DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2025/467 DE LA COMISIÓN

de 12 de marzo de 2025

por la que se acepta la solicitud de Suecia de no aplicar, con arreglo a la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695 en lo que respecta a la instalación de equipos del ETCS a bordo de seis vehículos de tipo 1144

[notificada con el número C(2025) 1484]

(El texto en lengua sueca 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 14 de marzo de 2024, Suecia presentó a la Comisión una solicitud de no aplicación temporal del punto 7.4.2.2 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695 de la Comisión ([2]) a seis vehículos ÖBB 1144 existentes adquiridos por Grenland Rail (los «vehículos afectados»). Esos vehículos no tienen equipos del ETCS (Sistema Europeo de Control de Trenes) instalados a bordo.

(2) La solicitud de Suecia se presentó sobre la base del artículo 7, apartado 1, letra c), de la Directiva (UE) 2016/797 y se justificó por la falta de viabilidad económica de la exigencia de que los vehículos estén equipados con el ETCS para su introducción en el mercado, tal como se dispone en el punto 7.4.2.2 del Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695.

(3) De conformidad con el punto 7.4.2.2 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695, todo vehículo existente, al instalarse cualquier sistema nuevo de protección de trenes de clase B en un subsistema de control-mando y señalización a bordo, debe estar equipado y listo para su explotación con ETCS (sistema de protección de trenes de clase A).

(4) La locomotora de tipo 1144 es una locomotora universal de cuatro ejes construida para la compañía estatal austriaca de ferrocarriles (Österreichische Bundesbahnen, ÖBB). El área de uso actual de este tipo de locomotoras es Austria. En Suecia existe una gran demanda de este tipo de locomotoras. Grenland Rail ha adquirido los vehículos y tiene previsto utilizarlos en Suecia y Noruega.

(5) Menos del 5 % de la red ferroviaria sueca está actualmente equipada con ETCS en tierra. El sistema nacional ATC2 de clase B sigue siendo necesario para circular por la red sueca. Los vehículos afectados se explotarían en las partes de la red sueca que no tienen instalado ETCS tengan o no desplegado en tierra el sistema sueco de protección de trenes ATC2 de clase B. Según el plan nacional sueco de ejecución del ERTMS, esas partes de la red no estarían equipadas con ETCS antes de 2030.

(6) Según Suecia, el tiempo necesario para la adaptación de los vehículos afectados al sistema ATC2 de clase B, incluida la autorización de todos los vehículos afectados, es treinta meses inferior al tiempo necesario para su adaptación al ETCS. Así pues, un tiempo de espera prolongado derivado de la adaptación de los vehículos afectados por el ETCS y su posterior autorización privaría a Grenland Rail de los ingresos procedentes del uso de dichos vehículos y haría inviable su adquisición por Grenland Rail.

([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).

(7) El retraso en la disponibilidad operativa de los vehículos afectados en cuestión también reduciría la oferta de servicios de transporte de mercancías en un momento de crecimiento de la demanda de dichos servicios, lo cual no sería favorable para el objetivo político de la Unión y Suecia de aumentar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías.

(8) Hasta su adaptación al ETCS, los vehículos en cuestión circularán utilizando el sistema de clase B de la red sueca, ya que es el único sistema de señalización disponible antes de la implantación del ERTMS (Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario).

(9) Las locomotoras a que se refiere la solicitud ya están identificadas con números de referencia. Las autoridades suecas deben comunicar cualquier cambio en el número de vehículos afectados.

(10) Suecia se ha comprometido a elaborar un plan de instalación para dotar a los vehículos afectados de ETCS a bordo al menos en la versión 2.1 del sistema. Según los últimos plazos comunicados, se espera que la adaptación al ETCS de las seis locomotoras esté terminada a más tardar el 1 de julio de 2028. Según Suecia, la instalación del sistema ATC2 preconfigurará la instalación del ETCS, lo que facilitará la instalación de este último. Suecia confirma que los vehículos afectados ya están equipados con el sistema global de comunicaciones móviles para ferrocarriles (GSM-R) necesario para la red sueca.

(11) Suecia ya se está preparando para cuando sea necesario equipar los vehículos afectados con el futuro sistema de radiocomunicaciones ferroviarias (FRMCS) que sustituirá al GSM-R, sobre la base del calendario estimado de introducción del FRMCS en el ámbito de uso de dichos vehículos en Suecia y Noruega, y teniendo en cuenta el ciclo de vida del vehículo.

(12) Sobre la base de la justificación de la solicitud presentada por Suecia y de las disposiciones alternativas propuestas, 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 a los vehículos afectados. Por consiguiente, debe aceptarse la solicitud presentada por Suecia para no aplicar el punto 7.4.2.2 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695 a dichos vehículos hasta el 1 de julio de 2028.

(13) Con el fin de garantizar el desarrollo oportuno del proyecto, Suecia debe informar a la Comisión, a más tardar el 31 de diciembre de cada año, sobre la planificación y los avances en la mejora de los vehículos afectados.

(14) Cualquier prórroga de la no aplicación de la especificación técnica de interoperabilidad en cuestión más allá del 1 de julio de 2028 requeriría un nuevo análisis económico y una nueva evaluación de la Comisión.

(15) 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 Suecia de no aplicar temporalmente el punto 7.4.2.2 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2023/1695 a los seis vehículos ÖBB 1144 identificados con los números 9181 1144 003-1, 9181 1144 010-6, 9181 1144 018-9, 9181 1144 019-7, 9181 1144 020-5 y 9181 1144 024-7.

Artículo 2

Suecia informará a la Comisión, a más tardar el 31 de diciembre de cada año, sobre la planificación para la mejora de los seis vehículos a que se refiere el artículo 1 y sobre los avances en este sentido. Suecia comunicará asimismo a la Comisión cualquier cambio en los números de referencia de dichos vehículos.

Artículo 3

Cuando se expida una autorización de vehículo de cualquiera de los seis vehículos mencionados en el artículo 1 de conformidad con la presente Decisión, dicha autorización de vehículo será válida, como máximo, hasta el 1 de julio de 2028.

Artículo 4

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

Será aplicable hasta el 1 de julio de 2028.

Hecho en Bruselas, el 12 de marzo de 2025.

Por la Comisión
Apostolos TZITZIKOSTAS
Miembro de la Comisión