DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2023/417 DER KOMMISSION

vom 22. Februar 2023

zur Annahme eines Antrags der Niederlande und Deutschlands gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates auf vorübergehende Nichtanwendung von Abschnitt 4.2.5.1 „Funkkommunikation mit dem Zug“ und Abschnitt 4.2.8 „Schlüsselmanagement“ des Anhangs der Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission auf acht Triebzüge des Typs „FLIRT3 EMU3 Limburg MS (L-435)“

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2023) 1154)

(Nur der niederländische und der deutsche Text sind verbindlich)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union ([1]), insbesondere auf Artikel 7 Absatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Am 15. bzw. 20. Juli 2022 stellten die Niederlande und Deutschland bei der Kommission einen Antrag auf vorübergehende Nichtanwendung von Abschnitt 4.2.5.1. „Funkkommunikation mit dem Zug“ und Abschnitt 4.2.8. „Schlüsselmanagement“ des Anhangs der Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission ([2]) auf acht Fahrzeuge des Typs „FLIRT3 EMU3 Limburg MS (L-435)“ (im Folgenden „Triebzüge“), die vom Hersteller Stadler an den Betreiber Arriva ausgeliefert wurden. Die Anträge stützen sich auf Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/797, demzufolge von einer Anwendung einer TSI abgesehen werden kann, wenn die Wirtschaftlichkeit des betreffenden Vorhabens dadurch beeinträchtigt werden könnte. Die fraglichen Triebzüge werden für Fahrten zwischen Maastricht (Niederlande), Heerlen (Niederlande) und Aachen (Deutschland) eingesetzt.

(2) Dieselben acht Triebzüge des Typs „FLIRT3 EMU3 MS (L-435)“ waren bereits Gegenstand des Durchführungsbeschlusses C(2020) 5081 final ([3]) der Kommission. Mit diesem Durchführungsbeschluss hat die Kommission dem Antrag der Niederlande stattgegeben, Abschnitt 7.4.2.1 des Anhangs der Verordnung (EU) 2016/919, wonach Fahrzeuge, die für den Betrieb auf den TEN-V-Kernnetzkorridoren bestimmt sind, mit dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS) Baseline 3 ([4]) ausgerüstet werden müssen, vorübergehend nicht anzuwenden. Die vorübergehende Nichtanwendung wurde auf der Grundlage von Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/797 akzeptiert, demzufolge von der fahrzeugseitigen Aufrüstung mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) gemäß der Verordnung (EU) 2016/919 wegen mangelnder Wirtschaftlichkeit abgesehen werden kann.

(3) Mit dem Durchführungsbeschluss C(2020) 5081 final wurde die vorübergehende Nichtanwendung bis zum 31. März 2022 gewährt, wobei der niederländischen nationalen Sicherheitsbehörde die Möglichkeit eingeräumt wurde, auf Antrag des Eigentümers oder Herstellers der Triebzüge den Zeitraum der Nichtanwendung bis zum 31. Dezember 2022 zu verlängern, falls dies aus Gründen erforderlich ist, die außerhalb der Verantwortung des Antragstellers liegen.

(4) Gemäß dem Durchführungsbeschluss C(2020) 5081 final sind die niederländischen Behörden verpflichtet, die Fortschritte des Eigentümers und Herstellers der Triebzüge bei der Erfüllung ihrer Verpflichtung, die acht Triebzüge vollständig mit den Anforderungen an die fahrzeugseitige ERTMS-Ausrüstung in Einklang zu bringen, zu überwachen, weshalb die niederländische nationale Sicherheitsbehörde die Verlängerung des Zeitraums der Nichtanwendung bis zum 31. Dezember 2022 genehmigte.

([1]) ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44.

([2]) Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission vom 27. Mai 2016 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 158 vom 15.6.2016, S. 1).

([3]) Durchführungsbeschluss C(2020) 5081 final der Kommission vom 29. Juli 2020 zur Annahme eines Antrags der Niederlande gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates auf Nichtanwendung des Abschnitts 7.4.2.1 des Anhangs der Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission auf acht Triebzüge „FLIRT3 EMU3 Limburg MS (L 435)“.

([4]) Tabelle A 2.2 und Tabelle A 2.3 des Anhangs A der Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission.

(5) Da der Eigentümer beschlossen hatte, den Einbau von Baseline 2 aufzuschieben und auf der Grundlage des Durchführungsbeschlusses C(2020) 5081 final bis Ende 2022 direkt auf Baseline 3 aufzurüsten, sind die acht betroffenen Triebzüge derzeit mit Klasse-B-Systemen ausgestattet.

(6) Die Kommission konnte den vorliegenden Antrag auf vorübergehende Nichtanwendung der Abschnitte 4.2.5.1 und 4.2.8 des Anhangs der Verordnung (EU) 2016/919 anhand der von den niederländischen und deutschen Behörden nach Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 vorgelegten Informationen analysieren.

(7) Bei dem Vorhaben zur Aufrüstung der acht Triebzüge mit dem fahrzeugseitigen ERTMS Baseline 3 kam es im ersten Jahr zu Verzögerungen, die hauptsächlich auf externe Faktoren zurückzuführen waren, auf die der Hersteller kaum Einfluss hatte. Die Verzögerungen sind u. a. auf die mangelnde Modernisierung der Infrastruktur mit ETCS-Baseline 3, die unklaren Anforderungen hinsichtlich der Art des zu implementierenden Klasse-B-Systems sowie auf die Auswirkungen von COVID-19 auf die Entscheidungsfindung und die Kommunikation zwischen den Interessenträgern zurückzuführen.

(8) Um die Verzögerungen auszugleichen und um die Züge weiter betreiben zu können, akzeptierten die niederländischen und deutschen Behörden den Antrag des Herstellers, die beiden Funktionen „GPRS-Paketvermittlung“ und „Online-Schlüsselmanagement“ vorübergehend aus den Spezifikationen der Triebzüge herauszunehmen und die Möglichkeit zu prüfen, als Ausgleich für die beiden Funktionen eine Nutzungsbeschränkung oder eine Bedingung für die Nutzung aufzuerlegen. Die GPRS-Paketvermittlung und das Online-Schlüsselmanagement sind jedoch zwei technische Funktionen, die untrennbar mit ETCS Baseline 3 verbunden sind. Die GPRS-Paketvermittlung ist Teil der Anforderungen in Abschnitt 4.2.5.1. „Funkkommunikation mit dem Zug“ und das „Online-Schlüsselmanagement“ ist Teil der Anforderungen in Abschnitt 4.2.8. „Schlüsselmanagement“ des Anhangs der Verordnung (EU) 2016/919. Die Herausnahme dieser beiden Funktionen stellt somit einen Verstoß gegen die Verordnung (EU) 2016/919 dar.

(9) Ohne eine Ausnahme von der vollständigen Anwendung der ETCS-Baseline 3 müsste daher der Betrieb der Triebzüge eingestellt werden. Die Triebzüge verfügen mit drei Stromversorgungssystemen (1,5 kV, 3 kV und 15 kV) und drei Zugsteuerungssystemen der Klasse B (ATB, TBL1+ und PZB) über besondere Merkmale. Triebzüge mit diesen oder ähnlichen Merkmalen, die in den Niederlanden und Deutschland zugelassen sind, sind derzeit nicht auf dem Markt erhältlich. Eine vorübergehende Ersetzung durch geleaste Triebzüge ist daher nicht möglich. Somit müssten die Triebzüge durch Busse ersetzt werden, was nicht nur infolge der dann fehlenden Einnahmen und der hohen direkten Kosten eines alternativen Straßenverkehrsdienstes wirtschaftliche Auswirkungen hätte, sondern auch negative sozioökonomische Folgen für die Kunden von Arriva, die aufgrund der Unterbrechung des Verkehrsdienstes zudem ihr Vertrauen in den Betreiber verlieren könnten.

(10) Nach Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 teilten die Antragsteller der Kommission mit, dass die Verzögerungen bei der Implementierung der beiden Funktionen keinen Einfluss auf die Sicherheit und Interoperabilität haben, da die streckenseitige Einführung der beiden Funktionen nicht vor 2026 vorgesehen ist und ETCS Baseline 3 fahrzeugseitig uneingeschränkt mit der streckenseitigen Signalgebung kompatibel ist. Zudem sind die Auswirkungen der Nichtanwendung der beiden Funktionen begrenzt, da die Triebzüge nur zwischen Aachen und Maastricht fahren.

(11) Um bis zum Einbau der fehlenden ERTMS-Ausrüstung Störungen der interregionalen Schienenverkehrsdienste zu vermeiden, sollte die in Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/797 genannte Bedingung als erfüllt gelten und die Nichtanwendung Abschnitten 4.2.5.1 und 4.2.8 des Anhangs der Verordnung (EU) 2016/919 bis zum 31. Dezember 2024 genehmigt werden.

(12) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des in Artikel 51 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 genannten Ausschusses —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Dem Antrag des Königreichs der Niederlande und der Bundesrepublik Deutschland, Abschnitt 4.2.5.1 „Funkkommunikation mit dem Zug“ und Abschnitt 4.2.8 „Schlüsselmanagement“ des Anhangs der Verordnung (EU) 2016/919 auf acht Triebzüge des Typs „FLIRT3 EMU3 Limburg MS (L-435)“ nicht anzuwenden, wird vorbehaltlich der in Artikel 2 genannten Bedingungen stattgegeben.

Artikel 2

Das Königreich der Niederlande und die Bundesrepublik Deutschland unterrichten die Kommission bis zum 31. März 2023 über die für die Durchführung der Abschnitte 4.2.5.1 und 4.2.8 des Anhangs der Verordnung (EU) 2016/919 geplanten Arbeiten und teilen der Kommission bis zum 31. Dezember 2024 deren tatsächliche Durchführung mit.

Artikel 3

Dieser Beschluss gilt innerhalb der geografischen Grenzen des niederländischen und deutschen Eisenbahnnetzes.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an das Königreich der Niederlande und an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet.

Er gilt bis zum 31. Dezember 2024.

Brüssel, den 22. Februar 2023

Für die Kommission
Adina-Ioana VĂLEAN
Mitglied der Kommission