Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/378

29.1.2024

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2024/378 DER KOMMISSION

vom 25. Januar 2024

zur Genehmigung eines von Spanien gemäß Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates gestellten Antrags auf Nichtanwendung der Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission auf 58 Fahrzeuge Stadler E6000

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2024) 388)

(Nur der spanische Text ist 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 28. Juni 2023 stellte Spanien bei der Kommission gemäß Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 einen Antrag auf vorübergehende Nichtanwendung des Abschnitts 7.4.2.1 Nummer 1 der Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission ([2]) auf 58 Fahrzeuge. Gemäß dieser Nummer ist bei neuen Fahrzeugen die Installation von ETCS Baseline 3 vorgeschrieben.

(2) Der Antrag betrifft 58 neue Fahrzeuge Stadler E6000, die von den folgenden Eisenbahnunternehmen erworben wurden: Renfe Mercancias (12 Lokomotiven), Alpha Trains (30 Lokomotiven) und Medway (16 Lokomotiven), die jeweils in Anhang I aufgeführt sind.

(3) Der Antrag wurde auf der Grundlage von Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/797 eingereicht, d. h. unter Verweis auf die fehlende Wirtschaftlichkeit einer Inbetriebnahme von gemäß Abschnitt 7.4.2.1 der Verordnung (EU) 2016/919 vollständig mit ETCS (Baseline 3) ausgerüsteten Fahrzeugen vor dem 31. Dezember 2028.

(4) Nach Einreichung des Antrags wurde die Verordnung (EU) 2016/919 durch die Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 der Kommission ([3]) aufgehoben. Die in Abschnitt 7.4.2.1 des Anhangs der Verordnung (EU) 2016/919 festgelegte Anforderung einer Ausrüstung mit ETCS (Baseline 3) wurde materiell in den Abschnitt 7.4.2.1 des Anhangs I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 übernommen. Daher sollte der ursprüngliche Antrag als ein Antrag auf vorübergehende Nichtanwendung des Abschnitts 7.4.2.1 des Anhangs I der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 betrachtet werden.

(5) Die 58 neuen Fahrzeuge Stadler E6000 werden im spanischen Netz auf der Strecke L084/984 betrieben werden, auf der sich der gebirgige Abschnitt Puerto de Pajares befindet. Diese neuen Lokomotiven haben eine hohe Zugkraft, um lange Züge zu ziehen, verfügen über unterschiedliche Spannungssysteme (3 kV/25 kV), was aufgrund der Netzbedingungen erforderlich ist, und können sowohl an die iberische Spurweite von 1668 mm als auch die EU-Spurweite von 1435 mm angepasst werden.

(6) Gemäß Abschnitt 7.4.2.2 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 sollten vorhandene Fahrzeuge mit ETCS ausgerüstet sein. Allerdings sind die Fahrzeuge Stadler E6000 nicht mit ETCS/ERTMS ausgerüstet. Daher hat die Europäische Eisenbahnagentur während des Verfahrens zur Genehmigung des Fahrzeugtyps (Nummer 1-075-0005-8-001-001) spezifische Einsatzbeschränkungen festgelegt. Auf der Grundlage dieser Beschränkungen können diese Lokomotiven derzeit nicht auf mit Klasse-A-Signalgebungssystem (ETCS/ERTMS) ausgerüsteten Strecken, in den in Anhang I der Durchführungsverordnung (EU) 2017/6 der Kommission ([4]) festgelegten Korridoren und auf den Verbindungsstrecken zwischen den wichtigsten europäischen Häfen, Rangieranlagen, Güterterminals und Güterverkehrsräumen gemäß Artikel 2 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/6 betrieben werden.

([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]) Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 der Kommission vom 10. August 2023 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung" des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2016/919 (ABl. L 222 vom 8.9.2023, S. 380).

([4]) Durchführungsverordnung (EU) 2017/6 der Kommission vom 5. Januar 2017 über den europäischen Bereitstellungsplan für das Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ABl. L 3 vom 6.1.2017, S. 6).

(7) Im spanischen Netz der iberischen Spurweite, das hauptsächlich für den Güterverkehr bestimmt ist, sind derzeit nur sehr wenige Strecken mit ERTMS ausgerüstet. Unter diesen bildet der kürzlich gebaute doppelgleisige Abschnitt Puerto de Pajares (L084/984) eine 50 km lange ERTMS-„Insel“, die mit ERTMS Level 2 (Baseline 2.3.0-D) sowie mit dem Klasse-B-System ASFA ausgerüstet ist. Von Güterzügen wird nun erwartet, dass sie diese Umfahrung nutzen, die im Vergleich zur bisherigen alten eingleisigen Strecke (L130) gewährleistet, dass erheblich weniger Energie verbraucht wird, eine kürzere Entfernung zurückgelegt werden muss, weniger negative Umweltauswirkungen verursacht werden und ein Betrieb mit höheren Geschwindigkeiten und mehr Kapazität möglich ist.

(8) Da fahrzeugseitig keine entsprechende ETCS/ERTMS-Ausrüstung vorhanden ist, können die Fahrzeuge Stadler E6000, die Gegenstand dieses Antrags sind, derzeit nicht auf jener Strecke betrieben werden. Die Nachrüstung dieser Fahrzeuge mit fahrzeugseitigem ERTMS würde aufgrund der zusätzlichen Kosten im Zusammenhang mit der sich voraussichtlich um mehrere Monate verzögernden Inbetriebnahme und der mangelnden Verfügbarkeit der Lokomotiven die Tragfähigkeit des Projekts gefährden. Außerdem wäre die Nachrüstung in dieser Phase aufgrund der begrenzten Länge des Gleises, auf dem ERTMS genutzt werden kann, und der zusätzlichen Komplexität und Kosten, die mit dem Einsatz von zwei fahrzeugseitigen Signalgebungssystemen verbunden sind, nur von begrenztem Nutzen. Der nationale Umsetzungsplan Spaniens für die ERTMS-Einführung sieht in den Abschnitten, die an die 50 km des Abschnitts Puerto de Pajares (L084/984) angrenzen, bis 2030 die Installation von ERTMS Level 2 (Baseline 3) vor.

(9) Der Hersteller der betreffenden Fahrzeuge und deren Eigentümer haben sich zur Umsetzung eines technischen Ausrüstungsplans verpflichtet, der die Nachrüstung der 58 Fahrzeuge mit fahrzeugseitigem ETCS Level 2 (Baseline 3) vorsieht, um diese an die streckenseitige Einführung von ERTMS Level 2 anzupassen. Die neueste Planung ist in Anhang I wiedergegeben und bestätigt die Lieferung der Fahrzeuge von Renfe Mercancias bis spätestens zum 31. Dezember 2025 und der Fahrzeuge von Alpha Trains und Medway bis zum 31. Dezember 2028.

(10) Die von der Kommission vorgenommene Analyse ergab, dass die alternativen Spezifikationen, die bis zur Nachrüstung angewandt werden, d. h. die Verwendung des Klasse-B-Systems ASFA Digital, die Sicherheit und Interoperabilität der Fahrzeuge auf dieser Strecke gewährleisten.

(11) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen sollten die Bedingungen gemäß Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe c und Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 für die 58 betroffenen Fahrzeuge als erfüllt angesehen werden. Daher sollte dem Antrag Spaniens auf Nichtanwendung der Verordnung (EU) 2016/919 auf diese Fahrzeuge stattgegeben werden, wobei die Nichtanwendung der genannten Bestimmung dadurch auszugleichen ist, dass alle 58 Fahrzeuge bis zum 31. Dezember 2028 mit ECTS Level 2 Baseline 3 ausgerüstet 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 Spaniens, die Verordnung (EU) 2016/919 auf 58 Fahrzeuge E6000 des Unternehmens Stadler nicht anzuwenden, wird wie im Anhang dargelegt stattgegeben.

Artikel 2

Spanien unterrichtet die Kommission bis zum 31. Dezember jedes Jahres über die Planung für die Aufrüstung der Fahrzeuge und die dabei gemachten Fortschritte. Spanien teilt der Kommission ferner die Fahrzeugnummern der im Anhang aufgeführten Fahrzeuge mit, sobald sie verfügbar sind.

Artikel 3

Dieser Beschluss gilt innerhalb der geografischen Grenzen der Strecke L084/984 des spanischen Eisenbahnnetzes.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an das Königreich Spanien gerichtet.

Er gilt bis zum 31. Dezember 2028.

Brüssel, den 25. Januar 2024

Für die Kommission
Adina-Ioana VĂLEAN
Mitglied der Kommission

ANHANG

Liste der von dem Beschluss erfassten Fahrzeuge und voraussichtliches Datum der Nachrüstung dieser Fahrzeuge mit dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS)

Eigentümer	Eisenbahn-unternehmen, das die Fahrzeuge einsetzen wird	Gesamtzahl der Fahrzeuge	Fahrzeugnummer der genehmigten Fahrzeuge	Vorgesehene Fahrzeugnummer der Fahrzeuge, für die das Genehmigungsverfahren läuft	Vorgesehener Termin für die Installation von ETCS L2
RENFE MERCANCÍAS	RENFE MERCANCÍAS	12	91716-256-101-8 91716-256-102-6 91716-256-103-4 91716-256-104-2 91716-256-105-9 91716-256-106-7 91716-256-107-5 91716-256-108-3 91716-256-109-1 91716-256-110-9	91716-256-111-7 91716-256-112-5	31. Dezember 2025
ALPHA TRAINS	CAPTRAIN	30	91716-256-001-0 91716-256-002-8 91716-256-003-6 91716-256-006-9 91716-256-007-7 91716-256-008-5 91716-256-013-5 91716-256-014-3		30. Juni 2028
	CONTIENTAL RAIL		91716-256-004-4 91716-256-005-1 91716-256-009-3 91716-256-010-1		30. Juni 2028
	MEDWAY		91716-256-011-9 91716-256-012-7 91716-256-015-0 91716-256-016-8 91716-256-017-6		30. Juni 2028
	nicht angegeben		Fahrzeug-nummern noch mitzuteilen	Fahrzeug-nummern noch mitzuteilen	30. Juni 2028
MEDWAY	MEDWAY	16	Fahrzeug-nummern noch mitzuteilen	Fahrzeug-nummer noch mitzuteilen	30. Juni 2028