Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/467

13.3.2025

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2025/467 DER KOMMISSION

vom 12. März 2025

zur Genehmigung eines von Schweden gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates eingereichten Antrags auf Nichtanwendung der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 hinsichtlich der Installation von ETCS-Ausrüstung in sechs Fahrzeuge des Typs 1144

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2025) 1484)

(Nur der schwedische Text ist verbindlich)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union ([1]), insbesondere auf Artikel 7 Absatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Am 14. März 2024 beantragte Schweden bei der Kommission die vorübergehende Nichtanwendung von Abschnitt 7.4.2.2 des Anhangs I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 der Kommission ([2]) auf sechs vorhandene ÖBB-Fahrzeuge des Typs 1144 (im Folgenden „betreffende Fahrzeuge“), die von Grenland Rail erworben wurden. Diese Fahrzeuge sind nicht mit ETCS (Europäisches Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem) ausgerüstet.

(2) Der Antrag Schwedens wurde auf der Grundlage von Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/797 eingereicht und damit begründet, dass es nicht wirtschaftlich sei, wenn Fahrzeuge erst dann in Verkehr gebracht würden, wenn sie gemäß Abschnitt 7.4.2.2 der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 mit ETCS ausgerüstet sind.

(3) Nach Anhang I Abschnitt 7.4.2.2 der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 muss jedes vorhandene Fahrzeug, bei dem ein neues Zugsicherungssystem der Klasse B in ein fahrzeugseitiges ZZS-Teilsystem installiert wird, mit ETCS (Zugsicherungssystem der Klasse A) ausgerüstet und betriebsbereit sein.

(4) Bei der Lokomotive des Typs 1144 handelt es sich um eine vierachsige Universallokomotive, die für die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) gebaut worden war. Das derzeitige Verwendungsgebiet dieses Lokomotivtyps ist Österreich. In Schweden besteht eine große Nachfrage nach dieser Art von Lokomotiven. Grenland Rail hat die Fahrzeuge erworben und plant, sie in Schweden und Norwegen einzusetzen.

(5) Weniger als 5 % des schwedischen Schienennetzes sind derzeit mit streckenseitigem ETCS ausgerüstet. Das nationale Klasse-B-System ATC2 bleibt für den Betrieb im schwedischen Netz weiterhin erforderlich. Die betreffenden Fahrzeuge sollen in den Teilen des schwedischen Netzes betrieben werden, die streckenseitig nicht mit ETCS ausgerüstet sind und in denen auch das schwedische Klasse-B-Zugsicherungssystem ATC2 nicht überall installiert ist. Dem schwedischen nationalen ERTMS-Umsetzungsplan zufolge werden diese Teile des Netzes nicht vor 2030 mit ETCS ausgerüstet sein.

(6) Schweden zufolge verkürzt sich beim Klasse B-System ATC2 die für die Nachrüstung und die Genehmigung aller betreffenden Fahrzeuge benötigte Zeit gegenüber der Nachrüstung mit ETCS um 30 Monate. Müssten die betreffenden Fahrzeuge erst mit ETCS nachgerüstet und dann genehmigt werden, hätte dies eine längere Wartezeit zur Folge, in der Grenland Rail keine Einnahmen aus dem Einsatz dieser Fahrzeuge erzielen könnte, sodass deren Erwerb für Grenland Rail nicht mehr rentabel wäre.

([1]) ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj.

([2]) Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 der Kommission vom 10. August 2023 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2016/919 (ABl. L 222 vom 8.9.2023, S. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

(7) Zudem würde in einer Zeit der verstärkten Nachfrage nach Güterverkehrsdiensten eine Verzögerung bei der betrieblichen Verfügbarkeit der betreffenden Fahrzeuge das Angebot an solchen Diensten verringern. Eine solche Verzögerung liefe auch dem politischen Ziel der Union und Schwedens, den Verkehrsträgeranteil des Schienengüterverkehrs zu erhöhen, zuwider.

(8) Bis zur Nachrüstung mit ETCS werden die betreffenden Fahrzeuge im schwedischen Netz mit dem Klasse-B-System betrieben werden, dem einzigen vor der Einführung von ERTMS (European Railway Traffic Management System) in diesem Netz zur Verfügung stehenden Signalgebungssystem.

(9) Für die im Antrag genannten Lokomotiven wurden bereits Referenznummern vergeben. Die schwedischen Behörden sollten jede Änderung bei den Nummern der betreffenden Fahrzeuge mitteilen.

(10) Schweden hat einen Installationsplan festgelegt und sich darin verpflichtet, die betreffenden Fahrzeuge mit fahrzeugseitigem ETCS zumindest in der Systemversion 2.1 nachzurüsten. Den aktuellen vorgelegten Planungen zufolge wird die Nachrüstung der sechs Lokomotiven mit ETCS voraussichtlich bis zum 1. Juli 2028 abgeschlossen sein. Schweden zufolge wird mit der Installation des ATC2-Systems die Installation von ETCS vorkonfiguriert, dessen Installation dadurch erleichtert wird. Schweden bestätigt, dass die betreffenden Fahrzeuge bereits mit dem Globalen Mobilfunksystem für Eisenbahnen (GSM-R) ausgerüstet sind, wie es für das schwedische Netz erforderlich ist.

(11) Abhängig vom voraussichtlichen Zeitplan für die Einführung des künftigen Bahnmobilfunksystems im Verwendungsgebiet der betreffenden Fahrzeuge in Schweden und Norwegen und deren Lebenszyklus, bereitet sich Schweden bereits darauf vor, dass es künftig notwendig sein wird, als Ersatz für GSM-R diese Fahrzeuge mit dem künftigen Bahnmobilfunksystem (FRMCS, Future Railway Mobile Communication System) auszurüsten.

(12) Ausgehend von der Begründung Schwedens für den Antrag und den vorgeschlagenen Ausweichbestimmungen sind für die betreffenden Fahrzeuge die in Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe c und Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 festgelegten Bedingungen erfüllt. Dem von Schweden eingereichten Antrag, bis zum 1. Juli 2028 von der Anwendung des Abschnitts 7.4.2.2 des Anhangs I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 auf diese Fahrzeuge abzusehen, sollte daher stattgegeben werden.

(13) Um die fristgerechte Entwicklung des Projekts zu gewährleisten, sollte Schweden die Kommission bis zum 31. Dezember jedes Jahres über die Planung und die Fortschritte bei der Aufrüstung der betreffenden Fahrzeuge unterrichten.

(14) Jede Verlängerung der Nichtanwendung der betreffenden technischen Spezifikation für die Interoperabilität über den 1. Juli 2028 hinaus erfordert eine neue Wirtschaftlichkeitsanalyse und eine neue Bewertung durch die Kommission.

(15) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des in Artikel 51 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 genannten Ausschusses —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Dem Antrag Schwedens auf vorübergehende Nichtanwendung von Anhang I Abschnitt 7.4.2.2 der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 auf die sechs Fahrzeuge ÖBB 1144 mit den Nummern 9181 1144 003-1, 9181 1144 010-6, 9181 1144 018-9, 9181 1144 019-7, 9181 1144 020-5 und 9181 1144 024-7 wird stattgegeben.

Artikel 2

Schweden unterrichtet die Kommission bis zum 31. Dezember jedes Jahres über die Planung und die Fortschritte bei der Aufrüstung der sechs in Artikel 1 genannten Fahrzeuge. Zudem teilt Schweden der Kommission jede Änderung der Referenznummern dieser Fahrzeuge mit.

Artikel 3

Wird für eines der sechs in Artikel 1 genannten Fahrzeuge eine Fahrzeuggenehmigung gemäß diesem Beschluss erteilt, so gilt diese Fahrzeuggenehmigung nicht länger als bis zum 1. Juli 2028.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an das Königreich Schweden gerichtet.

Er gilt bis zum 1. Juli 2028.

Brüssel, den 12. März 2025

Für die Kommission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Mitglied der Kommission