



Proyecto de Real Decreto, por el que se modifica el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el reglamento de circulación ferroviaria

El Reglamento de Circulación Ferroviaria, aprobado por el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, tiene por objeto disponer de una normativa única que permita una circulación ferroviaria segura sobre la Red Ferroviaria de Interés General. En este sentido, el Reglamento adaptó la regulación al desarrollo que han tenido el sector ferroviario y la tecnología en los últimos años, e incorporó la normativa europea. El Reglamento requirió para su aplicación, la adaptación a su contenido de toda la actividad de explotación, gestión y operación del tráfico ferroviario de los administradores de infraestructura ferroviaria y de las empresas ferroviarias.

En el apartado 4 de su disposición transitoria única se establecía la necesidad de adecuar al nuevo marco reglamentario las señales de los trenes. Esta adecuación debería realizarse durante las intervenciones de mantenimiento de mayor nivel con un plazo máximo de ocho años desde la entrada en vigor del real decreto, es decir, antes del 19 de julio de 2023.

Aunque mediante la disposición adicional segunda se permitían algunas excepciones a esta obligación de adecuación de las señales de los trenes en casos singulares, la aplicación del apartado indicado anteriormente supone la transformación de la práctica totalidad de las locomotoras y unidades autopropulsadas que circulan por la Red Ferroviaria de Interés General.

Adicionalmente, la normativa europea también obliga a modificar los focos de cabeza de los vehículos ferroviarios. Así, de conformidad con el requisito “4.2.2.1.2 Visibilidad del tren. Cabecera” del Reglamento (UE) nº 2019/773, de 16 de mayo de 2019, relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario de la Unión Europea, es obligatorio adaptar la intensidad luminosa de los focos de cabeza antes del 1 de enero de 2025, para los vehículos que vayan a circular por los corredores ferroviarios de mercancías especificados de conformidad con el Reglamento (UE) nº 913/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo y antes del 1 de enero de 2026, para el resto de vehículos que vayan a circular por el resto de las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), a fin de acceder a líneas identificadas en las que se vaya a usar conducción permisiva.

Teniendo en cuenta que el cumplimiento de ambas normativas, nacional y europea, obliga a hacer adaptaciones a los vehículos, parece conveniente armonizar los plazos para no incurrir en una doble inmovilización de estos.

Por otra parte, las empresas operadoras han manifestado sus dificultades para el cumplimiento de los plazos marcados en el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, ante las limitaciones de la capacidad de los fabricantes para suministrar el alto número de focos requeridos en un plazo breve, con diferentes características atendiendo a las distintas tipologías de vehículos afectados, y por el perjuicio que podría darse al servicio ante la obligación de paralizar simultáneamente un número elevado de vehículos para la instalación de los nuevos focos y elaboración de la correspondiente documentación. Por ello, solicitan una ampliación en los plazos previstos en el

apartado 4 de la disposición transitoria única, armonizándolos con los del Reglamento (UE) 2019/773, de 16 de mayo de 2019.

Por otro lado, el apartado 9 de la disposición transitoria única, con la redacción introducida mediante el Real Decreto 1011/2017, de 1 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, impone la obligación a los administradores de infraestructuras, con excepción de los puertos, de elaborar y llevar a cabo un Plan de Mejora de los Equipamientos de Seguridad en la red, consistente en la supresión de bloqueos telefónicos y en la dotación de un equipamiento mínimo en cuanto a sistemas de protección de tren. Dicho Plan debe incluir un programa de las actuaciones conforme a los plazos siguientes:

- En los tramos con tráfico igual o superior a 90 circulaciones semanales, las obras de sustitución de los BT y de dotación de equipamiento mínimo en cuanto a sistema de protección de tren deberán estar contratadas antes del 15 de enero de 2021.
- En los tramos con tráfico mixto entre 50 y 89 circulaciones semanales, las obras de sustitución de los BT y de dotación de equipamiento mínimo en cuanto a sistema de protección de tren deberán estar contratadas antes del 15 de enero de 2023.
- Todas las líneas deberán tener finalizada la instalación del equipamiento mínimo en cuanto a sistema de protección del tren antes del 15 de enero de 2024.

En relación con el último de estos plazos, si bien los administradores de infraestructuras están realizando un importante esfuerzo para la instalación de estos equipamientos mínimos, hay actualmente líneas afectadas en la que se están llevando a cabo actuaciones integrales de mejora modificando su infraestructura, superestructura e incluso su trazado. En estas obras, la instalación del citado equipamiento mínimo está condicionado a la finalización del resto de actuaciones previas, por lo que parece conveniente permitir una excepción al cumplimiento del plazo general.

Por último, aunque se está trabajando en la revisión profunda del Reglamento de Circulación Ferroviaria, parece conveniente la modificación con mayor premura de uno de sus artículos, atendiendo a lo observado en los últimos meses, adelantando una nueva regulación ante señales de parada que presenten en el mástil la letra “P” (señal FF7B) contenida en el artículo 2.1.2.7.

De igual modo, parece adecuado introducir una regulación más clara sobre los puntos de parada en las estaciones, como medida para mejorar posibles situaciones de rebase de señal de salida.

Por todo lo anterior, se ha estimado conveniente promover la modificación de los apartados 4 y 9 de la disposición transitoria única del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, así como del propio Reglamento de Circulación Ferroviaria contenido en su anexo I.

Este real decreto es coherente con los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. De lo expuesto en los párrafos anteriores se pone de manifiesto el cumplimiento de los principios de necesidad y eficacia, concurriendo razones de interés general en la adopción de la norma que se concretan en la necesidad de mantener el nivel de circulaciones ferroviarias dentro de los cánones actuales de seguridad. El real decreto es acorde

al principio de proporcionalidad, al contener la regulación imprescindible para la consecución de los objetivos previamente mencionados, no conteniendo restricciones de derechos; igualmente se ajusta al principio de seguridad jurídica, siendo coherente con el resto del ordenamiento y favoreciendo la certidumbre y claridad del mismo. En cuanto al principio de transparencia, el real decreto ha sido sometido al trámite de consulta pública de los eventuales destinatarios. Por último, con respecto al principio de eficiencia, no se imponen cargas administrativas.

El artículo 70 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, habilita al Consejo de Ministros para aprobar, a propuesta del Ministerio de Fomento, actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el reglamento de circulación ferroviaria. Asimismo, la disposición final tercera de la citada ley, habilita al Gobierno para que adopte las medidas necesarias para su desarrollo y aplicación.

El borrador de este real decreto se ha sometido a trámite de consulta pública y se ha sometido a informe del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como de la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa.

El presente real decreto se dicta al amparo de la competencia recogida en el artículo 149.1. 21ª, 24ª y 29ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma; obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma y seguridad pública.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día -- de ----- de 2023,

DISPONGO:

Artículo primero. Modificación de la disposición transitoria segunda del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.

La citada disposición queda redactada como sigue:

«Disposición adicional segunda. Excepciones al marco reglamentario en relación a las señales de los trenes.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, a propuesta debidamente justificada del titular de un vehículo, podrá eximir de la adaptación de la configuración y posición de las luces frontales de cabeza y cola previstas en el nuevo reglamento a:

a) los vehículos históricos.

b) aquellos cuyas características técnicas no permitan o hagan muy difícil la ubicación o el anclaje de los focos en la nueva posición o cuya geometría impida una adecuada proyección del haz luminoso.

c) aquellos en los que se justifique la inviabilidad económica de la adaptación considerando el periodo remanente de explotación hasta su retirada del servicio.

En los supuestos b) y c) anteriores, el titular del vehículo, en su solicitud de exención, deberá acreditar que la intensidad luminosa de los focos se ajusta a lo dispuesto en el punto 5 del requisito 4.2.7.1.1. de la Especificación Técnica de Interoperabilidad del subsistema de material rodante “Locomotoras y material rodante de viajeros”, aprobada mediante Reglamento (UE) nº 1302/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014 y que las prestaciones de iluminación son equivalentes a las que tendría con la configuración y posición de luces prevista en este reglamento.

La solicitud de excepción se tramitará conforme a lo indicado en el artículo 86 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias»

Artículo segundo. Modificación de la disposición transitoria única del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio.

a) El apartado 4 queda redactado como sigue:

«4. La adecuación al nuevo marco reglamentario de las señales de los trenes deberá realizarse durante las intervenciones de mantenimiento de los vehículos de nivel 3 o superior, y como máximo dentro de los plazos requeridos en el punto 4.2.2.1.2 “Visibilidad del tren. Cabecera” de la Especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario de la Unión Europea, aprobada mediante el Reglamento (UE) nº 2019/773, de 16 de mayo de 2019.

En el caso de las señales portátiles de los trenes, su adaptación deberá realizarse en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de este real decreto, excepto para los trenes en la red de ancho métrico, en que el plazo de adaptación será de tres años desde la entrada en vigor de este real decreto.»

b) El apartado 9 queda redactado como sigue:

«9. Los administradores de infraestructuras, con excepción de los puertos, deberán elaborar y llevar a cabo un Plan de Mejora de los Equipamientos de Seguridad en la red, consistente en la supresión de bloqueos telefónicos y en la dotación de un equipamiento mínimo en cuanto a sistemas de protección de tren, con objeto de minimizar progresivamente los riesgos derivados del factor humano en los procesos de circulación. Dicho Plan deberá ser presentado a la AESF antes del 15 de septiembre de 2018.

El Plan contemplará la supresión progresiva de los BT en las líneas donde se utilicen como bloqueo nominal y su sustitución por otros con menor intervención del factor humano. Asimismo, y en función de las características de la explotación de cada tramo, se determinarán las prioridades para su sustitución. En las líneas con tráfico mixto inferior a 50 circulaciones semanales y en las de tráfico exclusivo de mercancías inferior a 90 circulaciones semanales, se valorará la conveniencia y oportunidad de eliminación del BT en función de sus características particulares y previsiones de evolución del tráfico.

Para todos los tramos en los que se prevea la supresión del BT, así como para aquellos otros en los que por su bajo nivel de tráfico no sea previsible la supresión de dicho BT a corto o medio plazo, el Plan deberá fijar unos criterios para dotar a la vía de un equipamiento mínimo en cuanto a sistema de protección del tren, adaptado a las características técnicas y necesidades de explotación de cada tramo.

El Plan incluirá un programa de las actuaciones conforme a los plazos siguientes:

- En los tramos con tráfico igual o superior a 90 circulaciones semanales, las obras de sustitución de los BT y de dotación de equipamiento mínimo en cuanto a sistema de protección de tren deberán estar contratadas antes del 15 de enero de 2021.*
- En los tramos con tráfico mixto entre 50 y 89 circulaciones semanales, las obras de sustitución de los BT y de dotación de equipamiento mínimo en cuanto a sistema de protección de tren deberán estar contratadas antes del 15 de enero de 2023.*
- Todas las líneas deberán tener finalizada la instalación del equipamiento mínimo en cuanto a sistema de protección del tren antes del 15 de enero de 2024.*

Los plazos anteriores serán de obligado cumplimiento, salvo en aquellas líneas, o tramos de líneas, donde se estén llevando a cabo otras actuaciones de mejora que afecten a otros subsistemas y que condicionen la finalización de las obras de sustitución de los BT o de dotación de equipamiento mínimo. Asimismo, tampoco serán de aplicación en aquellos casos en los que se haya producido, o esté previsto que se produzca, un cambio sustancial en la explotación de la línea que condicione el alcance de las obras. En todos estos casos, el administrador de infraestructuras remitirá a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria un informe justificativo que incluya los plazos alternativos previstos.»

Artículo tercero. Modificación del Reglamento de Circulación Ferroviaria, incluido como anexo I del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio.

a) El artículo 2.1.2.7. del Reglamento de Circulación Ferroviaria queda redactado del siguiente modo:

«2.1.2.7. Parada



LUMINOSAS	
	
Señal FF7A	Señal FF7B
Color rojo	<i>Foco superior color rojo, placa inferior negra con inscripción blanca</i>

Figura 7

1. Ordenan: *parar ante la señal sin rebasarla.*

2. En el caso particular de que la señal presente en el mástil la letra “P” (Señal FF7B), después de la parada:

- a) *Si la señal mantiene esta misma indicación transcurridos tres minutos desde la parada, el Maquinista, si nada se opone, reanudará la marcha con marcha a la vista, sin exceder la velocidad de 40 km/h, hasta llegar a la siguiente señal fundamental (no considerándose a estos efectos las SPN) y se atenderá a lo que esta ordene, cualquiera que sea su indicación. Tendrá muy en cuenta que antes de llegar a esta última señal se puede encontrar un tren, en cuyo caso se detendrá a unos 50 metros de este.*

Si a continuación de la señal siguiente existieran agujas, no se excederá la velocidad de 30 km/h al paso por ellas (no contabilizándose a estos efectos las señales de retroceso).

- b) *Como excepción a lo indicado en el punto a), el Maquinista podrá reanudar la marcha sin esperar a que transcurran los tres minutos cuando se trate de la circulación de medios de intervención o socorro.»*

b) El apartado 4 del artículo 5AN1.1.5.1. “Detenido ante un EOA” del Reglamento de Circulación Ferroviaria queda redactado del siguiente modo:

«4. El Responsable de Circulación prescribirá al Maquinista marcha a la vista hasta la siguiente señal fija fundamental que pueda ordenar parada (identificándola en la notificación), salvo en los casos que exista total seguridad de que el cantón de bloqueo delimitado por la señalización lateral luminosa se encuentra libre de trenes.

Si el EOA coincide con una señal de salida en una línea de BA, o con una señal, intermedia o avanzada, que presenta en el mástil la letra “P”, el Responsable de Circulación siempre prescribirá al Maquinista marcha a la vista hasta la siguiente señal fija fundamental que

pueda ordenar parada (identificándola en la notificación), sin exceder la velocidad de 40 km/h.»

c) Se incorpora un nuevo artículo 3.1.2.5. “Puntos de parada de los trenes en las estaciones”:

«3.1.2.5. Punto de parada de los trenes en las estaciones.

1. Los trenes de mercancías, las locomotoras aisladas y otros vehículos destinados a trabajos en la infraestructura que deban efectuar parada no prescrita en la estación por motivos de regulación del tráfico, pararán en las proximidades de la señal de salida sin rebasarla. Cuando sea necesario transmitir órdenes e informaciones por el Responsable de Circulación, se empleará la radiotelefonía preferentemente.

2. Los trenes de viajeros sin parada comercial que deban efectuar parada no prescrita en la estación por motivos de regulación del tráfico, pararán en las proximidades de la señal de salida, o, si el tren lleva viajeros, en los puntos de parada referidos en el apartado siguiente, si así lo establece la empresa ferroviaria atendiendo a la conveniencia de realizar el estacionamiento del tren en la zona de andenes de la estación, previa información al administrador de infraestructuras.

3. Los trenes de viajeros con parada comercial en la estación pararán en los puntos señalizados en el andén que hubiera podido establecer el administrador de infraestructuras o la empresa ferroviaria, concertadamente con dicho administrador.

En ausencia de estos puntos señalizados en el andén, los trenes efectuarán parada en cabecera de andén o junto a los dispositivos dispuestos para ayudar en el control de las operaciones de subida y bajada de viajeros (espejos, pantallas, etc.), garantizando en todo momento que el tren se encuentra situado entre los piquetes de la vía de estacionamiento.»

Disposición final única. Entrada en vigor.

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

La modificación en el anexo I del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio entrará en vigor a los tres meses de la publicación de este real decreto en el «Boletín Oficial del Estado».