



DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2024/378 DE LA COMISIÓN

de 25 de enero de 2024

por la que se acepta una solicitud presentada por España con arreglo al artículo 7, apartado 4, de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo para no aplicar el Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión a 58 vehículos Stadler E6000

[notificada con el número C(2024) 388]

(El texto en lengua española 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 ⁽¹⁾, y en particular su artículo 7, apartado 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 28 de junio de 2023, España presentó a la Comisión, de conformidad con el artículo 7, apartado 4, de la Directiva (UE) 2016/797, una solicitud para no aplicar temporalmente el punto 7.4.2.1, apartado 1, del Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión ⁽²⁾ a 58 vehículos. Este punto exige la instalación del ETCS de base de referencia 3 a bordo de cualquier vehículo nuevo.
- (2) La solicitud se refiere a 58 vehículos nuevos Stadler E6000 adquiridos por las siguientes empresas ferroviarias: Renfe Mercancías (12 locomotoras), Alpha Trains (30 locomotoras) y Medway (16 locomotoras), que se enumeran correspondientemente en el anexo I.
- (3) La solicitud se presentó sobre la base del artículo 7, apartado 1, letra c), de la Directiva (UE) 2016/797, en relación con la falta de viabilidad económica de poner en servicio, antes del 31 de diciembre de 2028, vehículos totalmente equipados con el ETCS (base de referencia 3), tal como se establece en el punto 7.4.2.1 del Reglamento (UE) 2016/919.
- (4) 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 ⁽³⁾. En esencia, el requisito de instalar el ETCS (base de referencia 3) establecido en el punto 7.4.2.1 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2016/919 se ha recogido en el punto 7.4.2.1 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695. Por consiguiente, la solicitud original debe considerarse una solicitud de no aplicación temporal del punto 7.4.2.1 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695.
- (5) Los 58 vehículos nuevos Stadler E6000 serán operados en la red española, cubriendo la línea L084/984, en la que se encuentra el tramo montañoso de Puerto de Pajares. Estas nuevas locomotoras tienen una gran capacidad de tracción para arrastrar trenes largos, la capacidad de funcionar con diferentes tensiones eléctricas (3 kV/25 kV) —necesaria debido a las condiciones de la red—, y la posibilidad de configurarlas tanto para el ancho de vía de 1668 mm (ibérico) como el de 1435 mm (UE).
- (6) De conformidad con el punto 7.4.2.2 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695, los vehículos existentes deben estar equipados con ETCS. Sin embargo, los vehículos Stadler E6000 no tienen instalado a bordo el equipo de ETCS/ERTMS. Por lo tanto, durante el proceso de autorización de tipo de vehículo (número 1-075-0005-8-001-001), la Agencia Ferroviaria Europea estableció restricciones específicas de uso. Sobre la base de tales restricciones, en la actualidad esas locomotoras no pueden ser operadas en líneas equipadas con un sistema de señalización de clase A (ETCS/ERTMS) ni en los corredores definidos en el anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/6 de la Comisión ⁽⁴⁾ ni en las líneas que garantizan las conexiones con los principales puertos europeos, estaciones de clasificación, terminales de mercancías y zonas de transporte de mercancías que se definen en el artículo 2, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/6.

⁽¹⁾ DO L 138 de 26.5.2016, p. 44.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2017/6 de la Comisión, de 5 de enero de 2017, sobre el plan de despliegue europeo del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (DO L 3 de 6.1.2017, p. 6).

- (7) En la red española de ancho ibérico dedicada principalmente al transporte de mercancías hay muy pocos tramos equipados con ERTMS. Entre ellos, el recientemente construido tramo de Puerto de Pajares de doble vía (L084/984) constituye una «isla» de ERTMS de 50 km equipada con un ERTMS de nivel 2 (base de referencia 2.3.0-D) y un sistema ASFA de clase B. Está previsto que los trenes de mercancías utilicen ahora esa circunvalación, que garantiza ahorros significativos en el consumo de energía, una distancia más corta, un menor impacto medioambiental negativo y operaciones con velocidades más altas y con mayor capacidad, en comparación con la antigua línea única (L130).
- (8) Debido a la ausencia del correspondiente equipo ETCS/ERTMS a bordo, los vehículos Stadler E6000 objeto de la presente solicitud no pueden ser operados actualmente en esa línea. La retroadaptación de esos vehículos para instalar el ERTMS a bordo comprometería la viabilidad del proyecto debido a los costes adicionales relacionados con los retrasos previstos de varios meses en la entrada en funcionamiento y la falta de disponibilidad de las locomotoras. Asimismo, en esta fase, la retroadaptación aportaría pocos beneficios debido a la limitada longitud de la vía en la que puede utilizarse el ERTMS y a la complejidad y los costes adicionales de disponer de dos sistemas de señalización a bordo. El plan nacional de ejecución español para el desarrollo del ERTMS prevé la instalación del ERTMS de nivel 2 (base de referencia 3) a más tardar en 2030 en los tramos adyacentes a los 50 km del tramo de Puerto de Pajares (L084/984).
- (9) El fabricante de los vehículos afectados y sus propietarios se han obligado a un plan de ingeniería e instalación para retroadaptar los 58 vehículos mediante la instalación del ETCS de nivel 2 (base de referencia 3) en el equipo a bordo, con el fin de ajustarse al despliegue del ERTMS de nivel 2 en tierra. La planificación más reciente se refleja en el anexo I y confirma que los vehículos estarán retroadaptados a más tardar el 31 de diciembre de 2025 en el caso de los vehículos propiedad de Renfe Mercancías, y el 31 de diciembre de 2028 en el caso de los vehículos propiedad de Alpha Trains y de Medway.
- (10) El análisis realizado por la Comisión confirma que las especificaciones alternativas, el uso del sistema ASFA Digital de clase B, aplicadas hasta que se realice la retroadaptación, garantizan la seguridad y la interoperabilidad de los vehículos en esa línea.
- (11) Sobre la base de lo anterior, debe considerarse que se 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 en lo que respecta a los 58 vehículos afectados. Por consiguiente, debe aceptarse la solicitud presentada por España de no aplicar a dichos vehículos el Reglamento (UE) 2016/919, mitigando la no aplicación de esa última disposición mediante la instalación del ECTS de nivel 2 de base de referencia 3 en los 58 vehículos a más tardar el 31 de diciembre de 2028.
- (12) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité a que se refiere el artículo 51, apartado 1, de la Directiva (UE) 2016/797.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Se acepta la solicitud de España de no aplicar el Reglamento (UE) 2016/919 a 58 vehículos E6000 de la empresa Stadler, tal como se dispone en el anexo.

Artículo 2

A más tardar el 31 de diciembre de cada año, España informará a la Comisión de la planificación y los avances en relación con la modernización de los vehículos. España comunicará asimismo a la Comisión los números de referencia de los vehículos enumerados en el anexo cuando estén disponibles.

Artículo 3

La presente Decisión se aplicará dentro de los límites geográficos de la línea L084/984 de la red ferroviaria española.

Artículo 4

El destinatario de la presente Decisión es el Reino de España.

Será aplicable hasta el 31 de diciembre de 2028.

Hecho en Bruselas, el 25 de enero de 2024.

Por la Comisión
Adina-Ioana VĂLEAN
Miembro de la Comisión

ANEXO

Lista de vehículos incluidos en la Decisión y fecha prevista para que estén retroadaptados al Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) a bordo.

Propietario	Empresa ferroviaria que utilizará los vehículos	Número total de vehículos	Número de referencia de los vehículos autorizados	Número de referencia previsto de los vehículos en proceso de autorización	Fecha prevista para instalar el ETCS Nivel 2
RENFE MERCANCÍAS	RENFE MERCANCÍAS	12	91716-256-101-8 91716-256-102-6 91716-256-103-4 91716-256-104-2 91716-256-105-9 91716-256-106-7 91716-256-107-5 91716-256-108-3 91716-256-109-1 91716-256-110-9	91716-256-111-7 91716-256-112-5	31 de diciembre de 2025
ALPHA TRAINS	CAPTRAIN	30	91716-256-001-0 91716-256-002-8 91716-256-003-6 91716-256-006-9 91716-256-007-7 91716-256-008-5 91716-256-013-5 91716-256-014-3		30 de junio de 2028
	CONTIENTAL RAIL		91716-256-004-4 91716-256-005-1 91716-256-009-3 91716-256-010-1		30 de junio de 2028
	MEDWAY		91716-256-011-9 91716-256-012-7 91716-256-015-0 91716-256-016-8 91716-256-017-6		30 de junio de 2028
	No indicado		números de referencia todavía no declarados	números de referencia todavía no declarados	30 de junio de 2028
MEDWAY	MEDWAY	16	números de referencia todavía no declarados	número de referencia todavía no declarado	30 de junio de 2028