



RESOLUCIÓN 1/2019 DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA SOBRE LOS CRITERIOS NACIONALES PARA LA NUMERACIÓN DE VEHÍCULOS FERROVIARIOS

El objeto del presente documento es clarificar el criterio para establecer el número de vehículo europeo (NVE) a los vehículos que reciban una primera autorización, que sean fabricados de conformidad con un tipo o vehículos existentes que requieran de un nuevo número, de conformidad con el criterio establecido por la Decisión 2007/756/CE (considerando sus modificaciones y rectificaciones por medio de la Decisión 2011/107/UE de la Comisión de 10 de febrero de 2011, la Decisión 2012/757/UE de la Comisión de 14 de noviembre de 2012, el Reglamento (UE) nº 519/2013 de la Comisión de 21 de febrero de 2013 y la Decisión de Ejecución (UE) 2018/1614 de la Comisión de 25 de octubre de 2018).

En la Decisión 2012/757/UE (ETI OPE), se hace uso indistintamente del término “cifra” y “dígito”, sin embargo, en el presente documento se ha homogeneizado dicho término para hacer referencia, únicamente, al término “cifra”.

El contenido de este documento es orientativo y no sustituye a las normativas a las que hace referencia ni garantiza la asignación de un NVE concreto a un vehículo ferroviario a petición del solicitante.

De cara a comprender los criterios de matriculación usados en España, se deben tener en cuenta los siguientes antecedentes:

1. El número de vehículo europeo (NVE) es el número que será asignado al vehículo ferroviario una vez se haya concedido la autorización de entrada en servicio en el sistema comunitario y que permitirá identificarlo de manera inequívoca y permanente durante su explotación.
2. En 1973, la Dirección de Material de RENFE estableció un documento del departamento de Ingeniería basándose en la numeración de 12 cifras de la UIC.

Como la numeración del material motor no estaba regulada de forma obligatoria, a diferencia de la de los vagones y coches, y además no había posibilidad de intercambio de material motor en la frontera francesa, se estableció de una manera particular e interna de RENFE.

Esto se recogió en la redacción de la norma **NTC.010** de 1995.

3. Tras la aprobación de la **Decisión 2008/231/CE**, de 1 de febrero de 2008, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema «explotación» del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad [**ETI OPE AV 2008**] y la **Decisión 2011/314/UE**, de 12 de mayo de 2011, sobre la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario transeuropeo convencional [**ETI OPE Conv. 2011**], se comenzaron a utilizar por parte de la extinta Dirección General de Ferrocarriles (DGF) los criterios establecidos en dichas ETIs para la asignación de los NVE.
4. Posteriormente, la **Decisión 2012/757/UE**, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema



ferroviario de la Unión Europea y por la que se modifica la **Decisión 2007/756/CE**, por la que se adopta una especificación común para el registro nacional de vehículos (RNV), trasladó a esta última los detalles referentes al NVE.

5. Así mismo, y de conformidad con el **artículo 14.6.a) de la Orden FOM/167/2015**, de 6 de febrero, *por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural, líneas y vehículos ferroviarios*, **es responsabilidad de la AESF la asignación del NVE** provisional asignado a los vehículos ferroviarios para aquellos casos para los que se solicite una primera autorización de entrada en servicio de un vehículo ferroviario o se realice la comunicación de una modificación que afecte al NVE. Dicha asignación se realizará en el plazo de dos meses tras la recepción completa de la documentación completa recogida en el artículo 14: *Fase Inicial: Comunicación previa a la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria* de la antes mencionada Orden FOM.
6. Queda al margen de esta recomendación el tratamiento de las matrículas de aquellos vehículos catalogados como históricos, que será tratada en la correspondiente normativa redactada al efecto.

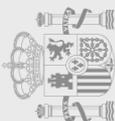
Por todo ello, y sin perjuicio de que algunos vehículos ferroviarios ya dispongan de un NVE diferente definido por reglamentación anterior, diferente a la vigente, y siempre que no sea necesaria su adaptación al nuevo régimen normativo, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en virtud de sus competencias, **RESUELVE:**

Primero. MÉTODO ESTABLECIDO EN LA DECISIÓN DEL RNV

Las condiciones para la asignación del Número de Vehículo Europeo (NVE) vienen recogidas en la Decisión 2007/756/CE (considerando sus modificaciones y rectificaciones), sobre el RNV.

Cada vehículo ferroviario recibirá un número de 12 cifras [denominado NVE] que recogerá la siguiente estructura:

Tipología de material rodante	Capacidad de interoperabilidad y tipo de vehículo [2 cifras]	País en que está registrado el vehículo [2 cifras]	Características técnicas [4 cifras]	Número de serie [3 cifras]	Dígito de control [1 cifra]
Vagones	00 a 09 10 a 19 20 a 29 30 a 39 40 a 49 80 a 89	01 a 99	0000 a 9999	000 a 999	0 a 9
Vehículos de viajeros remolcados	50 a 59 60 a 69 70 a 79		0000 a 9999	000 a 999	
Material rodante de tracción y unidades de una composición de tren en una formación fija o predefinida	90 a 99		0000000 a 8999999 <i>[el significado de estas cifras lo definen los Estados miembros, en su caso, por acuerdo bilateral o multilateral]</i>		
Vehículos especiales	90 a 99	01 a 99	9000 a 9999	000 a 999	0 a 9



Para un país dado, las 7 cifras definidas por las características técnicas y del número de serie serían suficientes para identificar de forma inequívoca un vehículo ferroviario dentro de los vehículos de viajeros remolcados y vehículos remolcados.

El dígito de control se calcula en función del resto de cifras, según las normas establecidas por la 'Parte 3 – Normas para la determinación del dígito de control' de la Decisión del RNV.

En base a esto, la numeración se determinaría de la siguiente manera:

Material motor (Locomotoras y unidades autopulsadas):

- La 1ª cifra siempre será un **9**.
- Para la 2ª cifra (siendo opcional su clasificación) se ha determinado su uso con el fin de identificar la diferente tipología de vehículos siendo:
 - Varios **0**
 - Locomotora eléctrica¹ **1**
 - Locomotora diésel **2**
 - Autopulsado eléctrico [Alta Velocidad]² **3**
 - Autopulsado eléctrico [Convencional]³ **4**
 - Autopulsado diésel [Convencional]..... **5**
 - Remolque especial **6**
 - Locomotora (tractor) de maniobras eléctrica **7**
 - Locomotora (tractor) de maniobras diésel **8**
- La 3ª y 4ª cifra será **71** en los casos en los que el Estado miembro de matriculación del vehículo sea España.
- De la 5ª a la 11ª cifra: quedan libres para que cada Estado miembro decida cuál es el criterio a seguir. En el siguiente punto se detalla el criterio elegido en España.
- La 12ª cifra es el dígito de control.

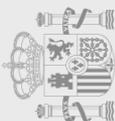
Por tanto, todas las locomotoras y autopulsados matriculados en España, tendrán un NVE formado por la siguiente estructura:

9X 71 XXXX XXX-X

¹ A efectos de numeración de esta 2ª cifra, las locomotoras duales o híbridas se considerarán como de tracción eléctrica.

² A efectos de numeración de esta 2ª cifra, los autopulsados eléctricos de alta velocidad duales o híbridos se considerarán como de tracción eléctrica.

³ A efectos de numeración de esta 2ª cifra, los autopulsados eléctricos convencionales duales o híbridos se considerarán como de tracción eléctrica.



Vagones:

- La 1ª y 2ª cifra vienen determinadas por la *'Parte 6 — Códigos de interoperabilidad utilizados en los vagones de mercancías'* de la Decisión del RNV'.
- La 3ª y 4ª cifra, dado que hacen referencia al Estado miembro donde está registrado el vehículo, será **71** en el caso de España.
- De la 5ª a la 8ª cifra vienen determinadas por la *'Parte 9 - Marca numérica estándar de los vagones de mercancías'* de la Decisión del RNV.
- De la 9ª a la 11ª quedan para la numeración correlativa de orden.
- La 12ª cifra es el dígito de control.

Por tanto, todos los vagones matriculados en España, tendrán un NVE formado por la siguiente estructura:

XX 71 XXXX XXX-X

Material auxiliar:

- La 1ª cifra siempre será un **9**.
- La 2ª cifra siempre será un **9**.
- La 3ª y 4ª cifra, dado que hacen referencia al Estado miembro donde está registrado el vehículo, será un **71** por tratarse de España.
- La 5ª cifra siempre será un **9**.
- De la 6ª a la 8ª cifra vienen determinadas por la *'Parte 11 - Códigos para las características técnicas de vehículos especiales'* de la Decisión del RNV.
- De la 9ª a la 11ª quedan para la numeración correlativa de orden.
- La 12ª cifra es el dígito de control.

Por tanto, todo el material auxiliar matriculado en España, tendrán un NVE formado por la siguiente estructura:

99 71 9XXX XXX-X

Segundo. ASIGNACIÓN NVE PARA MATERIAL MOTOR: LOCOMOTORAS Y UNIDADES AUTOPROPULSADAS

Tal y como se recoge en el anterior punto, la Decisión del RNV permite la definición del criterio de asignación de las cifras del NVE que van de la posición 5ª a 11ª por cada uno de los Estados miembros.

En el caso de España, la AESF aplicará el siguiente criterio en función de la tipología de material motor que requiera una nueva autorización.

Locomotoras:

Dentro de las consideraciones para locomotoras, en la asignación de las cifras del NVE consignadas entre la posición 5ª a 11ª, se tendrán en cuenta tanto las locomotoras de línea como las locomotoras (tractores) de maniobras. Así mismo, y en aquellos casos donde una locomotora conste de varios vehículos permanentemente acoplados, la numeración se asignará a cada uno de ellos por separado.

En base a esto, a continuación se describe el criterio establecido:

- **Cifra 5ª [Tipo de locomotora]:**

Con esta cifra se identifica el tipo de locomotora en función de su ancho y tipo de tracción conforme a la siguiente tabla:

Tabla 1: Criterio de asignación de la 5ª cifra del NVE en locomotoras.

	Diésel	Eléctrica-Dual [Ver consideración 1], a continuación]	
		Monotensión	Multitensión
Ancho convencional [1.668 mm]	0		4
Ancho UIC [1.435 mm]	1		5
Varios anchos [Ver consideración 2]]	2		6
Ancho métrico		3	
No EEFF [Ver consideración 3]]		8	

A la hora de interpretar la tabla anterior, se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

- 1) Únicamente se considerarán como locomotoras multitensión aquellas locomotoras que puedan operar bajo diferentes tensiones de las presentes en la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG). En caso de que una locomotora pudiera operar, por ejemplo, bajo tensión de catenaria 3 kV CC y 1,5 kV CC (no existiendo en la RFIG de ancho 1,668 mm) se categorizará como monotensión.
- 2) Se entiende por locomotoras de varios anchos no sólo aquellas que están provistas de un sistema de cambio automático de ancho sino también aquellas que puedan operar en varios anchos mediante una operación de cambio de bogies o ejes, tras pasar por taller.

Así mismo, se clasificarán como locomotoras de varios anchos, aquellas que hayan sido diseñadas para admitirlos aunque no hayan obtenido una autorización para todos ellos. Si, por el contrario, es necesario realizar un rediseño para la operación bajo otro ancho de vía diferente al anterior, a la hora de asignar la numeración se tendrá en consideración como una locomotora de ancho único.

3) La cifra **8** queda reservada para su utilización en futuras necesidades para la identificación del tipo de locomotora.

▪ **Cifras 6ª a 8ª [Serie]:**

Con estas cifras se identifica la serie a la que pertenece la locomotora (tipo de vehículo) de manera análoga a como se ha venido realizando tradicionalmente en España.

En relación a estas tres cifras, en la AESF se permite la solicitud de asignación de una identificación concreta para una locomotora tipo concreta, siempre que esta esté disponible y se respete el siguiente criterio en relación a la 6ª cifra:

Tabla 2: Criterio de asignación de la 6ª a 8ª cifra del NVE, identificación de la serie, en locomotoras.

Tipo de tracción	6ª cifra	Identificación de la serie
Locomotora eléctrica	2	2XX
Locomotora diésel	3	3XX
Locomotora híbrida o dual	6	6XX

▪ **Cifras 9ª a 11ª [Numeración locomotora]:**

Con estas cifras se identifica a cada locomotora, dentro de la serie, y la numeración se asignará de manera correlativa dentro de cada serie.

No obstante, en la AESF se permite la solicitud de asignación de una identificación concreta en la cifra 9ª para identificar subseries o lotes de fabricación concretos dentro de una serie.

Por tanto, todas las locomotoras matriculadas en España, tendrán un NVE formado por la siguiente estructura:

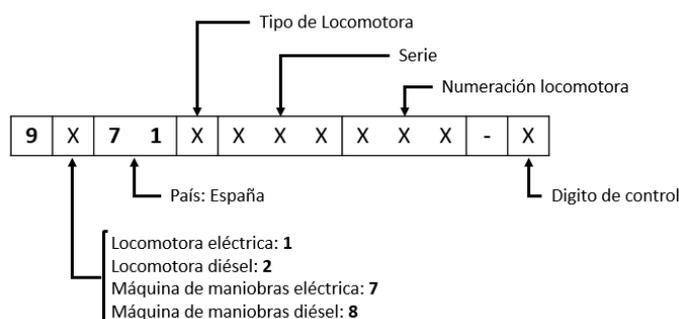
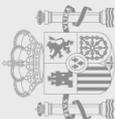


Figura 1: Estructura NVE en locomotoras.



Autopropulsados:

El criterio para la asignación del NVE en autopropulsados es como se describe a continuación:

- **Cifra 5ª [Tipo de vehículo]:**

Con esta cifra se identifica el tipo de vehículo dentro de la composición autopropulsada.

No obstante, debido a la disparidad de posibles tipologías de vehículos dentro de una composición autopropulsada (como, por ejemplo, podría ser la existencia de: cabezas motrices, coches extremos o intermedios, coches remolcados o con tracción, con o sin pantógrafo,...) se estima que esta cifra no es suficiente para identificar correctamente una tipología de vehículo común para todas las unidades autopropulsadas, de los diferentes fabricantes, que podrían autorizarse en España.

Por tanto, la identificación del tipo de vehículo será propia de cada serie y se entenderá por vehículos del mismo tipo aquellos que tienen las mismas prestaciones y equipos y que, además, sean constructivamente idénticos.

La numeración de tipos de vehículos se realizará de forma correlativa desde el extremo primero de la unidad autopropulsada. En aquellos casos donde existan coches con varias clases, el extremo primero será aquel más próximo a los de la clase superior.

En todo caso, la cifra **0** se reservará para las cabezas motrices, en caso de que existan dentro de la composición autopropulsada.

- **Cifras 6ª a 8ª [Serie]:**

Con estas cifras se identifica la serie a la que pertenece el vehículo autopropulsado (tipo de vehículo) de manera análoga a como se ha venido realizando tradicionalmente en España.

En relación a estas tres cifras, en la AESF se permite la solicitud de asignación de una identificación concreta para un autopropulsado tipo concreto, siempre que esta esté disponible y se respete el siguiente criterio en relación a la 6ª cifra:

Tabla 3: Criterio de asignación de la 6ª a 8ª cifra del NVE, identificación de la serie, en autopropulsados.

<i>Tipo de tracción</i>	<i>6ª cifra</i>	<i>Identificación de la serie</i>
<i>Autopropulsado eléctrico [Alta Velocidad]</i>	1	1XX
<i>Autopropulsado eléctrico [Convencional]</i>	4	4XX
<i>Autopropulsado diésel</i>	5	5XX
<i>Autopropulsado híbrido o dual</i>	7	7XX



▪ **Cifras 9ª a 11ª [Numeración autopropulsado]:**

Con estas cifras se identificará a cada vehículo con una numeración correlativa.

La cifra 9ª se asignará de manera correlativa e identificará el orden de cada vehículo en la unidad dentro de los del mismo tipo, comenzando desde cero.

No obstante, en la AESF se permite la solicitud de asignación de una identificación concreta en la cifra 9ª para identificar subseries o lotes de fabricación concretos dentro de una serie.

Las cifras 10ª y 11ª identificarán el número de unidad autopropulsada.

Con este criterio se permite la numeración de hasta 99 unidades autopropulsadas e identifican, para todos los vehículos que conforman la misma, el número de unidad a la que pertenecen al tiempo que identifican de forma directa la posición de vehículos del mismo tipo dentro de la unidad.

Además, en el caso de que dentro de una serie se identifiquen cabezas motrices, u otros vehículos, como piezas de parque, estas se identifican con las cifras **999**.

Se define como pieza de parque aquellos vehículos que pueden sustituirse en taller por el vehículo asignado a una unidad autopropulsada en concreto por disponibilidad, avería, mantenimiento u otras razones.

Por tanto, todos los autopropulsados matriculados en España, tendrán un NVE formado por la siguiente estructura:

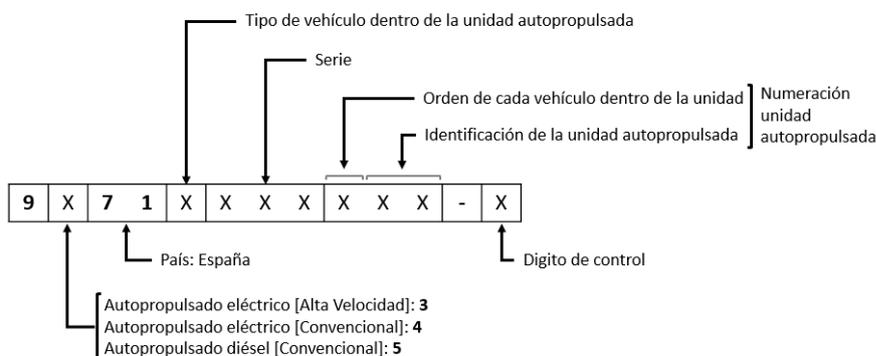
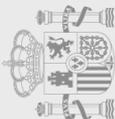


Figura 2: Estructura NVE en unidades autopropulsadas.



Tercero. ASIGNACIÓN NVE PARA VAGONES

Tal y como se recoge en el primer punto del presente documento, la Decisión del RNV define todas las cifras del NVE que deben usarse en función de la tipología de vagón que requiera una nueva autorización.

Dado que el criterio a utilizar no deja abierto el uso de ciertas cifras a los Estados miembros, en la presente recomendación no se ha dado el reflejo del mismo.

En todo caso, todos los vagones, registrados en España, tendrán un NVE formado por la siguiente estructura:

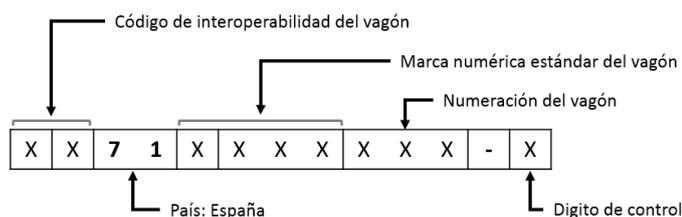


Figura 3: Estructura NVE en vagones.

Cuarto. ASIGNACIÓN NVE PARA MATERIAL AUXILIAR

Tal y como se recoge en el primer punto del presente documento, la Decisión del RNV define todas las cifras del NVE que deben usarse en función de la tipología de material auxiliar que requiera una nueva autorización.

A continuación se transcribe el criterio dado por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, que, pese a todo, deja abierto el uso de ciertas cifras a los Estados miembros.

En todo caso, dada la disparidad y heterogeneidad del material auxiliar, cada caso de autorización será analizado con detalle por la AESF antes de emitir un NVE concreto al vehículo ferroviario que se esté autorizando.

- **Cifra 6ª [Características técnicas del vehículo: Velocidad autorizada]:**

Tabla 4: Criterio de asignación de la 6ª cifra del NVE, velocidad autorizada, en material auxiliar.

<u>Clasificación</u>			<u>Velocidad de circulación</u>		
			≥ 100 km/h	< 100 km/h	0 km/h
<u>Incorporable a un tren</u>	$V_{m\acute{a}x} \geq 100$ km/h	Material autopropulsado	1	2	-
		Material no autopropulsado	-	-	3
	$V_{m\acute{a}x} < 100$ km/h y/u otras restricciones ⁽¹⁾	Material autopropulsado	-	4	-
		Material no autopropulsado	-	-	5
<u>No incorporable a un tren</u>		Material autopropulsado	-	6	-
		Material no autopropulsado	-	-	7
<u>Vehículo bimodal autopropulsado e incorporable a un tren</u> ⁽²⁾			-	8	-
<u>Vehículo bimodal autopropulsado pero no incorporable a un tren</u> ⁽²⁾			-	9	-
<u>Vehículo bimodal no autopropulsado</u> ⁽²⁾			-	-	0

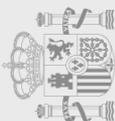
⁽¹⁾ Entendiendo como restricciones: posición específica dentro de la composición (p.ej. en cola), el uso obligatorio de un vagón de protección,...

⁽²⁾ Deberán cumplirse condiciones especiales en relación a la incorporación en un tren.

▪ **Cifras 7ª y 8ª [Características técnicas del vehículo: Tipología de vehículo]:**

Tabla 5: Criterio de asignación de la 7ª a 8ª cifra del NVE, tipología de vehículo, en material auxiliar.

7ª cifra	8ª cifra	Tipología de vehículo	7ª cifra	8ª cifra	Tipología de vehículo
1 <i>Infraestructura y superestructura</i>	1	Tren de renovación e instalación de vía	2 <i>Vía</i>	1	Bateadora de vía de alta capacidad
	2	Equipo de instalación de agujas y cruzamientos		2	Otras bateadoras de vía
	3	Tren de rehabilitación de vía		3	Bateadora con estabilizadora
	4	Máquina de limpieza de balasto		4	Bateadora para agujas y cruzamientos
	5	Máquinas de movimientos de tierras		5	Arado de balasto
	6			6	Máquina estabilizadora
	7	N/D ⁽¹⁾		7	Máquina de amolado y soldadura
	8	N/D ⁽¹⁾		8	Máquina multi-propósito
	9	Grúas (excluyendo grúas de socorro)		9	Coche de inspección de vía
	0	Otros o general		0	Otros
3 <i>Catenaria</i>	1	Máquina multi-propósito	4 <i>Estructuras</i>	1	Máquina de colocación de tableros ferroviarios
	2	Máquina de tendido de hilo		2	Plataforma de inspección de puentes
	3	Máquina de instalación de postes		3	Plataforma de inspección de túneles
	4	Máquina de transporte de bobinas		4	Máquina de purificación de gas
	5	Máquina de tensionado de la catenaria		5	Máquina de ventilación
	6	Máquina con plataforma elevadora y/o andamio		6	Máquina con plataforma elevadora y/o andamio
	7	Tren de limpieza		7	Máquina de iluminación de túneles
	8	Tren de engrasado		8	N/D ⁽¹⁾
	9	Coche de inspección de catenaria		9	N/D ⁽¹⁾
	0	Otros		0	Otros



7ª cifra	8ª cifra	Tipología de vehículo
5 <i>Carga, descarga y transportes varios</i>	1	Máquina de transporte, carga y descarga de raíles
	2	Máquina de transporte, carga y descarga de balasto, grava,...
	3	
	4	
	5	
	6	Máquina de transporte, carga y descarga de traviesas
	7	
	8	
	9	Máquina de transporte, carga y descarga de otros materiales
	0	Otros
7 <i>Emergencia</i>	1	Grúa de emergencia
	2	Coche de transporte de emergencia
	3	Tren de emergencia en túneles
	4	Coche de emergencia
	5	Coche de extinción de incendios
	6	Vehículo sanitario
	7	Coche con equipamiento
	8	N/D ⁽¹⁾
	9	N/D ⁽¹⁾
	0	Otros

7ª cifra	8ª cifra	Tipología de vehículo
6 <i>Medición</i>	1	Coche registrador de movimiento de tierras
	2	Coche registrador de vía
	3	Coche registrador de catenaria
	4	Coche registrador de ancho de vía
	5	Coche registrador de señalización
	6	Coche registrador de telecomunicaciones
	7	N/D ⁽¹⁾
	8	N/D ⁽¹⁾
	9	N/D ⁽¹⁾
	0	Otros
8 <i>Tracción, transporte, energía,...</i>	1	Unidades de tracción
	2	
	3	Coche de transporte (excluyendo el 59)
	4	Coche generador
	5	Coche de vía / coche generador
	6	
	7	Tren de hormigonado
	8	N/D ⁽¹⁾
	9	N/D ⁽¹⁾
	0	Otros

7ª cifra	8ª cifra	Tipología de vehículo
9 Medio ambiente	1	Quitanieves autopropulsadas
	2	Quitanieves no autopropulsada
	3	Sopladores de nieve
	4	Máquina de deshielo
	5	Máquinas herbicidas
	6	Máquina de limpieza del carril
	7	N/D ⁽¹⁾
	8	N/D ⁽¹⁾
	9	N/D ⁽¹⁾
	0	Otros

7ª cifra	8ª cifra	Tipología de vehículo
0 Bimodales	1	Bimodal Categoría 1
	2	
	3	Bimodal Categoría 2
	4	
	5	Bimodal Categoría 3
	6	
	7	Bimodal Categoría 4
	8	
	9	N/D ⁽¹⁾
	0	Otros

⁽¹⁾ Se identifican como N/D todas aquellas cifras para las cuales no se ha definido una tipología específica de vehículo.

Por tanto, todo el material auxiliar matriculado en España, tendrá un NVE formado por la siguiente estructura:

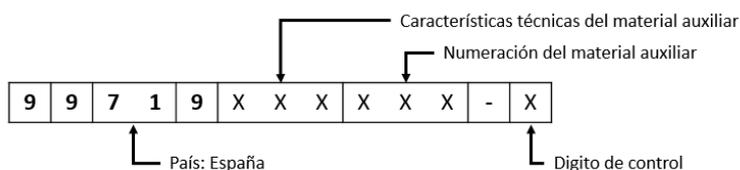


Figura 3: Estructura NVE en material auxiliar.

Quinto. APLICACIÓN DEL PRESENTE CRITERIO ANTE CAMBIOS NORMATIVOS

Este criterio nacional para la asignación de matrículas será de aplicación mientras cada Estado miembro tenga encomendada la emisión de un NVE y sin perjuicio de que los mismos puedan sufrir modificaciones ante la publicación de otra normativa nacional y/o europea que regule este aspecto.

EL DIRECTOR DE LA AGENCIA ESTATAL
DE SEGURIDAD FERROVIARIA

Pedro M. Lekuona García

