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria que deje sin efecto dicha suspensión cuando hayan sido subsanadas las deficiencias o causas que ocasionaron la misma, justificándolo convenientemente.

En el caso de deficiencias técnicas detectadas o incumplimiento del plan de mantenimiento, se justificará la subsanación mediante un informe de la entidad encargada del mantenimiento.

En cualquier caso, la autorización quedará suspendida durante un mínimo de doce meses una vez notificada al titular la suspensión de la autorización.

5. La decisión de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de suspender o revocar la autorización de circulación se consignará en el Registro Europeo de Vehículos.

6. La suspensión o revocación de la autorización de circulación de un vehículo ferroviario histórico no dará lugar a indemnización alguna a favor de su titular y se llevará a efecto sin perjuicio de la aplicación, en su caso, del régimen sancionador previsto en la normativa vigente.

CAPÍTULO V

Mantenimiento de vehículos ferroviarios históricos operativos

Artículo 39. *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 8.^a del Registro Especial

Ferrovionario. Dicha entidad encargada del mantenimiento será designada por el poseedor del vehículo ferroviario histórico, informando de dicha designación a su propietario.

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 los artículos 43 y 44.

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 externalizadas descritas en el artículo 40.

5. Los vehículos ferroviarios históricos que realicen servicios de transporte ferroviario, según lo establecido en el artículo 3.2, 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 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 40. *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, así como la 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 de este, 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 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 41. *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 Europeo de Vehículos 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 42. *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 el Registro Europeo de Vehículos 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 registro de material rodante ferroviario con información sobre los vehículos autorizados para circular por la Red Ferroviaria de Interés General que administren. En su caso, se comunicará dicha inscripción a otros posibles administradores de infraestructura para que mantengan actualizado su inventario de vehículos.

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) n.º 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 43. *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

cuenta 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 8.^a 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. 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.

4. 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.

5. 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.

Artículo 44. *Instalaciones de mantenimiento de vehículos ferroviarios históricos.*

1. 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.

2. Las intervenciones de mantenimiento preventivo, así como las operaciones de mantenimiento correctivo que se precisen tras averías o accidentes se efectuarán en centros de mantenimiento cuyas instalaciones sean adecuadas en función de la complejidad de las tareas a realizar, para lo que se seguirá el criterio de la entidad encargada del mantenimiento.

Con carácter general, no se admite la realización de intervenciones de mantenimiento preventivo en estaciones, terminales de transporte o plena vía y, en general, fuera de talleres ferroviarios o instalaciones análogas. En el caso de operaciones de mantenimiento correctivo, sólo se admitirá la realización fuera de talleres de las tareas imprescindibles para posibilitar el traslado del vehículo a una instalación adecuada para completar el mantenimiento correctivo necesario.

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. En los supuestos mencionados en el apartado anterior, 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. El titular de estos talleres deberá ser la entidad preservadora que posea o sea propietaria de los vehículos ferroviarios históricos sobre los que se efectúe el citado mantenimiento.

Mediante acuerdos entre entidades preservadoras, se permitirá que los centros de mantenimiento efectúen intervenciones de bajo nivel a vehículos ferroviarios históricos que no tengan su base habitual en el lugar donde estén ubicados los citados talleres.

5. 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.

CAPÍTULO VI

Régimen de seguridad y prestación de servicios

Artículo 45. *Régimen general de seguridad y prestación de servicios.*

1. La operación de trenes históricos en la Red Ferroviaria de Interés General cumplirá las normas de seguridad previstas en el título V de 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 infraestructuras 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 Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, 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 46. *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 promotoras de trenes históricos, 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 que habilite para transporte de viajeros regulada en los artículos 49 y siguientes de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

b) Contar con el certificado de seguridad único 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 gestionado adecuadamente en su sistema de gestión de la seguridad los riesgos específicos que conlleve la operación de trenes históricos, así como haber establecido las correspondientes medidas de seguridad. En el referido proceso de gestión del riesgo, 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, 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 47. *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, 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.

3. En la solicitud de capacidad de infraestructura se harán constar los datos que establezca el administrador de infraestructuras en su declaración sobre la red incluyendo 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 numeración 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-apartado.

g) Certificado de compatibilidad del tren con la ruta descrito en el artículo 49.2 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.

4. Con carácter previo a la circulación del tren histórico, el administrador de infraestructuras 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 el Registro Europeo de Vehículos).

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.

Artículo 48. *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 VII

Operación de trenes históricos

Artículo 49. *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 el REV 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.

Artículo 50. *Gestión del riesgo.*

1. Con carácter previo a la operación de un tren histórico, la empresa ferroviaria que vaya a operar el servicio ferroviario deberá realizar un proceso de gestión del riesgo que conlleve la operación conforme a lo establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013.

2. El proceso global de la evaluación del riesgo que comprende tanto un análisis (determinación de los peligros y estimación del riesgo) como una valoración del mismo (determinación de un nivel de riesgo aceptable) podrá tener una parte genérica, que cubra la operación de 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 proceso de evaluación del riesgo podrá cubrir uno o varios servicios ferroviarios efectuados con un tren histórico, si la composición del mismo no se altera o se mantiene dentro de unas configuraciones definidas 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 del procedimiento de gestión del riesgo que se realice, 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, competencias y habilitaciones exigidas, en el caso de personas con responsabilidades relacionadas con la seguridad en la circulación. 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.

e) 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.

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

g) Condiciones y verificación de la compatibilidad de los elementos de intercomunicación entre vehículos (pasarelas, burletes de goma o fuelles) para permitir a los viajeros, en su caso, moverse entre los vehículos del tren.

h) Posibilidad de limitar o impedir, en su caso, la apertura de las ventanas practicables para no permitir que los viajeros puedan asomarse fuera de los vehículos. Si ello no fuera posible, se dispondrán los indicadores de advertencia necesarios.

i) Modo según el cual el maquinista recibe la comunicación de las operaciones terminadas.

j) Si fuera preciso, modo en el que se realizarían las posibles maniobras que fueran precisas tanto a lo largo del recorrido como en origen o destino.

k) Otras medidas de seguridad que pudieran establecerse.

5. Se informará convenientemente sobre las condiciones de explotación que afecten a los viajeros y de las medidas de seguridad a tener en cuenta, mediante cartelería en los propios vehículos, información en el billete, así como mediante avisos del personal que forme parte de la dotación del tren.

Artículo 51. *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, sin que suponga un listado exhaustivo, 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 y elementos de apertura de las puertas en caso de emergencia.

f) Comprobación del alumbrado frontal y de la señalización de cola.

2. Al final de esta, 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 esta.

Artículo 52. *Consideraciones generales relacionadas con las reglas operativas particulares de aplicación a trenes históricos.*

Los trenes históricos atenderán, como norma general, 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 citado reglamento y de las especificidades contempladas en esta orden, el administrador de infraestructuras podrá emitir, si lo considera necesario, una consigna de uso general que regule dichas condiciones de circulación.

Artículo 53. *Reglas operativas particulares de aplicación a trenes históricos relacionadas con los equipos de control, mando y señalización abordo: sistema de protección y radiotelefonía.*

1. 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 según lo dispuesto en el artículo 15.3.

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 sea menor.

c) La empresa ferroviaria que opere el tren histórico deberá liderar el proceso de gestión del riesgo que se describe en el artículo 50 en el que tendrá contemplados los riesgos adicionales motivados por la ausencia de sistema de protección de tren, adoptando medidas de seguridad ante diferentes situaciones específicas que se pudieran presentar en la circulación de un tren histórico concreto por un determinado trayecto. El referido proceso de gestión del riesgo se realizará también en el caso de los movimientos complementarios tales como traslados entre bases o depósitos a estaciones, así como a instalaciones de mantenimiento. Si se decide no realizar la oportuna gestión de riesgos o no se estableciera ninguna medida de seguridad, dichos movimientos se efectuarán remolcando el vehículo o vehículos históricos mediante otro vehículo ferroviario dotado de sistema de protección compatible con la infraestructura.

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 debidamente habilitado 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 40 km/h.

2. Los trenes históricos deberán estar dotados de sistema de radiotelefonía (GSM-R o TREN TIERRA) 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 su autorización de circulación, así como mediante una adecuada gestión del riesgo aplicando para ello lo establecido en el artículo 50. En cualquier caso, llevarán algún sistema de comunicación de radio de largo alcance o teléfono móvil con sus respectivos cargadores para dichos dispositivos o sistema de batería auxiliar que aumente el tiempo de uso del sistema de comunicación.

b) En caso de anomalía durante el servicio en el sistema embarcado de radiotelefonía, el tren podrá circular comunicando dicha circunstancia el maquinista al 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. Además, en la cabina de conducción se deberá disponer de algún medio de comunicación portátil GSM-R, TREN TIERRA o de radiotelefonía pública para mantener las necesidades de comunicaciones reglamentarias entre el maquinista y los responsables de circulación, según lo establecido en el apartado 5.2.4.2 del Reglamento de Circulación Ferroviaria.

c) Cuando el vehículo ferroviario histórico no esté equipado con un sistema embarcado de radiotelefonía compatible con el instalado en la infraestructura, se comunicará esta circunstancia al responsable de circulación, asegurando las comunicaciones reglamentarias por cualquier medio de los descritos en este apartado.

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

Artículo 54. *Reglas operativas particulares de aplicación a trenes históricos relacionadas con los dispositivos de vigilancia, información de velocidad y registro.*

1. 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. Durante este traslado al punto de estacionamiento el maquinista irá acompañado de una persona de servicio en el tren a la que se habrá instruido en la activación del freno.

2. 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.

3. 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 o conforme a lo establecido en el sistema de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria. 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 infraestructuras en una consigna específica si éste lo considerara necesario, así como aplicando medidas de seguridad específicas resultantes de la gestión de riesgos descrita en los artículos 24 y 50.

Artículo 55. *Reglas operativas particulares de aplicación a trenes históricos relacionadas con las señales del tren: acústicas, luminosas, de cola.*

1. 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. Con las prescripciones anteriores y atendiendo a las circunstancias del momento (características del tramo, meteorología o distancia a recorrer hasta destino), la empresa ferroviaria con la información suministrada por el maquinista ponderará la conveniencia de continuar la marcha con el vehículo de cabeza hasta donde pudiera subsanarse la anomalía, conforme a lo establecido en el sistema de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria.

2. 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, salvo que se haya eximido de esta obligación conforme a la disposición adicional segunda del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria. Los vehículos ferroviarios históricos podrán adaptar la señalización luminosa para dar cumplimiento a lo descrito en el Reglamento de Circulación Ferroviaria siempre que esta adaptación no altere la estética ni funcionalidad del vehículo original siguiendo lo descrito en los artículos 31, 32 y 33.

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 maquinista pueda dificultar la visibilidad. En esas condiciones, se 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. Excepcionalmente, podrá circularse en condiciones de baja visibilidad o atravesar túneles de mayor longitud de la indicada sin alumbrado de gran intensidad si se gestionan convenientemente los posibles riesgos, según se describe en el artículo 50.

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.

3. 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 56. *Traslados de vehículos ferroviarios históricos operativos.*

1. Los traslados de vehículos ferroviarios históricos con autorización de circulación, se regirán 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, el vehículo que circule en cabeza de tren deberá 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 53.

3. Los traslados de vehículos históricos operativos que hayan sufrido una avería o accidente, 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 que pudieran ocasionar alteraciones a la circulación de otros trenes o algún daño a la infraestructura ferroviaria. Con el citado informe, la empresa ferroviaria comunicará las condiciones de circulación en las que tenga previsto efectuar el traslado al administrador de infraestructuras, pudiendo este último fijar, en su caso, condiciones de circulación adicionales. Cuando pueda circularse en condiciones nominales, la empresa ferroviaria, tras inspeccionar adecuadamente el vehículo

o vehículos afectados, comunicará al administrador de infraestructuras que el material es apto para circular sin restricciones, pudiendo este último fijar, en su caso, condiciones de circulación.

4. 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 elementos: 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. En caso de que el vehículo pueda realizar el movimiento por medios propios, la comprobación incluirá lo establecido en los manuales de conducción sin olvidar comprobar el correcto funcionamiento de los equipos y elementos de seguridad (dispositivo de vigilancia, sistemas de protección de tren, registrador, avisador acústico), señalización exterior junto con la capacidad de tracción.

Artículo 57. *Traslados de vehículos ferroviarios históricos operativos-apartados y no operativos.*

1. Los vehículos ferroviarios históricos operativos-apartados, podrán ser trasladados a otra dependencia para seguir en esa situación o a taller para realizar las operaciones necesarias para su vuelta a la circulación. Previamente, la entidad encargada del mantenimiento efectuará el reconocimiento correspondiente de los vehículos, determinando la viabilidad del traslado y las condiciones en que éste debe efectuarse, informando de ello tanto a la empresa ferroviaria como al administrador de infraestructuras.

2. Los vehículos ferroviarios históricos no operativos no podrán circular por la Red Ferroviaria de Interés General. Excepcionalmente, el administrador de infraestructuras podrá emitir un permiso de acceso a la red, con las condiciones de circulación que procedan para el traslado desde el punto donde se encuentre el vehículo hasta un centro de mantenimiento o instalación donde esté previsto realizar los trabajos de restauración y mantenimiento que sean necesarios. Previamente, una entidad encargada del mantenimiento efectuará el reconocimiento correspondiente de los vehículos, determinando la viabilidad del traslado y las condiciones en que éste debe efectuarse, informando de ello tanto a la empresa ferroviaria como al administrador de infraestructuras.

3. El propietario, el poseedor, el responsable del vehículo, o bien la empresa ferroviaria que vaya a realizar el traslado en los casos previstos en los apartados 1 y 2, deberá enviar la oportuna solicitud de un permiso de acceso a la red a los administradores de infraestructuras por donde se 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 que procedan, en su caso, o bien 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.

Los plazos señalados en el párrafo anterior se reducirán lo necesario de forma que se garantice que los vehículos ferroviarios históricos no sufran actos de vandalismo que puedan deteriorar o perjudicar su estado o integridad. Cuando exista riesgo de sufrir tales actos en la estación o dependencia donde se encuentren apartados por haber sufrido una avería o accidente, la entidad encargada del mantenimiento y la empresa ferroviaria determinarán las condiciones del traslado a la estación o dependencia más próxima donde los vehículos puedan quedar estacionados, informando de ello al administrador de infraestructuras que deberá asignar la capacidad de infraestructura necesaria en el plazo más breve posible. Previamente al traslado, la entidad encargada del mantenimiento emitirá un informe dirigido

al administrador de infraestructuras, al propietario del vehículo, a su responsable y al poseedor justificando tanto las condiciones del traslado como la urgencia de este.

4. Los administradores de infraestructuras en las resoluciones expresas que dicten denegando las solicitudes previstas en los apartados 1 y 2, 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.

CAPÍTULO VIII

Régimen sancionador y económico

Artículo 58. *Régimen sancionador y de inspección.*

1. La circulación y operaciones de trenes históricos sobre la Red Ferroviaria de Interés General le será de aplicación 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 el título IV del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre relativo a la supervisión e inspección del sector ferroviario.

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.

Artículo 59. *Régimen económico y tributario.*

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.

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

Los vehículos ferroviarios históricos operativos podrán dedicarse a efectuar con ellos servicios de transporte ferroviario, según se definen en el artículo 3.2, 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.

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

1. Las empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras o entidades de capital mayoritariamente público, entre ellas las sociedades mercantiles estatales integrantes del Grupo Renfe, así como el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias Alta Velocidad, 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 podrá promover la declaración de los mismos como bienes de interés cultural, patrimonial o figura de análoga protección.

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.

3. En relación con este material, se podrá acordar entre los propietarios y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles su cesión, donación o adquisición, con las condiciones que se estipulen en los acuerdos jurídicos que se suscriban al efecto. 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 las instalaciones de mantenimiento de la sociedad mercantil estatal Renfe Ingeniería y Mantenimiento, sus sociedades participadas y demás sociedades del Grupo Renfe, deberá ser conservado, o bien vendido o donado a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles o a cualquier entidad preservadora de vehículos ferroviarios históricos que lo solicite, para posibilitar el correcto mantenimiento de los vehículos ferroviarios históricos durante un periodo de tiempo lo más largo posible.

2. El resto de las instalaciones de organizaciones no incluidas 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 infraestructuras 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. El administrador de infraestructuras podrá denegar la solicitud de capacidad en determinadas líneas o tramos a estos vehículos por peligro de incendio o por atravesar determinados puntos singulares de la infraestructura, tales como túneles con posibles problemas de ventilación o puentes con restricciones de carácter estructural.

3. 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.

4. En el caso de locomotoras de vapor con ténder independiente que circulen invertidas, su velocidad máxima se ajustará a la establecida según sus características durante su etapa en circulación comercial. Si no se dispusiera de la información anterior, su velocidad máxima en circulación invertida no podrá superar los 50 km/h o la que se establezca gestionando los posibles riesgos de manera adecuada. Las locomotoras articuladas sin ténder independiente o las locomotoras-ténder no tendrán limitación de velocidad por el sentido de la circulación.

5. La dotación de personal en cabina de las locomotoras de vapor se determinará según lo dispuesto en el artículo 50. Cuando sea la encargada de dar tracción al tren histórico, se considera necesario que esté constituida como mínimo por dos maquinistas, al menos uno debidamente habilitado del vehículo y la infraestructura. Uno de los maquinistas haría también funciones de fogonero o cabría incorporar para dicha función a una tercera persona como dotación en cabina. Cuando la locomotora de vapor circule remolcada, se determinará la dotación necesaria de personal en cabina según ésta circule encendida o apagada, siendo conveniente que esté a cargo un maquinista habilitado del vehículo o, en su defecto, por personal de mantenimiento debidamente capacitado.

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 dirigir el proceso de gestión del riesgo contando, si procede, con informe de evaluación independiente emitido por un organismo evaluador de la seguridad acreditado según el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013. En el citado proceso de gestión del riesgo, se analizarán los posibles riesgos que se puedan generar por las condiciones de explotación propuestas, así como las medidas de seguridad para llevar los mismos a un nivel de seguridad aceptable.

3. Se prestará especial atención al riesgo de incendio, para lo cual se dotará a estos vehículos de los medios y elementos adecuados y suficientes tanto de prevención como de extinción, a juicio del responsable del vehículo ferroviario histórico, teniendo en cuenta el criterio de la entidad encargada del mantenimiento y, cuando el vehículo forme parte de un tren, de la empresa ferroviaria, tomando como referencia lo establecido en los artículos 23.4 y 50, en su caso.

Disposición adicional sexta. *Catálogo de vehículos ferroviarios históricos.*

1. En el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la presente orden, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles elaborará un catálogo donde consten los datos relativos a los vehículos ferroviarios históricos, disponibles en los archivos gestionados por Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y, en su caso, por otros administradores de infraestructura, así como los del inventario de material histórico de la referida Fundación.

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 adicional séptima. *Vehículos incluidos en registros e inventarios de administradores de infraestructuras ferroviarias.*

Tendrán la consideración de vehículos ferroviarios históricos los que consten en el registro de material rodante ferroviario gestionado por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias 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, así como, en su caso, de los inventarios de vehículos de otros administradores de infraestructura.

Disposición transitoria primera. *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 Europeo de Vehículos 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 su clasificación 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 correspondiente a la situación de rematriculado, según 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, pasando éste a ser la numeración anterior al NVH otorgado.

Disposición transitoria segunda. *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 tercera. *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 derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en esta orden.

Disposición final primera. *Autorización a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.*

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria adoptará las medidas necesarias para el cumplimiento de esta orden. 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 final 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 21 en el plazo de dos años. Analizada la documentación anterior, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria emitirá, si procede, la autorización de circulación del vehículo histórico siguiendo la tramitación que se describe en el artículo 22.

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 establecido en el apartado anterior para aportar la documentación

necesaria durante un año adicional, 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 final tercera. *Título competencial.*

Esta orden se dicta al amparo de lo dispuesto en los apartados 21.^a y 24.^a del artículo 149.1 de la Constitución Española que atribuye al Estado las competencias exclusivas sobre ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma y obras públicas de interés general respectivamente.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

La presente orden entrará en vigor el día 1 de julio de 2026.

Madrid, 10 de abril de 2026.–El Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente Santiago.

Este documento es de carácter informativo y no tiene valor jurídico.