

**BASE DE DATOS DE Norma DEF.-**

Referencia: NCL013225

**REAL DECRETO 606/2023, de 11 de julio, 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 12 de julio de 2023)

*[\* El presente real decreto entrará en vigor el 13 de julio de 2023, excepto lo previsto en el artículo segundo, relativo a la modificación del anexo I del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, que entrará en vigor el 12 de octubre.]*

El Reglamento de Circulación Ferroviaria, aprobado por el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, tiene por objeto disponer de una normativa 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, teniendo en cuenta la evolución de 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 la disposición transitoria única del citado Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, se establecía la necesidad de adecuar al nuevo marco reglamentario las señales de los trenes, lo que supone modificaciones en la configuración y posición de los focos. 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.

Por otra parte, 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 de Ejecución (UE) 2019/773 de la Comisión, 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 y por el que se deroga la Decisión 2012/757/UE, 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) n.º 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 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, así como 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 de Ejecución (UE) 2019/773 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019.

Asimismo, en consonancia con lo anterior, se ha estimado conveniente modificar la disposición adicional segunda del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, que preveía la posibilidad de eximir, a propuesta justificada del titular de un vehículo, de la obligación de adaptar las luces frontales de cabeza y cola a los vehículos históricos o a 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, para incluir además los supuestos en los que se justifique la inviabilidad económica de la adaptación considerando el periodo remanente de explotación hasta su retirada del servicio. En todo caso, salvo en los supuestos de vehículos históricos, el titular del vehículo 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) n.º 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 de Circulación Ferroviaria.

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 noventa 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 cincuenta y ochenta y nueve 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, han manifestado que hay actualmente líneas afectadas en las 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, atendiendo a lo solicitado por los administradores, permitir una excepción al cumplimiento del plazo general para este tipo de líneas. De igual modo, parece oportuno tener en cuenta la particularidad de líneas en las que está prevista una modificación sustancial en la explotación de la línea que pudiera condicionar el alcance de las obras. Para estas situaciones, se establece la posibilidad de que el administrador de infraestructuras solicite una excepción mediante un informe justificativo de los nuevos plazos propuestos.

Por último, aunque se está trabajando en una revisión profunda del Reglamento de Circulación Ferroviaria, atendiendo al análisis de posibles causas de sucesos ocurridos en los últimos meses, se ha considerado igualmente necesaria adelantar 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. Para ello, se modifica dicho artículo introduciendo una manera diferente de comportarse del maquinista ante ese tipo de señales que reduzca la posibilidad de que se pueda encontrar con otro tren en el tramo de vía consecutivo a la señal.

Esta modificación de la forma de actuar obliga a adecuar otros artículos del RCF, como el artículo 1.5.1.4 (para reforzar las condiciones de marcha a la vista), el artículo 5.2.1.1 (para aquellos casos en los que no sea posible apreciar de manera clara la indicación de las señales fijas), el artículo 5.2.1.4 (para los casos en los que se produzca rebase indebido) o el 5AN.1.1.5.1 (para tener en cuenta el caso particular de circulación con el sistema ERTMS).

Asimismo, teniendo en cuenta que con la evolución tecnológica ya no serán tan imprescindibles las señales de parada con letra «P» en el mástil (señal FF7B) como pudieran serlo en el pasado, se introduce un nuevo apartado en la disposición transitoria única para que se lleve a cabo por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria un análisis de la viabilidad de la posible reducción progresiva de este tipo de señales, fijando criterios para su supresión, en su caso, y analizando las medidas de toda índole que puede ser necesarias (cambios en las instalaciones, incremento de dotación de recursos personales, cambios reglamentarios...) para llevar a cabo la transición entre bloqueos permisivos a otros sin este tipo de señalización.

Por último, aprovechando la modificación, se introduce un nuevo artículo para aclarar la definición los puntos de parada de los distintos trenes en las estaciones, en función de si responden al servicio comercial o detenciones motivadas por la regulación del tráfico. Esto responde al análisis realizado de posibles medidas para mejorar situaciones de rebase de señales 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 149.1.21.<sup>a</sup>, 24.<sup>a</sup> y 29.<sup>a</sup> 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 11 de julio de 2023,

#### DISPONGO:

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

El Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria, queda modificado como sigue:

Uno. La disposición adicional segunda queda redactada del siguiente modo:

«Disposición adicional segunda. Excepciones al marco reglamentario en relación con 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 Reglamento de Circulación Ferroviaria 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) n.º 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.»

Dos. Se modifican el primer párrafo del apartado 4 y el apartado 9 de la disposición transitoria única y se añade un nuevo apartado 11, quedando redactados como sigue:

«4. La adecuación al nuevo marco reglamentario de las señales de los trenes podrá realizarse preferentemente durante las intervenciones de mantenimiento de los vehículos, 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 de Ejecución (UE) n.º 2019/773 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019.»

«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 cincuenta circulaciones semanales y en las de tráfico exclusivo de mercancías inferior a noventa 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:

a) En los tramos con tráfico igual o superior a noventa 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.

b) En los tramos con tráfico mixto entre cincuenta y ochenta y nueve 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.

c) 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.»

«11. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria elaborará un estudio sobre la viabilidad de la reducción progresiva de las señales de parada con aspecto FF7B, que contendrá:

a) Análisis de las repercusiones que podría tener dicha reducción, como, entre otras, las actuaciones que se requerirían sobre las instalaciones, adaptación de recursos humanos o cambios reglamentarios.

b) Criterios y prioridades para su supresión en aquellos casos en los que esta fuera recomendable, atendiendo a parámetros como la densidad de circulación, tipología de los trenes que circulen, proximidad de estaciones y apeaderos, orografía y trazado, equipamiento de la línea, dotación de medios humanos, etc.

c) Recomendaciones sobre otras medidas complementarias que podrían implantarse por todos los actores relacionadas con la circulación en tramos de la red con este tipo de señalización.»

**Artículo segundo.** *Modificación del Reglamento de Circulación Ferroviaria, aprobado por Real Decreto 664/2015, de 17 de julio.*

El Reglamento de Circulación Ferroviaria, incluido en el anexo I del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, queda modificado como sigue:

Uno. Se añade un apartado 3 al artículo 1.5.1.4 Condiciones de marchas especiales, con la siguiente redacción:

«3. Si por las circunstancias ambientales y de visibilidad, o por las condiciones técnicas del vehículo motor o del tren, el Maquinista no puede cumplimentar las condiciones de marcha especial, informará al Responsable de Circulación para que este disponga lo que proceda según las circunstancias.»

Dos. El artículo 2.1.2.7 Parada, queda redactado del siguiente modo:

«2.1.2.7 Parada.

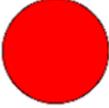
Luminosas	
	
Señal FF7A	Señal FF7B
Color rojo	Foco superior color rojo, placa inferior negra con inscripción blanca

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 fija 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) Manteniendo todas las precauciones indicadas en el punto a), el Maquinista podrá reanudar la marcha sin esperar a que transcurran los tres minutos en alguno de estos supuestos:

- Cuando se trate de la circulación de medios de socorro o aquellos utilizados para el reconocimiento o la liberación de la vía, en el trayecto en el que se va a intervenir.
- Cuando previamente haya recibido instrucciones del Responsable de Circulación para ello.»

Tres. Se incorpora un nuevo artículo 3.1.2.5 Puntos de parada de los trenes en las estaciones, con el siguiente contenido:

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

1. Los trenes de viajeros con parada comercial en la estación o que deban efectuar parada en cumplimiento de las órdenes de las señales fijas fundamentales, 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 de viajeros 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.

2. El resto de los trenes que deban efectuar parada en la estación en cumplimiento de las órdenes de las señales fijas fundamentales, pararán en las proximidades de la señal o piquete de salida, sin rebasarlos, salvo que el Responsable de Circulación le ordene otra forma de proceder.

Cuando sea necesario transmitir órdenes o informaciones por el Responsable de Circulación o el Maquinista, se empleará la radiotelefonía preferentemente.»

Cuatro. Se añade el siguiente párrafo al final del artículo 5.2.1.1 Prescripciones en caso de anomalía en las señales fijas:

«El Maquinista que por cualquier causa no pueda percibir con claridad las señales, reducirá la velocidad o se detendrá si fuera necesario, para comprobar sus indicaciones.»

Cinco. El apartado 2 del artículo 5.2.1.4 Rebase indebido de una señal que ordene parada, queda redactado del siguiente modo:

«2. Adicionalmente a lo indicado en el apartado anterior, en señales provistas de la letra "P", tras efectuar detención inmediata, e informar al Responsable de Circulación, reanudará la marcha según las prescripciones del punto 2.a) del artículo 2.1.2.7 "Parada".»

Seis. El apartado 4 del artículo 5AN1.1.5.1 Detenido ante un EOA, 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.

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 cuando el EOA coincida con:

- a) Una señal de salida en una línea de BA, o
- b) una señal intermedia o avanzada que presente en el mástil la letra P.»

#### 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», excepto lo previsto en el artículo segundo, relativo a la modificación del anexo I del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, que entrará en vigor a los tres meses de la publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 11 de julio de 2023.

FELIPE R.

La Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana,  
RAQUEL SÁNCHEZ JIMÉNEZ