



## LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

---

Orden TRM/535/2026, de 18 de mayo, por la que se establecen disposiciones relativas a la autorización de material rodante auxiliar ferroviario.

---

Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible  
«BOE» núm. 132, de 30 de mayo de 2026  
Referencia: BOE-A-2026-11627

---

### TEXTO CONSOLIDADO

#### Última modificación: sin modificaciones

El Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, incorpora al derecho interno 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. Dicha Directiva establece las condiciones que deben cumplirse para lograr en el territorio comunitario la interoperabilidad del sistema ferroviario y establece los elementos que forman parte de este sistema.

Entre estos elementos están los distintos tipos de vehículos, incluyendo los vehículos especiales, tales como el material rodante auxiliar, que según el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, se define como «aquellos vehículos ferroviarios que están específicamente habilitados para las tareas de supervisión, reconocimiento, así como aquellos habilitados para la construcción y el mantenimiento de la vía y de sus instalaciones fijas, incluyéndose, entre otros, la maquinaria de vía y los vehículos ferrocarril-carretera (bimodales), así como los destinados a trenes taller y de socorro».

El artículo 68.3 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, establece que, mediante orden de la persona titular del Ministerio de Fomento (hoy de Transportes y Movilidad Sostenible), a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, se regularán las condiciones y requisitos para la autorización del material rodante que circule por los tramos y líneas ferroviarias que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General.

En desarrollo de este artículo, el Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, establece en su artículo 76 que el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (hoy de Transportes y Movilidad Sostenible), a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, podrá aprobar Instrucciones Ferroviarias con los requisitos que debe cumplir un subsistema para obtener la correspondiente autorización de entrada en servicio o de puesta en el mercado en el caso de vehículos.

Actualmente, está vigente la «Instrucción ferroviaria: Especificaciones técnicas de material rodante ferroviario para la entrada en servicio de unidades autopropulsadas, locomotoras y coches», aprobada por la Orden TMA/576/2020, de 22 de junio (en adelante IF MR ALC-20), que excluye de su ámbito de aplicación al material rodante auxiliar. Para este tipo de vehículos, para los que aún no se ha publicado su propia instrucción ferroviaria, sigue vigente la normativa técnica previa al actual marco legislativo, esto es, la Resolución de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras, por la que se aprueba la

«Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Material rodante auxiliar», (en adelante, ETH MRA).

El material rodante auxiliar, por sus particularidades que lo diferencian de otros vehículos ferroviarios, está sujeto a problemáticas propias. Mediante esta norma, que recoge un conjunto de disposiciones referidas a este tipo de material rodante, se pretende abordar algunas de estas particularidades que requieren una regulación especial y que a continuación se exponen con mayor detalle.

En primer lugar, la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de control-mando y señalización del sistema ferroviario de la Unión Europea, aprobada mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695 de la Comisión, de 10 de agosto de 2023, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de control-mando y señalización del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (UE) 2016/919 (en adelante, ETI CMS), permite exceptuar a los vehículos especiales de la obligación general de estar equipados con equipos ETCS/ERTMS, siempre que una regulación nacional lo permita expresamente. En este momento, aunque España es un país pionero en el impulso del ERTMS en su red y sus trenes, se considera que equipar con sistemas embarcados ETCS/ERTMS a material auxiliar no es imprescindible y puede no compensar la inversión económica y en plazos que supone. Por tanto, mediante esta orden se pretende regular la posibilidad de exceptuar el equipamiento en el material auxiliar.

De igual forma, la citada ETI CMS también abre la posibilidad de exceptuar de equipar de ERTMS a los vehículos tractores empleados en instalaciones de servicio. Estos vehículos son designados en las diferentes normas con distintas denominaciones. Así, en la ETI CMS son referidos como «locomotoras de maniobras». Por su parte, en la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante «locomotoras y material rodante de viajeros» del sistema ferroviario de la Unión Europea aprobada por el Reglamento (UE) n.º 1302/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014 (en adelante, ETI LOC&PAS), que es específica sobre material rodante y que define los tipos de vehículos, los cataloga como «tractores de maniobras». En la práctica, bajo estas denominaciones se incluye un variado conjunto de vehículos con diferentes características, cuyo denominador común es que están diseñados para prestar servicio en terminales. En esta orden se regula la posibilidad de exceptuar del equipamiento de ERTMS en esta familia de vehículos.

En segundo lugar, se pretende aclarar la normativa de aplicación en los procesos de autorización de material auxiliar en tanto no se actualice la norma técnica nacional de referencia. Actualmente sigue siendo de aplicación la ETH MRA, la única vigente hoy día de un conjunto de normas emitidas en su momento para los distintos tipos de vehículos ferroviarios y que tenían referencias cruzadas, hoy desactualizadas por la derogación del resto de especificaciones ETH. Por su parte, las normas europeas aplicables, como la ETI LOC&PAS, están impulsando cada vez más su aplicación al material rodante auxiliar, en sustitución de las normativas nacionales. Por ello, asimismo, se regulan en esta orden los supuestos en los que la norma técnica aplicable a otro tipo de vehículos, la IF MR ALC-20, también puede emplearse de manera complementaria a material rodante auxiliar.

Este texto se estructura en tres artículos y cuenta con tres 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 clarificar la normativa de aplicación al material rodante auxiliar, así como regular algunas de las especificidades de este tipo de material, lo que contribuirá a mejorar las condiciones de seguridad operacional de sus circulaciones por la red. 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 supongan menos obligaciones para los destinatarios. De igual manera se respeta el principio de eficiencia, pues no se imponen nuevas cargas a los interesados. Igualmente, la norma 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 previa 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 audiencia e información pública de su artículo 26.6.

Durante la tramitación de esta orden han sido oídos los administradores de infraestructuras ferroviarias, las empresas ferroviarias, los fabricantes de material rodante y las asociaciones de empresarios del sector. Por último, con el fin de asegurar el acierto de la norma, se han recabado informes del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y del Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática, habiéndose sometido asimismo el texto a un trámite de revisión previa por parte de la Agencia Europea de Seguridad Ferroviaria (EUAR), en cumplimiento de lo establecido en los artículos 13 y 14 de la Directiva (UE) 2016/797, sobre interoperabilidad y de lo dispuesto en el artículo 12 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre.

La competencia para dictar esta norma viene dada, además de por lo dispuesto en los apartados 21.<sup>a</sup> y 24.<sup>a</sup> del artículo 149.1 de la Constitución Española, por lo establecido en el artículo 68.3 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, que establece que mediante orden de la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible se regularán las condiciones y requisitos para la autorización del material rodante que circule por los tramos y líneas ferroviarias que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General.

En su virtud, a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y de acuerdo con el Consejo de Estado, dispongo:

**Artículo 1.** *Ámbito de aplicación.*

Lo estipulado en esta orden se aplica al material rodante auxiliar que circule por la Red Ferroviaria de Interés General.

**Artículo 2.** *Excepción a la obligación de instalación de equipos ERTMS.*

1. Atendiendo a la posibilidad de excepción que ofrece el apartado 7.4.3.2. de la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de control-mando y señalización del sistema ferroviario de la Unión Europea, aprobada mediante el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695 de la Comisión, de 10 de agosto de 2023, los vehículos clasificados en la categoría «material rodante auxiliar» que vayan a circular por la Red Ferroviaria de Interés General, quedan excluidos de la obligación de estar equipados con ETCS, RMR o ATO.

No obstante, esta ausencia de equipamiento no impedirá el desmantelamiento, en su caso, de los sistemas clase B instalados en la línea.

2. Asimismo, atendiendo a la posibilidad de excepción que ofrece el apartado 7.4.3.3. de la especificación técnica de interoperabilidad indicada en el apartado anterior, los vehículos tractores de maniobras empleados en las instalaciones de servicio, actualmente dentro del ámbito de aplicación de la Resolución de 10 de julio de 2009, de la Dirección General de Infraestructuras, por la que se aprueba la «Especificación Técnica de Homologación de Material Rodante Ferroviario: Material rodante auxiliar», (en adelante, ETH MRA), que estén en servicio desde hace más de veinte años operando exclusivamente en una parte de la Red Ferroviaria de Interés General en la que no haya ETCS ni esté previsto implantar el ETCS en un plazo de cinco años, quedan excluidos de la obligación de estar equipados con ETCS.

3. Los administradores de infraestructuras deberán incorporar información sobre estas excepciones en el registro de la infraestructura al que se refiere el artículo 119 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.

**Artículo 3.** *Normativa aplicable en ausencia de Instrucciones Ferroviarias para material rodante auxiliar.*

1. En tanto no se apruebe una Instrucción Ferroviaria, de las definidas en el artículo 76 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, específica para material rodante auxiliar, que

sustituya a la ETH MRA, la normativa aplicable para los procesos de autorización será la siguiente:

a) Material rodante auxiliar al que no le sea de aplicación las especificaciones técnicas de interoperabilidad:

La normativa básica será la ETH MRA, si bien las referencias que incluya esta norma a otras especificaciones técnicas de homologación que quedaron derogadas a la entrada en vigor de la Orden TMA/576/2020, de 22 de junio, serán sustituidas por la «Instrucción ferroviaria: Especificaciones técnicas de material rodante ferroviario para la entrada en servicio de unidades autopropulsadas, locomotoras y coches», aprobada por la Orden TMA/576/2020, de 22 de junio (en adelante IF MR ALC-20).

b) Material rodante auxiliar que haya sido evaluado de conformidad con las especificaciones técnicas de interoperabilidad, con carácter voluntario o en los supuestos prescritos de aplicación obligatoria:

La normativa básica será la correspondiente especificación técnica de interoperabilidad aplicable.

En este supuesto, como normativa nacional complementaria a estas especificaciones europeas, se aplicarán los requisitos establecidos en la IF MR ALC-20 para locomotoras.

No será de aplicación la ETH MRA salvo para aquellos requisitos de compatibilidad con la infraestructura que pudieran identificarse en el proceso de recopilación de requisitos definido en el artículo 13 del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545 de la Comisión, de 4 de abril de 2018, por el que se establecen las disposiciones prácticas relativas a la autorización de vehículos ferroviarios y al proceso de autorización de tipo de vehículos ferroviarios con arreglo a la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo.

2. De manera voluntaria y a petición del solicitante, también podrá ser de aplicación la IF MR ALC-20 en el curso de una solicitud de no aplicación de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad o de disconformidad con las normas nacionales, de acuerdo con el procedimiento establecido en los artículos 85 y 86, respectivamente, de Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre.

**Disposición final primera.** *Título competencial.*

Esta orden ministerial se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1. 21.º y 24.º de la Constitución, que atribuyen al Estado las competencias exclusivas en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por más de una comunidad autónoma y de obras públicas de interés general, respectivamente.

**Disposición final segunda.** *Habilitación de desarrollo y de aplicación reglamentarios.*

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria adoptará las medidas necesarias para el cumplimiento y aplicación de esta orden y resolverá las dudas que en relación con su interpretación pudieran suscitarse, quedando facultada para la publicación de guías de aplicación, parciales o totales, sobre ellas.

**Disposición final tercera.** *Entrada en vigor.*

La presente orden entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 18 de mayo de 2026.—El Ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Ponte Santiago.

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