Diario Oficial
de la Unión Europea

ES
Serie L

2025/1529

31.7.2025

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2025/1529 DE LA COMISIÓN

de 29 de julio de 2025

por la que se establecen disposiciones de aplicación de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo referente a una solicitud de Finlandia para no aplicar el requisito de utilizar la base de referencia del ETCS más reciente en la instalación en tierra, establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695 de la Comisión

[notificada con el número C(2025) 5123]

(Los textos en lenguas finesa y sueca son los únicos auténticos)

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 6 de junio de 2024, Finlandia presentó a la Comisión una solicitud de no aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695 de la Comisión ([2]) para la vía piloto EKA hasta 2035 («solicitud»). La solicitud se presentó sobre la base del artículo 7, apartado 1, letra c), de la Directiva (UE) 2016/797.

(2) En virtud del punto 7.2.4.2 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695, un subsistema de control-mando y señalización en tierra debe cumplir la especificación técnica de interoperabilidad vigente en el momento de la solicitud de autorización para la puesta en servicio de la infraestructura. Esto exigiría instalar el Sistema Europeo de Control de Trenes («ETCS», por sus siglas en inglés) de acuerdo con las especificaciones de la base de referencia 4 en la vía piloto EKA.

(3) El proyecto al que se hace referencia en la solicitud consiste en la instalación de un subsistema de control-mando y señalización en tierra con arreglo a las especificaciones de la base de referencia 3 del ETCS, versión de sistema 2.1, en el tramo de vía piloto EKA Lielahti-Siuro-Kokemäki-Pori/Rauma ja Pori/Mäntyluoto/Tahkoluoto. Este tramo consta de aproximadamente 190 kilómetros de línea de vía única y 18 estaciones («proyecto de vía piloto EKA»).

(4) Según los documentos presentados por Finlandia, el cumplimiento del punto 7.2.4.2 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695 implicaría un coste adicional de al menos 16,3 millones EUR. Esto se debe a que implementar la base de referencia del ETCS más reciente requeriría una modificación del contrato firmado y un rediseño de la solución técnica que debe aplicarse. Esto retrasaría la ejecución del proyecto dos años y medio, debido a la necesidad de notificar con cinco años de anticipación, en el Registro de la Infraestructura (RINF) ([3]), el cambio en las funcionalidades del ETCS requeridas para los vehículos que circulan en esta línea ([4]). Además, el retraso en la ejecución del proyecto podría acarrear una pérdida de cofinanciación en el marco del Plan de Recuperación y Resiliencia de Finlandia.

([1]) DO L 138 de 26.5.2016, p. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj.
([2]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).
([3]) Reglamento de Ejecución (UE) 2019/777 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria, modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1694 de la Comisión, de 10 de agosto de 2023 (ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/777/2023-09-28).
([4]) Tal como exige el punto 7.2.9 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695.

(5) Como disposición alternativa, Finlandia propone aplicar el Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión ([5]) con todas sus modificaciones posteriores, lo que significa que solo es necesario implementar la base de referencia 3 del ETCS. Finlandia tiene intención de instalar la base de referencia 3 del ETCS, versión de sistema 2.1. De cara al futuro, Finlandia se compromete a instalar la base de referencia 4 del ETCS de aquí a 2035, con sujeción a un nuevo análisis de viabilidad económica que respalde este paso.

(6) Finlandia se ha comprometido a evaluar la viabilidad económica de una actualización de la base de referencia 4 del ETCS en tierra en el proyecto de vía piloto EKA, a más tardar en 2030, incluida la posibilidad de introducir la futura norma de radio del futuro sistema de comunicaciones móviles ferroviarias en esta línea. Finlandia debe informar a la Comisión sobre el resultado del análisis económico en 2030 y cada dos años (esto es, a finales de 2032 y en 2034) sobre los avances en la implementación de la base de referencia 4 del ETCS en esta línea, siempre que se haya adoptado una decisión al respecto.

(7) Partiendo de la justificación de la solicitud presentada por Finlandia y de las disposiciones alternativas que se han propuesto, se cumplen las condiciones establecidas en el artículo 7, apartado 1, letra c), y apartado 4, de la Directiva (UE) 2016/797 en lo que respecta al proyecto de vía piloto EKA aquí descrito. Procede, por tanto, aceptar la solicitud.

(8) 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 Finlandia de no aplicar el punto 7.2.4.2 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695 al proyecto de vía piloto EKA, a condición de que se apliquen las medidas alternativas propuestas por Finlandia y se lleve a cabo una reevaluación en 2030 de la viabilidad económica futura de instalar la base de referencia 4 del ETCS en la vía piloto EKA.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión es la República de Finlandia.

La presente Decisión será aplicable hasta el 31 de diciembre de 2035.

Hecho en Bruselas, el 29 de julio de 2025.

Por la Comisión
Apostolos TZITZIKOSTAS
Miembro de la Comisión

([5]) Reglamento de Ejecución (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, modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/387 de la Comisión, de 9 de marzo de 2020, y el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/420 de la Comisión, de 16 de marzo de 2020 (ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/919/2020-03-11).