Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2025/467

13.3.2025

UITVOERINGSBESLUIT (EU) 2025/467 VAN DE COMMISSIE

van 12 maart 2025

tot aanvaarding van een verzoek van Zweden krachtens Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad om Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1695 niet toe te passen wat betreft de installatie van ETCS-apparatuur aan boord van zes voertuigen van type 1144

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2025) 1484)

(Slechts de tekst in de Zweedse taal is authentiek)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie ([1]), en met name artikel 7, lid 4,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Op 14 maart 2024 heeft Zweden bij de Commissie een verzoek ingediend om punt 7.4.2.2 van bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1695 van de Commissie ([2]) tijdelijk niet toe te passen op zes bestaande voertuigen van type 1144 van de Österreichische Bundesbahnen (ÖBB, de nationale spoorwegmaatschappij van Oostenrijk) die door Grenland Rail zijn gekocht (de betrokken voertuigen). Die voertuigen hebben geen apparatuur van het Europees treinbesturingssysteem (ETCS) aan boord.

(2) Het verzoek van Zweden is ingediend op grond van artikel 7, lid 1, punt c), van Richtlijn (EU) 2016/797, met als reden dat het economisch gezien niet haalbaar is om voertuigen pas in de handel te brengen nadat ze zijn uitgerust met ETCS, zoals vereist in het hierboven genoemde punt 7.4.2.2 van Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1695.

(3) Overeenkomstig dat punt 7.4.2.2 moet een bestaand voertuig bij de installatie van een nieuw treinbeveiligingssysteem van klasse B in een boordsubsysteem besturing en seingeving uitgerust zijn met ETCS (treinbeveiligingssysteem van klasse A) en bedrijfsklaar zijn.

(4) Locomotief type 1144 is een locomotief voor universeel gebruik met vier assen, gebouwd voor ÖBB. Dit type locomotief wordt momenteel gebruikt in Oostenrijk. In Zweden is er veel vraag naar. Grenland Rail heeft de voertuigen gekocht en is voornemens die in Zweden en Noorwegen in te zetten.

(5) Momenteel is minder dan 5 % van het Zweedse spoorwegnet uitgerust met ETCS-baanapparatuur. Het nationale ATC2-systeem van klasse B is nog altijd noodzakelijk voor de exploitatie van het Zweedse spoorwegnet. De betrokken voertuigen zouden worden gebruikt op de delen van het Zweedse netwerk die niet zijn uitgerust met ETCS en ook niet altijd met het Zweedse ATC2-treinbeveiligingssysteem van klasse B. Volgens het Zweedse nationale implementatieplan voor het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS) zullen deze delen van het netwerk niet vóór 2030 met ETCS zijn uitgerust.

(6) Volgens Zweden duurt de modernisering van de betrokken voertuigen met het ATC2-systeem van klasse B, inclusief de vergunning voor de betrokken voertuigen, 30 maanden minder lang dan een modernisering met ETCS. Door de langere wachttijden als gevolg van de modernisering van de betrokken voertuigen met ETCS en de daaropvolgende vergunning zou Grenland Rail dus de inkomsten uit het gebruik van die voertuigen mislopen, en zou de aankoop niet rendabel worden.

([1]) PB L 138 van 26.5.2016, blz. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj.

([2]) Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1695 van de Commissie van 10 augustus 2023 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van de subsystemen besturing en seingeving van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EU) 2016/919 (PB L 222 van 8.9.2023, blz. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

(7) De vertraging in de operationele beschikbaarheid van de betrokken voertuigen zou ook het aanbod aan goederendiensten verminderen op een moment dat de vraag naar die diensten toeneemt. Dat zou de beleidsdoelstelling van de EU en Zweden om het aandeel van het goederenvervoer per spoor te vergroten, niet ten goede komen.

(8) Totdat ze met ETCS zijn uitgerust, zullen de betrokken voertuigen op het Zweedse netwerk gebruikmaken van het systeem van klasse B, aangezien dit het enige beschikbare seinsysteem is voordat het ERTMS is uitgerold.

(9) De betrokken voertuigen hebben al referentienummers gekregen. De Zweedse autoriteiten moeten elke wijziging van het aantal betrokken voertuigen meedelen.

(10) Zweden heeft een installatieplan vastgesteld en zich ertoe verbonden om de betrokken voertuigen ten minste met systeemversie 2.1 van de ETCS-boordapparatuur te moderniseren. Volgens de recentst meegedeelde tijdschema's zal de modernisering van de zes locomotieven met ETCS waarschijnlijk uiterlijk 1 juli 2028 zijn voltooid. Volgens Zweden vormt de installatie van het ATC2-systeem een preconfiguratie voor ETCS, wat de installatie daarvan dan gemakkelijker maakt. Zweden bevestigt dat de betrokken voertuigen al zijn uitgerust met het wereldwijde systeem voor mobiele communicatie — Spoor (GSM-R), wat nodig is voor het Zweedse netwerk.

(11) Zweden bereidt zich er al op voor dat de betrokken voertuigen in de toekomst moeten worden uitgerust met het toekomstige mobiele spoorwegcommunicatiesysteem (FRMCS) ter vervanging van GSM-R, op basis van het geraamde tijdschema voor de invoering van het FRMCS in het gebruiksgebied van die voertuigen in Zweden en Noorwegen, en rekening houdend met de levenscyclus van het voertuig.

(12) Uitgaand van de motivering van de door Zweden ingediende aanvraag en de voorgestelde alternatieve bepalingen voldoen de betrokken voertuigen aan de voorwaarden van artikel 7, lid 1, punt c), en artikel 7, lid 4, van Richtlijn (EU) 2016/797. Daarom moet het verzoek van Zweden om punt 7.4.2.2 van bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1695 tot en met 1 juli 2028 niet op die voertuigen toe te passen, worden aanvaard.

(13) Om de tijdige ontwikkeling van het project te waarborgen, moet Zweden de Commissie uiterlijk 31 december van elk jaar in kennis stellen van de planning en het verloop van de modernisering van de betrokken voertuigen.

(14) Elke verlenging van de niet-toepassing van de desbetreffende technische specificatie voor interoperabiliteit na 1 juli 2028 vereist een nieuwe economische analyse en een nieuwe beoordeling door de Commissie.

(15) De in dit besluit vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het in artikel 51, lid 1, van Richtlijn (EU) 2016/797 bedoelde comité,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het verzoek van Zweden om punt 7.4.2.2 van bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1695 tijdelijk niet toe te passen op de zes voertuigen van type 1144 van ÖBB met de nummers 9181 1144 003-1, 9181 1144 010-6, 9181 1144 018-9, 9181 1144 019-7, 9181 1144 020-5 en 9181 1144 024-7 wordt aanvaard.

Artikel 2

Zweden stelt de Commissie uiterlijk 31 december van elk jaar in kennis van de planning en het verloop van de modernisering van de zes in artikel 1 genoemde voertuigen. Zweden stelt de Commissie ook in kennis van elke wijziging van de referentienummers van die voertuigen.

Artikel 3

Als overeenkomstig dit besluit een voertuigvergunning wordt afgegeven voor een van de zes in artikel 1 genoemde voertuigen, is die voertuigvergunning maximaal geldig tot 1 juli 2028.

Artikel 4

Dit besluit is gericht tot het Koninkrijk Zweden.

Het is van toepassing tot 1 juli 2028.

Gedaan te Brussel, 12 maart 2025.

Voor de Commissie
Apostolos TZITZIKOSTAS
Lid van de Commissie