Dziennik Urzędowy
Unii Europejskiej

PL
Seria L

2025/467

13.3.2025

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2025/467

z dnia 12 marca 2025 r.

w sprawie pozytywnego rozpatrzenia złożonego przez Szwecję, na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797, wniosku o niestosowanie rozporządzenia wykonawczego (UE) 2023/1695 w odniesieniu do instalacji urządzeń ETCS w sześciu pojazdach typu 1144

(notyfikowana jako dokument nr C(2025) 1484)

(Jedynie tekst w języku szwedzkim jest autentyczny)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej ([1]), w szczególności jej art. 7 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) W dniu 14 marca 2024 r. Szwecja przedłożyła Komisji wniosek o tymczasowe niestosowanie pkt 7.4.2.2 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2023/1695 ([2]) w odniesieniu do sześciu istniejących pojazdów ÖBB typu 1144 („przedmiotowe pojazdy") zakupionych przez Grenland Rail. Pojazdy te nie są wyposażone w urządzenia ETCS (europejski system sterowania pociągiem).

(2) Szwecja przedłożyła wspomniany wniosek na podstawie art. 7 ust. 1 lit. c) dyrektywy (UE) 2016/797, uzasadniając go brakiem ekonomicznej opłacalności wprowadzenia przedmiotowych pojazdów do obrotu dopiero po wyposażeniu ich w ETCS zgodnie z wymogami pkt 7.4.2.2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2023/1695.

(3) Zgodnie z pkt 7.4.2.2 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2023/1695 każdy istniejący pojazd musi być wyposażony w ETCS i przygotowany do eksploatacji z jego użyciem (system kontroli pociągu klasy A), jeżeli w podsystemie „Sterowanie – urządzenia pokładowe" instaluje się jakikolwiek nowy system kontroli pociągu klasy B.

(4) Lokomotywa typu 1144 to czteroosiowa lokomotywa uniwersalna zbudowana dla przedsiębiorstwa Österreichische Bundesbahnen (ÖBB, austriackie koleje państwowe). Obecnie obszar użytkowania lokomotyw tego typu stanowi terytorium Austrii. W Szwecji istnieje duże zapotrzebowanie na lokomotywy tego typu. Przedsiębiorstwo Grenland Rail zakupiło pojazdy tego typu i planuje ich eksploatację w Szwecji i Norwegii.

(5) Obecnie szwedzka sieć kolejowa jest w mniej niż 5 % wyposażona w przytorowy ETCS. Do eksploatacji pojazdów w szwedzkiej sieci kolejowej nadal niezbędny jest krajowy system kontroli pociągu klasy B (którym jest system ATC2). Przedmiotowe pojazdy miałyby być eksploatowane na tych częściach szwedzkiej sieci kolejowej, które nie są wyposażone w ETCS i w przypadku których nie zawsze jest zainstalowany przytorowy szwedzki system kontroli pociągu klasy B (tj. system ATC2). Zgodnie ze szwedzkim krajowym planem wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) te części sieci zostaną wyposażone w ETCS najwcześniej w 2030 r.

(6) Według władz szwedzkich czas potrzebny na doposażenie przedmiotowych pojazdów w system klasy B (tj. system ATC2), w tym na uzyskanie zezwoleń dla wszystkich tych pojazdów, jest o 30 miesięcy krótszy niż czas potrzebny na doposażenie ich w ETCS. Przesunięcie momentu oddania przedmiotowych pojazdów do eksploatacji – w związku z koniecznością doposażenia ich w ETCS, a następnie uzyskania niezbędnych zezwoleń – pozbawiłoby przedsiębiorstwo Grenland Rail dochodów z ich eksploatacji i sprawiłoby, że ich nabycie przez Grenland Rail stałoby się nieopłacalne.

([1]) Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj.

([2]) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1695 z dnia 10 sierpnia 2023 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie" systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (UE) 2016/919 (Dz.U. L 222 z 8.9.2023, s. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

(7) Opóźnienie dostępności przedmiotowych pojazdów do celów eksploatacji ograniczyłoby również podaż usług transportu towarowego w momencie wzrostu popytu na te usługi. Nie ułatwiałoby to zwiększenia udziału kolejowego transportu towarowego w przewozach, które stanowi cel polityki zarówno Unii, jak i Szwecji.

(8) Do czasu ich doposażenia w ETCS przedmiotowe pojazdy będą eksploatowane w szwedzkiej sieci kolejowej przy wykorzystaniu systemu klasy B, gdyż jest to jedyny system sygnalizacji dostępny przed wprowadzeniem ERTMS.

(9) Lokomotywom, których dotyczy wniosek, przypisano już numery identyfikacyjne. Władze szwedzkie powinny informować o wszelkich zmianach numerów przedmiotowych pojazdów.

(10) Szwecja zobowiązała się do realizacji planu działań mającego na celu wyposażenie przedmiotowych pojazdów w pokładowy ETCS co najmniej w wersji 2.1. Zgodnie z najnowszymi przekazanymi harmonogramami oczekuje się, że wyposażenie sześciu przedmiotowych lokomotyw w ETCS zostanie zakończone do dnia 1 lipca 2028 r. Według władz szwedzkich instalacja systemu ATC2 posłuży jako wstępna konfiguracja ETCS, co ułatwi późniejszą instalację tego drugiego systemu. Władze szwedzkie potwierdziły, że przedmiotowe pojazdy są już wyposażone w GSM-R (Global System for Mobile Communications – Railway, globalny system łączności ruchomej dla kolei), który jest niezbędny w szwedzkiej sieci kolejowej.

(11) Szwecja przygotowuje się już do koniecznego w przyszłości wyposażenia przedmiotowych pojazdów w FRMCS (Future Railway Mobile Communication System – przyszły kolejowy system łączności ruchomej), który ma zastąpić GSM-R, w oparciu o przewidywany harmonogram wprowadzenia FRMCS na obszarze użytkowania tych pojazdów w Szwecji i Norwegii oraz biorąc pod uwagę przewidywany okres ich eksploatacji.

(12) Na podstawie przedstawionego przez Szwecję uzasadnienia wniosku oraz zaproponowanych alternatywnych przepisów warunki określone w art. 7 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/797 są spełnione w odniesieniu do przedmiotowych pojazdów. Należy zatem pozytywnie rozpatrzyć złożony przez Szwecję wniosek o niestosowanie pkt 7.4.2.2 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2023/1695 w odniesieniu do tych pojazdów do dnia 1 lipca 2028 r.

(13) Aby zagwarantować terminową realizację projektu, Szwecja powinna informować Komisję do dnia 31 grudnia każdego roku o planach i postępach w zakresie modernizacji przedmiotowych pojazdów.

(14) Wszelkie przedłużenie okresu niestosowania przedmiotowej technicznej specyfikacji interoperacyjności poza dzień 1 lipca 2028 r. wymaga nowej analizy ekonomicznej i nowej oceny Komisji.

(15) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 51 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Wniosek Szwecji o tymczasowe niestosowanie pkt 7.4.2.2 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2023/1695 w odniesieniu do sześciu pojazdów ÖBB 1144 o numerach 9181 1144 003-1, 9181 1144 010-6, 9181 1144 018-9, 9181 1144 019-7, 9181 1144 020-5 i 9181 1144 024-7 zostaje rozpatrzony pozytywnie.

Artykuł 2

Szwecja informuje Komisję o planach i postępach w zakresie modernizacji sześciu pojazdów, o których mowa w art. 1, do dnia 31 grudnia każdego roku. Szwecja powiadamia również Komisję o wszelkich zmianach numerów identyfikacyjnych tych pojazdów.

Artykuł 3

Jeżeli dla któregokolwiek z sześciu pojazdów, o których mowa w art. 1, wydane zostało zezwolenie zgodnie z niniejszą decyzją, takie zezwolenie jest ważne nie dłużej niż do dnia 1 lipca 2028 r.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Szwecji.

Niniejsza decyzja stosuje się do dnia 1 lipca 2028 r.

Sporządzono w Brukseli dnia 12 marca 2025 r.

W imieniu Komisji
Apostolos TZITZIKOSTAS
Członek Komisji