# DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2025/467 DELLA COMMISSIONE

**del 12 marzo 2025**

**relativa all'accettazione di una richiesta della Svezia a norma della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio di non applicare il regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695 per quanto riguarda l'installazione di apparecchiature ETCS a bordo di sei veicoli di tipo 1144**

*[notificata con il numero C(2025) 1484]*

**(Il testo in lingua svedese è il solo facente fede)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea ([1]), in particolare l'articolo 7, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

(1) Il 14 marzo 2024 la Svezia ha presentato alla Commissione una richiesta di non applicazione temporanea dell'allegato I, punto 7.4.2.2, del regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695 della Commissione ([2]) a sei veicoli esistenti ÖBB 1144 acquistati da Grenland Rail («veicoli interessati»). Tali veicoli non dispongono di apparecchiature ETCS (*European Train Control System*, sistema europeo di controllo dei treni) installate a bordo.

(2) La richiesta della Svezia è stata presentata in base all'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), della direttiva (UE) 2016/797 ed era giustificata dal fatto che l'immissione sul mercato di tali veicoli solo dopo averli equipaggiati con l'ETCS, come previsto al punto 7.4.2.2 del regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695, ne avrebbe compromesso la redditività economica.

(3) Conformemente all'allegato I, punto 7.4.2.2, del regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695, i veicoli esistenti devono essere equipaggiati e pronti per l'esercizio con l'ETCS (sistema di protezione dei treni di classe A) al momento dell'installazione di qualsiasi nuovo sistema di protezione dei treni di classe B in un sottosistema «controllo-comando e segnalamento di bordo».

(4) La locomotiva di tipo 1144 è una locomotiva universale a 4 assi costruita per Österreichische Bundesbahnen (ÖBB, le ferrovie statali austriache). L'attuale area d'uso di questo tipo di locomotiva è l'Austria. In Svezia vi è una domanda elevata per questo tipo di locomotiva. Grenland Rail ha acquistato tali veicoli e prevede di utilizzarli in Svezia e in Norvegia.

(5) Attualmente meno del 5 % della rete ferroviaria svedese è dotata di ETCS a terra. Il sistema nazionale di classe B ATC2 rimane necessario per operare sulla rete svedese. I veicoli interessati sarebbero utilizzati sulle parti della rete svedese dove l'ETCS non è installato e che sono o non sono dotate del sistema svedese di protezione dei treni di classe B ATC2 installato a terra. Secondo il piano nazionale svedese di implementazione dell'ERTMS, tali parti della rete non dovrebbero essere equipaggiate con ETCS prima del 2030.

(6) Secondo la Svezia, il tempo necessario per equipaggiare i veicoli interessati con il sistema di classe B ATC2, compresa l'autorizzazione di tutti i veicoli interessati, è inferiore di 30 mesi al tempo necessario per equipaggiarli con l'ETCS. Il prolungamento dei tempi di attesa, dovuto all'equipaggiamento dei veicoli interessati con l'ETCS e alla loro successiva autorizzazione, priverebbe Grenland Rail dei proventi derivanti dall'uso di tali veicoli e comprometterebbe la redditività della loro acquisizione da parte di Grenland Rail.

([1]) GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj.

([2]) Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695 della Commissione, del 10 agosto 2023, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga il regolamento (UE) 2016/919 (GU L 222 dell'8.9.2023, pag. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

(7) Il ritardo nella disponibilità operativa dei veicoli interessati ridurrebbe inoltre l'offerta di servizi di trasporto merci in un momento in cui la domanda di tali servizi è in crescita. Di conseguenza non sosterrebbe l'obiettivo strategico dell'Unione e della Svezia di aumentare la quota modale del trasporto ferroviario di merci.

(8) Fino a quando non saranno equipaggiati con l'ETCS, i veicoli interessati opereranno utilizzando il sistema di classe B della rete svedese poiché è l'unico sistema di segnalamento disponibile prima dell'introduzione dell'ERTMS (*European Railway Traffic Management System*, sistema europeo di gestione del traffico ferroviario).

(9) Le locomotive oggetto della richiesta sono già identificate con numeri di riferimento. Le autorità svedesi dovrebbero comunicare qualsiasi modifica del numero dei veicoli interessati.

(10) La Svezia si è impegnata a elaborare un piano di installazione per equipaggiare i veicoli interessati con l'ETCS di bordo almeno nella versione 2.1 del sistema. In base al calendario più recente, l'equipaggiamento delle sei locomotive con l'ETCS dovrebbe essere ultimato entro il 1º luglio 2028. Secondo la Svezia, l'installazione del sistema ATC2 preconfigurerà l'installazione dell'ETCS, rendendola più semplice. La Svezia conferma che i veicoli interessati sono già dotati di GSM-R (*Global System for Mobile Communications — Railway*, sistema globale di comunicazione mobile — ferrovie), necessario per la rete svedese.

(11) La Svezia si sta già preparando alla futura necessità di equipaggiare i veicoli interessati con il FRMCS (*Future Railway Mobile Communication System*, futuro sistema di comunicazione mobile per le ferrovie) in sostituzione del GSM-R, sulla base del calendario stimato per l'introduzione del FRMCS nell'area d'uso di tali veicoli in Svezia e Norvegia e in considerazione del ciclo di vita del veicolo.

(12) Sulla base della giustificazione della richiesta fornita dalla Svezia e delle disposizioni alternative proposte, le condizioni di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), e all'articolo 7, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/797 sono soddisfatte per quanto riguarda i veicoli interessati. La richiesta presentata dalla Svezia di non applicazione dell'allegato I, punto 7.4.2.2, del regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695 a tali veicoli fino al 1º luglio 2028 dovrebbe pertanto essere accettata.

(13) Al fine di garantire lo sviluppo tempestivo del progetto, la Svezia dovrebbe informare la Commissione entro il 31 dicembre di ogni anno in merito alla pianificazione e allo stato di avanzamento della ristrutturazione dei veicoli in questione.

(14) Qualsiasi proroga della non applicazione della specifica tecnica di interoperabilità in questione oltre il 1º luglio 2028 richiederebbe una nuova analisi economica e una nuova valutazione della Commissione.

(15) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato di cui all'articolo 51, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2016/797,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

La richiesta della Svezia di non applicazione temporanea dell'allegato I, punto 7.4.2.2, del regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695 ai sei veicoli ÖBB 1144 identificati con i numeri 9181 1144 003-1, 9181 1144 010-6, 9181 1144 018-9, 9181 1144 019-7, 9181 1144 020-5 e 9181 1144 024-7 è accolta.

*Articolo 2*

Entro il 31 dicembre di ogni anno la Svezia informa la Commissione in merito alla pianificazione e allo stato di avanzamento della ristrutturazione dei sei veicoli di cui all'articolo 1. La Svezia comunica inoltre alla Commissione qualsiasi modifica dei numeri di riferimento di tali veicoli.

*Articolo 3*

Se per uno qualsiasi dei sei veicoli di cui all'articolo 1 è rilasciata un'autorizzazione del veicolo conformemente alla presente decisione, tale autorizzazione del veicolo è valida al massimo fino al 1º luglio 2028.

*Articolo 4*

Il Regno di Svezia è destinatario della presente decisione.

Essa si applica fino al 1º luglio 2028.

Fatto a Bruxelles, il 12 marzo 2025

*Per la Commissione*
Apostolos TZITZIKOSTAS
*Membro della Commissione*