Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2025/467

13.3.2025

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT (EU) 2025/467

av den 12 mars 2025

om godtagande av en begäran från Sverige i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 om att inte tillämpa genomförandeförordning (EU) 2023/1695 vad gäller installationen av ETCS-utrustning ombord på sex fordon av typen 1144

[delgivet med nr C(2025) 1484]

(Endast den svenska texten är giltig)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen ([1]), särskilt artikel 7.4, och

av följande skäl:

(1) Den 14 mars 2024 lämnade Sverige in en begäran till kommissionen om ett tidsbegränsat undantag från tillämpningen av punkt 7.4.2.2 i bilaga I till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1695 ([2]) på sex befintliga fordon av typen ÖBB 1144 som har köpts in av Grenland rail (*de berörda fordonen*). Dessa fordon har ingen utrustning för det europeiska tågkontrollsystemet (ETCS) installerad ombord.

(2) Den begäran som Sverige har lämnat in bygger på artikel 7.1 c i direktiv (EU) 2016/797 och motiveras med att kravet på att släppa ut fordon på marknaden först när de är utrustade med ETCS i enlighet med punkt 7.4.2.2 i bilaga I till genomförandeförordning (EU) 2023/1695 hotar lönsamheten.

(3) I enlighet med punkt 7.4.2.2 i bilaga I till genomförandeförordning (EU) 2023/1695 ska alla befintliga fordon vara utrustade och klara för drift med ETCS (tågskyddssystem av klass A) om ett nytt tågskyddssystem av klass B installeras i ett fordonsbaserat delsystem för trafikstyrning och signalering.

(4) Lokomotivtypen 1144 är ett 4-axlat universallok som byggts för Österrikes statliga järnvägsbolag Österreichische Bundesbahnen (ÖBB). Den nuvarande området för användning av denna typ av lok är Österrike. Det finns en stor efterfrågan på denna typ av lok i Sverige. Grenland rail har köpt och planerar att använda fordonen i Sverige och Norge.

(5) Mindre än 5 % av det svenska järnvägsnätet är för närvarande utrustat med markbaserat ETCS. Det nationella ATC2-systemet av klass B är fortfarande nödvändigt för drift på det svenska järnvägsnätet. De berörda fordonen skulle köras på de delar av det svenska järnvägsnätet där ETCS inte har installerats och där det svenska tågskyddssystemet ATC2 av klass B antingen har eller inte har installerats markbaserat. Enligt den svenska nationella genomförandeplanen för det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) kommer dessa delar av nätet inte att utrustas med ETCS före 2030.

(6) Enligt Sverige tar eftermonteringen av ATC2-systemet av klass B på de berörda fordonen, inklusive godkännandet av alla berörda fordon, 30 månader kortare tid än vad som krävs för eftermontering av ETCS. Förlängd väntetid till följd av eftermontering av ETCS i de berörda fordonen och det efterföljande godkännandet av fordonen skulle således frånta Grenland rail intäkterna från användning av sådana fordon och göra det olönsamt för Grenland rail att köpa dem.

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

([2]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1695 av den 10 augusti 2023 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen för trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av förordning (EU) 2016/919 (EUT L 222, 8.9.2023, s. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

(7) Det faktum att de berörda fordonen inte skulle vara tillgängliga för drift skulle också minska utbudet av godstransporttjänster vid en tidpunkt då efterfrågan på sådana tjänster ökar. Detta skulle inte främja unionens och Sveriges politiska mål att öka andelen godstransporter på järnväg.

(8) Tills ETCS eftermonteras i fordonen kommer de att drivas med hjälp av det svenska järnvägsnätets systemet av klass B, eftersom det är det enda signalsystem som finns tillgängligt till dess att ERTMS har byggts ut.

(9) De lok som avses i begäran har redan identifierats med referensnummer. De svenska myndigheterna bör informera om eventuella ändringar av antalet berörda fordon.

(10) Sverige har åtagit sig att genomföra en installationsplan för att eftermontera fordonsbaserat ETCS (minst systemversion 2.1) i de berörda fordonen. Enligt de senaste inlämnade tidsplanerna förväntas eftermonteringen av ETCS i de sex loken vara slutförd senast den 1 juli 2028. Enligt Sverige innebär installationen av ATC2-systemet en förhandskonfigurering för ETCS, vilket kommer att underlätta installationen av ETCS. Sverige bekräftar att de berörda fordonen redan är utrustade med det globala systemet för mobil kommunikation för järnväg (GSM-R), vilket är nödvändigt för det svenska järnvägsnätet.

(11) Sverige har inlett förberedelserna för att i framtiden uppfylla kravet på att utrusta de berörda fordonen med det framtida mobila kommunikationssystemet för järnväg (FRMCS) som ersättning för GSM-R, utifrån tidsplanen för införandet av FRMCS inom dessa fordons område för användning i Sverige och Norge och med hänsyn tagen till fordonens livscykel.

(12) På grundval av Sveriges motivering till sin begäran och de alternativa bestämmelser som föreslås är villkoren i artikel 7.1 c och artikel 7.4 i direktiv (EU) 2016/797 uppfyllda när det gäller de berörda fordonen. Sveriges begäran om att inte tillämpa punkt 7.4.2.2 i bilaga I till genomförandeförordning (EU) 2023/1695 på dessa fordon till och med den 1 juli 2028 bör därför godtas.

(13) För att garantera att projektet genomförs i tid bör Sverige senast den 31 december varje år informera kommissionen om planeringen av och framstegen med uppgraderingen av de berörda fordonen.

(14) Varje eventuell förlängning av undantaget från tillämpningen av den berörda tekniska specifikationen för driftskompatibilitet efter den 1 juli 2028 skulle kräva en ny ekonomisk analys och en ny bedömning från kommissionen.

(15) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från den kommitté som avses i artikel 51.1 i direktiv (EU) 2016/797.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Härmed godtas Sveriges begäran om ett tidsbegränsat undantag från tillämpningen av punkt 7.4.2.2 i bilaga I till genomförandeförordning (EU) 2023/1695 på sex fordon av typen ÖBB 1144 med följande referensnummer: 9181 1144 003–1, 9181 1144 010–6, 9181 1144 018–9, 9181 1144 019–7, 9181 1144 020–5 och 9181 1144 024–7.

Artikel 2

Sverige ska senast den 31 december varje år underrätta kommissionen om planeringen av och framstegen med uppgraderingen av de sex fordon som avses i artikel 1. Sverige ska också informera kommissionen om eventuella ändringar av referensnumren för dessa fordon.

Artikel 3

Varje fordonsgodkännande för något av de sex fordon som avses i artikel 1 vilket utfärdas i enlighet med detta beslut ska som längst vara giltigt till och med den 1 juli 2028.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till Konungariket Sverige.

Det ska tillämpas till och med den 1 juli 2028.

Utfärdat i Bryssel den 12 mars 2025.

På kommissionens vägnar
Apostolos TZITZIKOSTAS
Ledamot av kommissionen