DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2025/2346 DELLA COMMISSIONE

del 20 novembre 2025

recante modalità di applicazione della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda una domanda dei Paesi Bassi di non applicazione della tabella di priorità dei livelli supportati a terra di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695 della Commissione

[notificata con il numero C(2025)7772]

(Il testo in lingua neerlandese 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) L'11 aprile 2025 i Paesi Bassi hanno presentato alla Commissione una domanda di non applicazione del SUBSET-026 ([2]), punto 5.10.2.4, quale previsto dall'allegato I, appendice A, Tabella A 2, n. indice 4, del regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695 della Commissione ([3]), a 205 treni SNG fino al 31 dicembre 2032 («domanda»). La domanda è stata presentata in base all'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), della direttiva (UE) 2016/797.

(2) Il SUBSET-026, punto 5.10.2.4, quale previsto dall'allegato I, appendice A, Tabella A 2, n. indice 4, del regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695, dispone che debba essere stabilita una tabella di priorità dei livelli supportati a terra del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) da inviare alle apparecchiature di segnalamento di bordo.

(3) Il progetto cui si fa riferimento nella domanda comprende 205 convogli SNG di proprietà di Nederlandse Spoorwegen da equipaggiare con il sistema europeo di controllo dei treni (ETCS) BL3R2 e con un interruttore che permette di operare i treni solo in *Automatische TreinBeïnvloeding* (ATB), la cosiddetta funzione «solo ATB». Tale funzione consente di condurre il treno utilizzando il sistema ATB di segnalamento di classe B dei Paesi Bassi, che di fatto prevale sulla tabella di priorità dei livelli ETCS inviati da terra.

(4) Nei Paesi Bassi due linee sono dotate di sistemi di segnalamento sia ERTMS che ATB, la linea Amsterdam-Utrecht e la linea anseatica. È possibile che i Paesi Bassi dismettano l'ATB sulla linea anseatica prima del 31 dicembre 2032. In ogni caso la presente decisione dovrebbe cessare di applicarsi immediatamente dopo la dismissione dell'ATB sulla linea anseatica, poiché per allora il numero di macchinisti addestrati all'ERTMS sarà sufficiente a coprire anche la linea Amsterdam-Utrecht.

(5) Secondo i documenti presentati dai Paesi Bassi, il rispetto del SUBSET-026, punto 5.10.2.4, quale previsto dall'allegato I, appendice A, Tabella A 2, n. indice 4, del regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695, comporterebbe un costo aggiuntivo di 188 000 000 EUR. Il punto contenuto nel SUBSET-026 prevede che le apparecchiature di bordo per il controllo del treno passino sempre al livello ETCS più elevato, in questo caso il livello 2. I macchinisti non addestrati all'ETCS non potrebbero pertanto condurre treni SNG sulle linee a segnalamento doppio, nonostante la disponibilità dell'ATB sia a bordo che a terra, e impiegare esclusivamente macchinisti addestrati all'ETCS renderebbe la programmazione irrealizzabile.

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

([2]) Il SUBSET-026, in cui sono riportate le specifiche dei requisiti di sistema, è disponibile al seguente indirizzo: https://www.era.europa.eu/era-folder/1-ccs-tsi-appendix-mandatory-specifications-etcs-b4-r1-rmr-gsm-r-b1-mr1-frmcs-b0-ato-b1.

([3]) 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).