

BASE DE DATOS DE Norma DEF.-

Referencia: NCL012791

REAL DECRETO 469/2021, de 29 de junio, por el que se modifica el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.*(BOE de 30 de junio de 2021)*

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 reciente. 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 8 de su disposición transitoria única se establecía el denominado «apagón del ASFA analógico», definiendo las fechas límite en las que resulta aplicable la «Especificación transitoria 1 Sistema de anuncio de señales y frenado automático (ASFA) analógico» del libro quinto del Reglamento de Circulación Ferroviaria, obligando con ello a realizar la sustitución de los equipos embarcados con el sistema ASFA analógicos aún existentes en la Red Ferroviaria de Interés General, por los correspondientes equipos embarcados con sistema ASFA digital.

En la redacción vigente actualmente, el citado «apagón» está pendiente de completarse para la red de ancho métrico, que tiene fijada, como fecha límite, el 1 de julio de 2021.

Las empresas operadoras han manifestado que, durante la realización de las pruebas de fiabilidad y de simulación de la explotación con los vehículos a los que ya se han incorporado nuevos equipos embarcados conformes a las especificaciones de ASFA digital de ancho métrico, han detectado funcionamientos no deseables, que podrían conllevar, incluso, problemas de seguridad. Para su resolución, las empresas operadoras y los fabricantes de los equipos han indicado que requieren de un plazo adicional para buscar el origen de las disfunciones y resolverlas, tanto en los equipos con equipos nuevos ya instalados, como en los que están pendientes de adaptación, así como, en su caso, solicitar la adaptación de la infraestructura para mejorar el funcionamiento.

Aparte del propio plazo adicional requerido para llevar a cabo las acciones para la resolución de las disfunciones, el periodo de análisis ya está teniendo un impacto negativo en el ritmo de actualización de los equipos embarcados en la flota de ancho métrico, lo que también dificulta la consecución del objetivo temporal marcado por el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio.

Por todo lo anterior, con independencia de que las empresas operadoras puedan ir realizando el «apagón» de manera progresiva en líneas, vehículos o servicios no afectados por las disfunciones, parece conveniente aplazar la fecha final establecida en el real decreto, para ajustarla mejor a la situación real y evitar efectos no deseados sobre los servicios a partir de 1 de julio de 2021.

Por todo lo anterior, se ha estimado conveniente promover la modificación del apartado 8 de la disposición transitoria única del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio.

El real decreto suprime el párrafo segundo del apartado 8 ya que hace referencia a un régimen transitorio en la circulación con el sistema ASFA analógico que finalizó el 30 de junio de 2020.

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 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 149.1.21.^a, 24.^a y 29.^a 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 del Ministro 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 29 de junio de 2021,

DISPONGO:

Artículo único. *Modificación del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.*

El apartado 8 de la disposición transitoria única del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, queda redactado como sigue:

«8. A partir del 1 de enero de 2019 en las líneas de ancho ibérico y estándar europeo y del 1 de julio de 2022 en la red de ancho métrico no se admitirá la circulación de trenes con el sistema ASFA analógico, debiendo sustituirse los equipos embarcados con dicho sistema por otros con el sistema ASFA digital. A partir de las fechas indicadas anteriormente para cada una de las redes, dejará de ser aplicable la “Especificación transitoria 1. Sistema de anuncio de señales y frenado automático (ASFA) analógico” del libro quinto del Reglamento de Circulación Ferroviaria.

La obligación de disponer equipos embarcados con el sistema ASFA digital no será de aplicación a los vehículos históricos que realicen servicios ferroviarios puntuales de carácter cultural, o de conservación y difusión del patrimonio histórico, referidos en la disposición adicional sexta de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario. En este caso, las condiciones de circulación y la dotación en cuanto a equipamiento y personal necesarios, serán establecidas mediante consigna específica del administrador de infraestructuras, de las contempladas en el artículo 1.2.1.3 del Reglamento de Circulación Ferroviaria, previa aportación del pertinente análisis de riesgos por parte de la empresa ferroviaria.»

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».

Dado en Madrid, el 29 de junio de 2021.

FELIPE R.

El Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana,
JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO