



2025/467

13.3.2025

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2025/467

af 12. marts 2025

om accept af en anmodning fra Sverige i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 om midlertidigt ikke at anvende gennemførelsesforordning (EU) 2023/1695 for så vidt angår installationen af mobilt ETCS-udstyr i seks køretøjer af typen 1144

(meddelt under nummer C(2025) 1484)

(Kun den svenske udgave er autentisk)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union ⁽¹⁾, særlig artikel 7, stk. 4, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den 14. marts 2024 indgav Sverige en anmodning til Kommissionen om midlertidigt ikke at anvende punkt 7.4.2.2. i bilag I til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/1695 ⁽²⁾ på seks eksisterende ÖBB 1144-køretøjer, som Grenland Rail har købt (»de pågældende køretøjer«). Disse køretøjer har ikke mobilt ETCS-udstyr (ETCS: European Train Control System) installeret.
- (2) Anmodningen fra Sverige blev indgivet på grundlag af artikel 7, stk. 1, litra c), i direktiv (EU) 2016/797 og var berettiget ved den manglende økonomiske levedygtighed ved først at bringe køretøjerne i omsætning, når de er blevet udstyret med ETCS som krævet i punkt 7.4.2.2. i gennemførelsesforordning (EU) 2023/1695.
- (3) I henhold til punkt 7.4.2.2. i bilag I til gennemførelsesforordning (EU) 2023/1695 skal et eksisterende køretøj, hvis der installeres et nyt togkontrolsystem i klasse B i et mobilt togkontrol- og kommunikationsdelsystem, være udstyret og klar til drift med ETCS (klasse A-systemet for togkontrol).
- (4) Lokomotivet af type 1144 er et firakslet universallokomotiv, som blev bygget til Österreichische Bundesbahnen (ÖBB, de østrigske statsbaner). Det nuværende anvendelsesområde for denne lokomotivtype er Østrig. Der er stor efterspørgsel efter denne lokomotivtype i Sverige. Grenland Rail har anskaffet køretøjerne og planlægger at anvende dem i Sverige og Norge.
- (5) Under 5 % af det svenske jernbanenet er i øjeblikket udstyret med fast ETCS. Det svenske nationale klasse B-system, ATC2, er fortsat nødvendigt for driften på det svenske net. De pågældende køretøjer skal køre på dele af det svenske net, som ikke er udstyret med ETCS og enten har eller ikke har fast installeret svensk togkontrolsystem i klasse B, ATC2. I henhold til den svenske nationale gennemførelsesplan for ERTMS vil disse dele af nettet ikke blive udstyret med ETCS før 2030.
- (6) Ifølge Sverige er den tid, det tager at eftermontere ATC2 klasse B-systemet i de pågældende køretøjer, herunder udstedelse af tilladelse for alle de pågældende køretøjer, 30 måneder kortere end den tid, det tager at eftermontere ETCS i køretøjerne. Den forlængede ventetid, der ville følge af at eftermontere ETCS i de pågældende køretøjer og den efterfølgende udstedelse af tilladelser, ville således fratage Grenland Rail den indtægt, der er forbundet med brugen af køretøjerne, og gøre, at Grenland Rails køb af dem ikke ville være levedygtigt.

⁽¹⁾ EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>.

⁽²⁾ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/1695 af 10. august 2023 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for togkontrol- og kommunikationsdelsystemerne i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ophævelse af forordning (EU) 2016/919 (EUT L 222 af 8.9.2023, s. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

- (7) Forsinkelsen af de pågældende køretøjers driftsmæssige tilgængelighed ville også mindske udbuddet af godstjenester på et tidspunkt, hvor der er stigende efterspørgsel efter sådanne tjenester. Dette ville ikke støtte Unionens og Sveriges politiske mål om at øge jernbanernes andel af godstransporten.
- (8) Indtil der er eftermonteret ETCS i de pågældende køretøjer vil de køre med anvendelse af klasse B-systemet på det svenske net, da dette er det eneste signalsystem, der er tilgængeligt, inden ERTMS (European Railway Traffic Management System) er blevet rullet ud.
- (9) De lokomotiver, der er omhandlet i anmodningen, er allerede identificeret med referencenumre. De svenske myndigheder skal meddele enhver ændring af numrene på de pågældende køretøjer.
- (10) Sverige har forpligtet sig til en installationsplan til eftermontering af mobilt ETCS, som minimum i systemversion 2.1, i de pågældende køretøjer. Ifølge de seneste forelagte tidsplaner forventes eftermonteringen af ETCS på de seks lokomotiver at være afsluttet senest den 1. juli 2028. Ifølge Sverige vil installationen af ATC2-systemet prækonfigurere installationen af ETCS, hvilket vil gøre installationen af sidstnævnte lettere. Sverige bekræfter, at de pågældende køretøjer allerede er udstyret med GSM-R (globalt system for mobilkommunikation – jernbane), som er nødvendigt på det svenske net.
- (11) Sverige er i færd med forberedelserne til den nødvendige fremtidige installation af FRMCS (det fremtidige mobile jernbanekommunikationssystem) til erstatning af GSM-R i de pågældende køretøjer på grundlag af den anslåede tidsplan for indførelsen af FRMCS i det område, hvor køretøjerne anvendes i Sverige og Norge, og i betragtning af køretøjets livscyklus.
- (12) På grundlag af bebyggelsen for den anmodning, som Sverige har forelagt, og de foreslåede alternative bestemmelser, er betingelserne i artikel 7, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 4, i direktiv (EU) 2016/797 opfyldt, for så vidt angår de pågældende køretøjer. Sveriges anmodning om ikke at anvende punkt 7.4.2.2 i bilag I til gennemførelsesforordning (EU) 2023/1695 på disse køretøjer indtil den 1. juli 2028, bør derfor accepteres.
- (13) Med henblik på at garantere, at projektet forløber efter tidsplanen, bør Sverige senest den 31. december hvert år oplyse Kommissionen om planlægningen af og fremskridtene med hensyn til opgradering af de pågældende køretøjer.
- (14) Enhver forlængelse af ikkeanvendelsen af den pågældende tekniske specifikation for interoperabilitet ud over 1. juli 2028 vil kræve en ny økonomisk analyse og kræve, at Kommissionen foretager en ny vurdering.
- (15) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er omhandlet i artikel 51, stk. 1, i direktiv (EU) 2016/797 —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Sveriges anmodning om midlertidig ikkeanvendelse af punkt 7.4.2.2. i bilag I til gennemførelsesforordning (EU) 2023/1695 på de seks ÖBB 1144-køretøjer, som identificeres med numrene 9181 1144 003-1, 9181 1144 010-6, 9181 1144 018-9, 9181 1144 019-7, 9181 1144 020-5 og 9181 1144 024-7, accepteres.

Artikel 2

Sverige underretter Kommissionen om planlægningen af og fremskridtene med hensyn til opgradering af de seks køretøjer, der er omhandlet i artikel 1, senest den 31. december hvert år. Sverige underretter også Kommissionen om enhver ændring af køretøjernes referencenumre.

Artikel 3

Når en køretøjstilladelse for et af de seks i artikel 1 omhandlede køretøjer udstedes i overensstemmelse med denne afgørelse, er køretøjstilladelsen højst gyldig indtil den 1. juli 2028.

Artikel 4

Denne afgørelse er rettet til Kongeriget Sverige.

Den finder anvendelse indtil den 1. juli 2028.

Udfærdiget i Bruxelles, den 12. marts 2025.

På Kommissionens vegne
Apostolos TZITZIKOSTAS
Medlem af Kommissionen