KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2023/417

af 22. februar 2023

om accept af en anmodning fra Nederlandene og Tyskland i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 om midlertidigt ikke at anvende punkt 4.2.5.1 »Radiokommunikation med toget« og punkt 4.2.8 »Håndtering af krypteringsnøgle« i bilaget til Kommissionens forordning (EU) 2016/919 på otte togsæt af typen FLIRT3 EMU3 Limburg MS (L-435)

(meddelt under nummer C(2023) 1154)

(Kun den nederlandske og den tyske udgave er autentiske)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union ([1]), særlig artikel 7, stk. 4, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Henholdsvis den 15. og 20. juli 2022 indgav Nederlandene og Tyskland en anmodning til Kommissionen om midlertidig ikkeanvendelse af punkt 4.2.5.1 »Radiokommunikation med toget« og punkt 4.2.8 »Håndtering af krypteringsnøgle« i bilaget til Kommissionens forordning (EU) 2016/919 ([2]) på otte køretøjer af typen FLIRT3 EMU3 Limburg MS (L-435) (i det følgende benævnt »togsættene«), som fabrikanten Stadler har leveret til operatøren Arriva. Anmodningerne er baseret på artikel 7, stk. 1, litra c), i direktiv (EU) 2016/797, som giver mulighed for ikkeanvendelse, hvis anvendelsen risikerer at gå ud over projektets økonomiske levedygtighed. Togsættene anvendes til kørsel mellem Maastricht (Nederlandene), Heerlen (Nederlandene) og Aachen (Tyskland).

(2) De samme otte togsæt af typen FLIRT3 EMU3 Limburg MS (L-435) har allerede været omhandlet i Kommissionens gennemførelsesafgørelse C(2020) 5081 final ([3]). Ved nævnte gennemførelsesafgørelse accepterede Kommissionen Nederlandenes anmodning om midlertidigt ikke at anvende punkt 7.4.2.1 i bilaget til forordning (EU) 2016/919, hvorved der kræves installation af ETCS (European Train Control System) Baseline 3-udstyr ([4]) i køretøjer, der skal bruges til togdrift på TEN-T-hovednetkorridorer. Den midlertidige ikkeanvendelse blev accepteret på grundlag af artikel 7, stk. 1, litra c), i direktiv (EU) 2016/797, hvori der henvises til manglende økonomisk levedygtighed ved at gennemføre opgraderingen og installere mobilt ERTMS-udstyr (ERTMS: European Rail Traffic Management System) i fuld overensstemmelse med forordning (EU) 2016/919.

(3) Ved gennemførelsesafgørelse C(2020) 5081 final tillades den midlertidige ikkeanvendelse indtil den 31. marts 2022 med mulighed for, at den nederlandske nationale sikkerhedsmyndighed kan forlænge ikkeanvendelsesperioden indtil den 31. december 2022, hvis der er behov for det af årsager, som togsættenes ejer eller fabrikant ikke er ansvarlig for, og på anmodning fra en af dem.

(4) På grundlag af de nederlandske myndigheders forpligtelse i henhold til gennemførelsesafgørelse C(2020) 5081 final til at overvåge de fremskridt, som togsættenes ejer og fabrikant gør, for så vidt angår deres forpligtelse til at bringe de otte togsæt i fuld overensstemmelse med bestemmelserne vedrørende mobilt ERTMS-udstyr, godkendte den nederlandske nationale sikkerhedsmyndighed forlængelsen af ikkeanvendelsesperioden indtil den 31. december 2022.

([1]) EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44.

([2]) Kommissionens forordning (EU) 2016/919 af 27. maj 2016 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for togkontrol- og kommunikationsdelsystemerne i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 158 af 15.6.2016, s. 1).

([3]) Commission Implementing Decision C(2020) 5081 final of 29 July 2020 accepting a request submitted by the Netherlands, pursuant to Directive (EU) 2016/797 of the European Parliament and of the Council, not to apply point 7.4.2.1 of the Annex to Commission Regulation (EU) 2016/919 to eight trainsets of FLIRT3 EMU3 Limburg MS (L-435) (foreligger ikke på dansk).

([4]) Tabel A 2.2 og tabel A 2.3 i bilag A til bilaget til Kommissionens forordning (EU) 2016/919.

(5) I øjeblikket er de pågældende otte togsæt således udstyret med klasse B-systemer, da ejeren på grundlag af gennemførelsesafgørelse C(2020) 5081 final besluttede at udskyde installationen af Baseline 2 og i stedet opgradere direkte til Baseline 3 senest ved udgangen af 2022.

(6) For så vidt angår den aktuelle anmodning om midlertidig ikkeanvendelse af punkt 4.2.5.1 og punkt 4.2.8 i bilaget til forordning (EU) 2016/919 gjorde de oplysninger, som de nederlandske og tyske myndigheder har forelagt i overensstemmelse med artikel 7, stk. 4, i direktiv (EU) 2016/797, det muligt for Kommissionen at foretage sin analyse.

(7) Projektet med opgradering af de otte togsæt til mobilt ETCS Baseline 3-udstyr blev udsat for forsinkelser i løbet af projektets første år, primært på grund af eksterne faktorer, som fabrikanten kun havde begrænset indflydelse på. Årsagerne til forsinkelserne omfatter manglende opgradering af infrastrukturen for ETCS Baseline 3, uklarhed vedrørende kravene til gennemførelsen af klasse B-systemets type samt covid-19-pandemiens indvirkning på beslutningstagningen og på kommunikationen mellem interessenterne.

(8) For at kompensere for forsinkelserne og fortsætte driften med togene accepterede de nederlandske og tyske myndigheder anmodningen fra fabrikanten om midlertidigt at fjerne de to funktioner »GPRS-packet switching« og »onlinehåndtering af krypteringsnøgle« fra togsættenes specifikationer og undersøge muligheden for at benytte en anvendelsesbetingelse eller -begrænsning til at kompensere for de to funktioner. GPRS-packet switching og onlinehåndtering af krypteringsnøgle er imidlertid to tekniske funktioner, som er en iboende del af ETCS Baseline 3. GPRS-packet switching er en del af kravene i henhold til punkt 4.2.5.1. »Radiokommunikation med toget«, og onlinehåndtering af krypteringsnøgle er en del af kravene i henhold til punkt 4.2.8 i bilaget til forordning (EU) 2016/919. Fjernelse af disse to funktioner udgør derfor manglende overensstemmelse med forordning (EU) 2016/919.

(9) Uden en fritagelse fra fuldstændig anvendelse af ETCS Baseline 3 vil kørslen med togsættene derfor skulle indstilles. Togsættene er udstyret med særlige karakteristika, nemlig tre kørestrømsforsyninger (1,5 kV, 3 kV og 15 kV) og tre klasse B-togkontrolsystemer (ATB, TBL1+ og PZB). Der findes i øjeblikket ingen andre togsæt på markedet med disse eller tilsvarende karakteristika, som er godkendt til kørsel i Nederlandene og Tyskland. En midlertidig erstatning med leasede togsæt er derfor ikke muligt. Som følge heraf ville det være nødvendigt at erstatte togsættene med busser, hvilket ikke blot ville have en økonomisk virkning i form af tabt indtægt og høje direkte omkostninger ved en alternativ vejtransporttjeneste, men også have en negativ socioøkonomisk virkning på Arrivas kunder og medføre tab af passagerernes tillid til operatøren på grund af forstyrrelsen af driften.

(10) I overensstemmelse med artikel 7, stk. 4, i direktiv (EU) 2016/797 underrettede ansøgerne Kommissionen om, at forsinkelsen i gennemførelsen af de to funktioner ikke vil påvirke sikkerheden og interoperabiliteten, da introduktionen af de to funktioner i det faste udstyr ikke er planlagt før 2026, og mobilt ETCS Baseline 3-udstyr er fuldt ud kompatibelt med det faste kommunikationsudstyr. Desuden er virkningen af ikkeanvendelsen af de to funktioner begrænset, da togsættene kun skal køre mellem Aachen og Maastricht.

(11) Derfor og for at undgå forstyrrelser af den interregionale jernbanedrift, indtil det manglende ERTMS-udstyr er installeret, bør betingelsen i artikel 7, stk. 1, litra c), i direktiv (EU) 2016/797 anses for at være opfyldt, og undtagelsen fra punkt 4.2.5.1 og punkt 4.2.8 i bilaget til forordning (EU) 2016/919 bør indrømmes indtil den 31. december 2024.

(12) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er omhandlet i artikel 51, stk. 1, i direktiv (EU) 2016/797 —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Kongeriget Nederlandenes og Forbundsrepublikken Tysklands anmodning om ikke at anvende punkt 4.2.5.1 »Radiokommunikation med toget« og punkt 4.2.8 »Håndtering af krypteringsnøgle« i bilaget til forordning (EU) 2016/919 på otte køretøjer af typen FLIRT3 EMU3 Limburg MS (L-435) accepteres på de betingelser, der er fastsat i artikel 2.

Artikel 2

Kongeriget Nederlandene og Forbundsrepublikken Tyskland underretter senest den 31. marts 2023 Kommissionen om de arbejder, der er planlagt for gennemførelsen af punkt 4.2.5.1 og punkt 4.2.8 i bilaget til forordning (EU) 2016/919, og underretter Kommissionen om den faktiske gennemførelse heraf senest den 31. december 2024.

Artikel 3

Denne afgørelse finder anvendelse inden for det nederlandske og det tyske jernbanenets geografiske grænser.

Artikel 4

Denne afgørelse er rettet til Kongeriget Nederlandene og Forbundsrepublikken Tyskland.

Den finder anvendelse indtil den 31. december 2024.

Udfærdiget i Bruxelles, den 22. februar 2023.

På Kommissionens vegne
Adina-Ioana VĂLEAN
Medlem af Kommissionen