Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/467

13.3.2025

DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2025/467 DE LA COMMISSION

du 12 mars 2025

acceptant une demande de la Suède au titre de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil de ne pas appliquer le règlement d'exécution (UE) 2023/1695 en ce qui concerne l'installation d'équipements ETCS à bord de six véhicules de type 1144

[notifiée sous le numéro C(2025) 1484]

(Le texte en langue suédoise est le seul faisant foi.)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne ([1]), et notamment son article 7, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

(1) Le 14 mars 2024, la Suède a présenté à la Commission une demande de non-application temporaire du point 7.4.2.2 de l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2023/1695 de la Commission ([2]) à six véhicules ÖBB 1144 existants achetés par Grenland Rail (ci-après les «véhicules concernés»). Ces véhicules ne disposent pas d'équipements ETCS (système européen de contrôle des trains) embarqués.

(2) La demande de la Suède, présentée sur la base de l'article 7, paragraphe 1, point c), de la directive (UE) 2016/797, était justifiée par le manque de viabilité économique de la mise sur le marché de véhicules seulement après qu'ils ont été équipés de l'ETCS, comme l'exige le point 7.4.2.2 du règlement d'exécution (UE) 2023/1695.

(3) Conformément au point 7.4.2.2 de l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2023/1695, tout véhicule existant doit être équipé de l'ETCS et être prêt à fonctionner avec l'ETCS (système de protection de classe A des trains), en cas d'installation d'un nouveau système de protection de classe B des trains dans un sous-système «bord» de contrôle-commande et de signalisation.

(4) La locomotive de type 1144 est une locomotive universelle à 4 essieux construite pour Österreichische Bundesbahnen (ÖBB, chemin de fer de l'État autrichien). Le domaine d'utilisation actuel de ce type de locomotive est l'Autriche. La demande pour ce type de locomotives est élevée en Suède. Grenland Rail prévoit d'utiliser en Suède et en Norvège les véhicules qu'elle a achetés.

(5) Moins de 5 % du réseau ferroviaire suédois est actuellement équipé de l'ETCS «sol». Le système national ATC2 de classe B reste nécessaire pour assurer la circulation sur le réseau suédois. Les véhicules concernés circuleraient sur les parties du réseau suédois qui ne sont pas équipées de l'ETCS et qui sont ou non dotées du système suédois de protection de classe B des trains ATC2 au sol. D'après le plan national suédois de mise en œuvre de l'ERTMS, ces parties du réseau ne seraient pas équipées de l'ETCS avant 2030.

(6) Selon la Suède, le délai nécessaire à la mise à niveau des véhicules concernés avec le système ATC2 de classe B, y compris l'autorisation de tous les véhicules concernés, est inférieur de 30 mois au temps nécessaire pour les équiper de l'ETCS. Une prolongation du délai d'attente découlant de la mise en conformité des véhicules concernés avec l'ETCS et de leur autorisation ultérieure priverait Grenland Rail des recettes provenant de l'utilisation de ces véhicules et rendrait leur acquisition par Grenland Rail non viable.

([1]) JO L 138 du 26.5.2016, p. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj.

([2]) Règlement d'exécution (UE) 2023/1695 de la Commission du 10 août 2023 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire dans l'Union européenne et abrogeant le règlement (UE) 2016/919 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

(7) Le retard dans la disponibilité opérationnelle des véhicules concernés réduirait également l'offre de services de transport de marchandises à un moment où la demande pour ces services augmente. Ceci n'irait pas dans le sens de l'objectif stratégique de l'Union et de la Suède d'augmenter la part modale du fret ferroviaire.

(8) En attendant d'être équipés de l'ETCS, les véhicules concernés utiliseront le système de classe B sur le réseau suédois, puisqu'il s'agit du seul système de signalisation disponible avant le déploiement de l'ERTMS (système européen de gestion du trafic ferroviaire).

(9) Les locomotives visées dans la demande sont déjà identifiées par des numéros de référence. Les autorités suédoises devraient communiquer toute modification du nombre de véhicules concernés.

(10) La Suède s'est engagée à mettre en place un plan d'installation visant à équiper les véhicules concernés de l'ETCS embarqué, au moins dans la version-système 2.1. D'après le calendrier le plus récent fourni, l'installation de l'ETCS sur les six locomotives devrait être achevée d'ici au 1er juillet 2028. Selon la Suède, l'installation du système ATC2 préconfigurera l'installation de l'ETCS, ce qui facilitera l'installation de ce dernier. La Suède confirme que les véhicules concernés sont déjà équipés de GSM-R (Global System for Mobile Communications — Railway), en tant que de besoin pour le réseau suédois.

(11) La Suède se prépare déjà à la nécessité future d'équiper les véhicules concernés du FRMCS (futur système de communication mobile ferroviaire) pour remplacer le GSM-R, sur la base du calendrier prévisionnel d'introduction du FRMCS dans le domaine d'utilisation de ces véhicules en Suède et en Norvège, et compte tenu du cycle de vie du véhicule.

(12) Sur la base de la justification de la demande fournie par la Suède et des dispositions alternatives proposées, les conditions énoncées à l'article 7, paragraphe 1, point c), et à l'article 7, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797 sont remplies pour les véhicules concernés. Il convient donc d'accepter la demande présentée par la Suède concernant la non-application à ces véhicules du point 7.4.2.2 de l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2023/1695 jusqu'au 1er juillet 2028.

(13) Afin de veiller à ce que l'avancée du projet respecte les délais prévus, la Suède devrait informer la Commission, au plus tard le 31 décembre de chaque année, de la planification et de l'état d'avancement du réaménagement des véhicules concernés.

(14) Toute prolongation de la non-application de la spécification technique d'interopérabilité concernée au-delà du 1er juillet 2028 nécessiterait une nouvelle analyse économique et une nouvelle évaluation de la Commission.

(15) Les mesures prévues dans la présente décision sont conformes à l'avis du comité visé à l'article 51, paragraphe 1, de la directive (UE) 2016/797,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La demande de la Suède concernant la non-application temporaire du point 7.4.2.2 de l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2023/1695 aux six véhicules ÖBB 1144 identifiés sous les numéros 9181 1144 003-1, 9181 1144 010-6, 9181 1144 018-9, 9181 1144 019-7, 9181 1144 020-5 et 9181 1144 024-7 est acceptée.

Article 2

La Suède informe la Commission, au plus tard le 31 décembre de chaque année, de la planification et de l'état d'avancement du réaménagement des six véhicules visés à l'article 1er. La Suède communique également à la Commission toute modification des numéros de référence de ces véhicules.

Article 3

Lorsqu'une autorisation de véhicule pour l'un des six véhicules visés à l'article 1er est délivrée conformément à la présente décision, cette autorisation de véhicule n'est pas valide au-delà du 1er juillet 2028.

Article 4

Le Royaume de Suède est destinataire de la présente décision.

Elle est applicable jusqu'au 1er juillet 2028.

Fait à Bruxelles, le 12 mars 2025.

Par la Commission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membre de la Commission