



**DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2024/255 DE LA COMISIÓN**

**de 17 de enero de 2024**

**por la que se acepta una solicitud presentada por la República Francesa, de conformidad con el artículo 7, apartado 4, de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, para la no aplicación temporal del punto 7.4.2.1 del anexo del Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión a cuatro vehículos V300 Zefiro I-F**

*[notificada con el número C(2024) 203]*

**(El texto en lengua francesa es el único auténtico)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista 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 <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 7, apartado 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 11 de mayo de 2023, Francia presentó a la Comisión, de conformidad con el artículo 7, apartado 4, de la Directiva (UE) 2016/797, una solicitud para la no aplicación temporal del punto 7.4.2.1 del anexo del Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión <sup>(2)</sup> a cuatro vehículos V300 Zefiro I-F, identificados con los números ERT1000-23, ERT1000-28, ERT1000-31 y ERT1000-47.
- (2) La solicitud se refiere a vehículos V300 Zefiro I-F que Trenitalia S.p.A. adquirió inicialmente (mediante el contrato n.º 14625, de 30 de septiembre de 2010) para que formasen parte de una flota de cincuenta vehículos que operaría en la red del sistema ferroviario italiano. El 22 de octubre de 2021, Trenitalia S.p.A. (mediante el contrato n.º 4669) solicitó la mejora de tres vehículos de la flota original para emplearlos en un servicio transfronterizo entre Francia e Italia. El 7 de noviembre de 2021, Trenitalia S.p.A., por medio de la carta de intenciones con referencia TRNIT-DACQ.ACQR \P \2022 \0040367, solicitó la mejora de un vehículo adicional para los mismos fines. El tipo de vehículo mejorado se denomina «V300 Zefiro I-F». La solicitud se presentó sobre la base del artículo 7, apartado 1, letra c), de la Directiva (UE) 2016/797, a saber, la falta de viabilidad económica de la mejora del Sistema Europeo de Control de Trenes (ETCS, por sus siglas en inglés) del referencial 3 establecida en el punto 7.4.2.3 del anexo del Reglamento (UE) 2016/919.
- (3) Tras la presentación de la solicitud, el Reglamento (UE) 2016/919 ha sido derogado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695 de la Comisión <sup>(3)</sup>. En esencia, el requisito de instalar el ETCS (base de referencia 3) establecido en el punto 7.4.2.1 del anexo del Reglamento (UE) 2016/919 se recoge actualmente en los puntos 7.4.2.1 y 7.4.2.4 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695. Por consiguiente, la solicitud original debe considerarse una solicitud de no aplicación temporal de los puntos 7.4.2.1 y 7.4.2.4 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695.
- (4) Trenitalia solicitará una autorización para los cuatro vehículos nuevos V300 Zefiro I-F según el tipo ya autorizado (NIE EU8020210113) y ampliará su zona de uso de la red italiana a la red francesa. Los cuatro vehículos ya operan en la red italiana con el ETCS del referencial 2.

<sup>(1)</sup> DO L 138 de 26.5.2016, p. 44.

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de «control-mando y señalización» del sistema ferroviario de la Unión Europea (DO L 158 de 15.6.2016, p. 1).

<sup>(3)</sup> 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 (DO L 222 de 8.9.2023, p. 380).

- (5) A efectos de ampliar su funcionamiento a la red nacional francesa, los vehículos V300 Zefiro I-F están equipados con un sistema adicional de protección automática de trenes: el subsistema biestándar ERTMS/TVM en configuración «nacional reducida», interconectado con el subsistema de protección de trenes KVB, junto con el subsistema ATESS 3G interconectado con el KVB. Este sistema de protección automática de trenes es el único autorizado para operar en líneas de la red francesa de alta velocidad que no están equipadas con ERTMS.
- (6) De conformidad con los puntos 7.4.2.1 y 7.4.2.4 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695, los cuatro vehículos en cuestión deben estar equipados con el ERTMS/TVM biestándar compatible con el ETCS del referencial 3.
- (7) Sin embargo, esto obligaría al operador Trenitalia y al proveedor Bombardier-Hitachi a modificar y readaptar los vehículos, aumentando así el coste del proyecto hasta un punto en el que su viabilidad económica se vería comprometida, y afectando además a la disponibilidad de los vehículos para su explotación comercial en otras líneas. Esto tendría unas repercusiones económicas que conllevarían una pérdida de beneficios debido a la indisponibilidad de los trenes y a los costes adicionales de mantenimiento, aumentados por la consiguiente necesidad de formación del personal de mantenimiento y la falta de sinergias entre la primera flota de cinco vehículos equipados con el ETCS del referencial 2 en servicio transfronterizo y la nueva flota de cuatro vehículos equipados con el referencial 3.
- (8) El fabricante de los cuatro vehículos afectados y su propietario, Trenitalia S.p.A, se han comprometido a realizar un plan de ingeniería e instalación para actualizar dichos vehículos con el nuevo ETCS del referencial 3 para los equipos instalados a bordo. Según el calendario más reciente facilitado por el solicitante, la actualización del ETCS del referencial 2 al referencial 3 debería comenzar en diciembre de 2026 y completarse a más tardar el 31 de agosto de 2027. El ETCS de los otros cinco trenes Zefiro que componen la flota también debe actualizarse al referencial 3 en las mismas fechas.
- (9) El rechazo de la solicitud conllevaría un retraso de cuatro años en la disponibilidad de nuevos trenes capaces de prestar el mismo servicio, con las consiguientes repercusiones económicas, el paso a medios de transporte más contaminantes y la falta de sinergias entre los cinco trenes Zefiro en servicio y los vehículos objeto de la presente solicitud.
- (10) El análisis realizado por la Comisión muestra que las especificaciones alternativas que se aplicarían para garantizar la seguridad y la interoperabilidad de los vehículos son suficientes.
- (11) Sobre la base de los argumentos presentados por los solicitantes y reiterados en los considerandos 7, 8 y 9, debe considerarse que los cuatro vehículos afectados cumplen las condiciones establecidas en el artículo 7, apartado 1, letra c), y en el artículo 7, apartado 4, de la Directiva (UE) 2016/797. Procede, por tanto, aceptar la solicitud presentada por Francia para la no aplicación de los puntos 7.4.2.1 y 7.4.2.4 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695 a dichos vehículos hasta que estén equipados con el ETCS del referencial 3 a más tardar el 31 de agosto de 2027.
- (12) Con el fin de tener una visión general de la planificación de la renovación de los vehículos y de su progreso, Francia debe informar a la Comisión a más tardar el 31 de diciembre de cada año, a fin de garantizar el desarrollo oportuno del proyecto.
- (13) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité contemplado en el artículo 51, apartado 1, de la Directiva (UE) 2016/797.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### *Artículo 1*

Se acepta la solicitud de Francia, notificada a la Comisión el 11 de mayo de 2023, para la no aplicación temporal de los puntos 7.4.2.1 y 7.4.2.4 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695 a los cuatro vehículos V300 Zefiro I-F identificados con los números ERT1000-23, ERT1000-28, ERT1000-31 y ERT1000-47.

*Artículo 2*

Francia informará a la Comisión, a más tardar el 31 de diciembre de cada año, sobre la planificación para la mejora de los cuatro vehículos a que se refiere el artículo 1 y sobre los avances en este sentido.

*Artículo 3*

La presente Decisión se aplicará dentro de los límites geográficos de la red ferroviaria francesa.

*Artículo 4*

El destinatario de la presente Decisión es la República Francesa.

Será aplicable hasta el 31 de agosto de 2027.

Hecho en Bruselas, el 17 de enero de 2024.

*Por la Comisión*  
Adina-Ioana VĂLEAN  
*Miembro de la Comisión*