Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/1335

21.5.2024

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2024/1335 DER KOMMISSION

vom 17. Mai 2024

zur Genehmigung eines von Irland gemäß Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates gestellten Antrags auf vorübergehende Nichtanwendung von Nummer 6b der Tabelle 6.3 „Anforderungen an die Konformitätsbewertung streckenseitiger Teilsysteme — Prüfung mit zwei fahrzeugseitigen Systemen verschiedener Hersteller“ der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 der Kommission

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2024) 3227)

(Nur der englische und der irische 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 4. Juli 2023 stellte Irland bei der Kommission gemäß Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 den Antrag auf vorübergehende Nichtanwendung von Nummer 6 der Tabelle 6.3 „Anforderungen an die Konformitätsbewertung streckenseitiger Teilsysteme“ der Verordnung (EU) 2016/919 der Kommission ([2]), in der die Verpflichtung festgelegt ist, eine Prüfung mit zwei fahrzeugseitigen Systemen verschiedener Hersteller durchzuführen, um die Interoperabilität der Lösung zur Signalgebung zu überprüfen. Dieser Antrag wurde im Zusammenhang mit dem Projekt für das Zugsicherungssystem (Train Protection System, TPS) gestellt, mit dem die streckenseitige Level-1-Infrastruktur nach dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (European Train Control System, ECTS) für die Strecke von Drogheda nach Greystone und bis zur nordirischen Grenze bereitgestellt wird. Dies ist die erste Installation des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (European Rail Traffic Management System, ERTMS) im irischen Netz.

(2) Im Rahmen des TPS-Projekts wird ETCS-Level 1 als Überlagerung des bestehenden Signalgebungssystems eingeführt. Es wird parallel zum bestehenden Klasse-B-System betrieben, um eine flexible Nutzung von Kapazitäten im irischen Eisenbahnnetz zu ermöglichen. Die Entwicklung des Systems erfolgt nach den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (Technical Specifications for Interoperability, TSI) — ERTMS Baseline 3 Release 2 gemäß Spezifikationsgruppe #3 in Anhang A Tabelle A2.3 der Verordnung (EU) 2016/919, den von der Kommission für die Eisenbahnregulierung (Commission for Railway Regulation, CRR) festgelegten nationalen Vorschriften und der irischen Eisenbahnnorm IRS-305-A. Dieses Projekt wird der Ausgangspunkt für die ETCS-Entwicklung im irischen Netz sowie die fahrzeugseitige Einführung auf nationaler Ebene sein.

(3) Inzwischen wurde die Verordnung (EU) 2016/919 durch die Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 der Kommission ([3]) aufgehoben. Unter Berücksichtigung der Übergangsregelung in Anlage B Tabelle B2 Nummer 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 entspricht die in Nummer 6 der Tabelle 6.3 der Verordnung (EU) 2016/919 festgelegte Anforderung in Bezug auf die Prüfung mit zwei fahrzeugseitigen Systemen verschiedener Hersteller im Wesentlichen Nummer 6b der Tabelle 6.3 der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695. Daher sollte der ursprüngliche Antrag als ein Antrag auf vorübergehende Nichtanwendung von Nummer 6b der Tabelle 6.3 der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 betrachtet werden.

(4) Die Kosten im Zusammenhang mit der Beauftragung eines anderen ETCS-Herstellers für die Durchführung der Prüfungen würden 40 % des Werts des derzeitigen Auftrags für die Planung und Lieferung des streckenseitigen Systems übersteigen. Die Verzögerung bei der Zertifizierung der streckenseitigen ETCS-Infrastruktur würde die Bestellung der neuen mit ETCS ausgerüsteten Flotte um mindestens 10 Monate verzögern.

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

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/919/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

(5) Da es im irischen Netz kein anderes ETCS-System gibt, besteht kein Risiko von Kompatibilitätsproblemen. Irland hat bestätigt, dass die Prüfungen künftig ohne zusätzliche Kosten durchgeführt würden, wenn ein anderer ETCS-Hersteller den Auftrag für die fahrzeugseitige Einführung auf nationaler Ebene erhalten würde, um die vollständige Kompatibilität der ETCS-Systeme zwischen verschiedenen Herstellern zu gewährleisten. Die Vergabe dieses Auftrags ist für 2024 geplant.

(6) Als Alternative zur Durchführung der betrieblichen Prüfungen mit mindestens zwei zertifizierten fahrzeugseitigen Teilsystemen verschiedener Hersteller hat Irish Rail vorgeschlagen, die betrieblichen Prüfungen nur mit dem Irish Rail im Rahmen des laufenden Projekts „Von Drogheda nach Greystone" zur Verfügung stehenden zertifizierten fahrzeugseitigen Teilsystem (d. h. mit dem gegenwärtigen Hersteller) durchzuführen, und sicherzustellen, dass der gegenwärtige Hersteller vertraglich für die Modifizierung der streckenseitigen Infrastruktur verantwortlich ist, wenn im Rahmen der Prüfung, die vor Ende 2027 abgeschlossen werden soll, ein Problem bezüglich fehlender Interoperabilität auftritt.

(7) Irland hat seine Zusage bekräftigt, dass im Rahmen künftiger Verträge über die Einführung von (fahrzeugseitigem und streckenseitigem) ETCS auf nationaler Ebene Folgendes vor Ende 2027 abgeschlossen werden soll:

— Würde derselbe Hersteller den Auftrag für die Fahrzeugseite erhalten, müsste er die im Labor durchgeführten betrieblichen Prüfungen auf dem Prüfstand eines anderen Herstellers eines zertifizierten fahrzeugseitigen ETCS abschließen.

— Erhielte ein anderer Hersteller den Auftrag für die Fahrzeugseite, würden die betrieblichen Prüfungen einer Implementierung in realer Umgebung mit dem zertifizierten System eines anderen Herstellers gemäß der TSI durchgeführt und vervollständigt.

(8) 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 das Projekt des streckenseitigen ETCS-Levels 1 — „Von Drogheda nach Greystone" als erfüllt angesehen werden. Dem von Irland gestellten Antrag sollte daher stattgegeben werden.

(9) 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 von Irland gestellten Antrag auf vorübergehende Nichtanwendung von Nummer 6b der Tabelle 6.3 der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 wird stattgegeben. Im Einklang mit dem nationalen ERTMS-Umsetzungsplan unterrichten die irischen Behörden die Kommission bis zum 31. Dezember jedes Jahres über die Einführung von ERTMS im irischen Netz.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an Irland gerichtet.

Artikel 3

Dieser Beschluss gilt bis zum 31. Dezember 2027.

Brüssel, den 17. Mai 2024

Für die Kommission
Adina VĂLEAN
Mitglied der Kommission