Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2023/2697

6.12.2023

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2023/2697 DER KOMMISSION

vom 1. Dezember 2023

zur Genehmigung der von der Italienischen Republik und der Französischen Republik gemäß Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates gestellten Anträge auf Nichtanwendung des Abschnitts 4.2.10.2.1 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission auf vier Fahrzeuge des Typs V300 Zefiro I-F

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2023) 8145)

(Nur der französische und der italienische 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 17. April 2023 stellte Italien bei der Kommission einen Antrag, bei der Aufrüstung der vier von Bombardier hergestellten Fahrzeuge des Typs V300 Zefiro mit den Nummern ETR 1000-23, -28, -31 bzw. -47 von der Anwendung des Abschnitts 4.2.10.2.1 „Maßnahmen zur Brandverhütung — Werkstoffanforderungen“ des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission ([2]) abzusehen zu dürfen.

(2) Am 11. Mai 2023 stellte Frankreich bei der Kommission einen gleichlautenden Antrag für dieselben vier Fahrzeuge.

(3) Die von den Antragsstellern bereitgestellten Informationen ermöglichten es der Kommission, die Anträge auf Nichtanwendung zu prüfen.

(4) Die Anträge betreffen Fahrzeuge des Typs V300 Zefiro, die von Trenitalia S.p.A. ursprünglich im Jahr 2010 (im Rahmen des Vertrags Nr. 14625 vom 30. September 2010) als Teil einer Flotte von 50 Fahrzeugen für den Betrieb im italienischen Eisenbahnnetz erworben wurden. Am 22. Oktober 2021 beantragte Trenitalia S.p.A. (im Rahmen des Vertrags Nr. 4669) die Aufrüstung von drei Fahrzeugen der ursprünglichen Flotte, um sie im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Frankreich und Italien einsetzen zu können. Am 7. November 2021 beantragte Trenitalia S.p.A. mit Absichtserklärung TRNIT-DACQ.ACQR \P \2022 \0040367 für denselben Zweck die Aufrüstung eines weiteren Fahrzeugs. Der aufgerüstete Fahrzeugtyp wird als V300 Zefiro I-F bezeichnet. Zur Ausweitung des Betriebs auf das französische nationale Netz sind die Fahrzeuge des Typs V300 Zefiro I-F mit dem folgenden zusätzlichen automatischen Zugsicherungssystem ausgerüstet: einem Bi-Standard-ERTMS/TVM-Teilsystem ([3]) in „reduzierter nationaler“ Konfiguration mit einer Schnittstelle zum Zugsicherungsteilsystem KVB ([4]) unter Nutzung des ATESS-3G-Teilsystems ([5]), das mit dem KVB interagiert. Dieses automatische Zugsicherungssystem ist das einzige System, das für den Betrieb auf Strecken des französischen Hochgeschwindigkeitsnetzes zugelassen ist, die nicht mit ERTMS ausgerüstet sind.

([1]) ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44.
([2]) Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lokomotiven und Personenwagen“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 228).
([3]) ERTMS: European Rail Traffic Management System (Europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem); TVM: Transmission voie-machine (Informationsübertragung Gleis-Zug).
([4]) KVB: Contrôle de Vitesse par Balises (Geschwindigkeitsregelung durch Baken).
([5]) ATESS 3G: Zugdatenschreiber.

(5) Diese vier Fahrzeuge des Typs V300 Zefiro sollen die Flotte aus fünf V300-Zefiro-Hochgeschwindigkeitszügen verstärken, die den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Frankreich und Italien durchführen und für die der gleiche Antrag auf Nichtanwendung gestellt und ursprünglich mit dem Durchführungsbeschluss C(2021) 3242 final der Kommission ([6]) für Frankreich und dem Durchführungsbeschluss C(2021) 3225 final der Kommission ([7]) für Italien genehmigt wurde.

(6) Grundlage der Anträge ist Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2016/797, d. h. die fehlende Wirtschaftlichkeit, falls die betreffenden Fahrzeuge in voller Übereinstimmung mit Abschnitt 4.2.10.2.1 „Maßnahmen zur Brandverhütung — Werkstoffanforderungen“ des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 aufgerüstet würden.

(7) Von den in Erwägungsgrund 4 genannten Systemen wird die KVB-Version, die mit dem Bi-Standard ERTMS/TVM Baseline 2 zu verbinden ist, gegenwärtig und voraussichtlich auch in Zukunft nicht mehr hergestellt. Die dem Antragsteller zur Verfügung stehenden KVB-Teilsysteme sind Teile, die vor 2011 hergestellt wurden. Die meisten ihrer Bauteile entsprechen nicht der Norm EN 45545-2:2013+A1:2015, auf die in Anlage J.1 Nummer 58 der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 Bezug genommen wird. Auch einige Bauteile des Bi-Standard-ERTMS/TVM-Teilsystems entsprechen nicht der Norm EN 45545-2:2013+A1:2015. Die Entwicklung einer technischen Lösung, die der Norm EN 45545-2:2013+A1:2015 entspricht, würde die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens gefährden, da eine erhebliche Investition in Form von ungefähr 52 Monaten Entwicklungs- und Zertifizierungszeit erforderlich wäre.

(8) Die alternativen Spezifikationen, die für alle in Erwägungsgrund 7 genannten Bauteile mit Ausnahme der Memor-Bürste gelten, sind in den französischen Normen NF F 16-101:1988 und NF F 16-102:1992 enthalten. Diese sind auf Unionsebene weithin anerkannt, da sie während des Übergangszeitraums gemäß Abschnitt 7.1.1.5 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014, der am 1. Januar 2018 endete, als Alternative zur Norm EN 45545-2:2013 akzeptiert wurden. Im Falle der Memor-Bürste mit 403 g wurde bei früheren Vorhaben die Brennbarkeitsklasse UL94:HB verwendet und nach früheren Fassungen der technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lokomotiven und Personenwagen“ akzeptiert. Für Außenteile, die schwerer sind als 400 g, schreibt die Norm EN 45545-2:2013+A1:2015 die höhere Klasse UL94:V0 vor. Für Außenteile, die leichter sind als 400 g, ist diese jedoch nicht erforderlich. In Anbetracht der bisher im Zuge einer breiten Nutzung des automatischen Zugsicherungssystems gemachten Erfahrungen und der Tatsache, dass die Memor-Bürste lediglich 3 g über dem Grenzwert liegt, schlägt der Antragsteller vor, die Klasse UL94:HB beizubehalten.

(9) Ohne eine positive Entscheidung stünden neue Züge, die den gleichen Dienst erbringen können, erst vier Jahre später zur Verfügung, was wirtschaftliche Auswirkungen, die Verlagerung auf umweltschädlichere Verkehrsmittel sowie mangelnde Synergien zwischen den fünf bereits betriebenen V300-Zefiro-Zügen und den Fahrzeugen, die Gegenstand dieses Antrags sind, zur Folge hätte.

(10) Auf der Grundlage der von den Antragstellern vorgebrachten Argumente, die in den Erwägungsgründen 7, 8 und 9 wiedergegeben werden, sollten die Bedingungen gemäß Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe c und Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 für die vier aufzurüstenden Fahrzeuge, die Gegenstand des von Frankreich bzw. Italien eingereichten Antrags sind, als erfüllt angesehen werden. Dem Antrag sollte daher stattgegeben werden.

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

([6]) Durchführungsbeschluss der Kommission vom 11. Mai 2021 zur Genehmigung eines Antrags der Französischen Republik gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates auf Nichtanwendung von Abschnitt 4.2.10.2.1 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission auf fünf Fahrzeuge vom Typ V300 ZEFIRO (C(2021) 3242 final).

([7]) Durchführungsbeschluss der Kommission vom 10. Mai 2021 zur Berichtigung des Durchführungsbeschlusses C(2020) 4326 final zur Annahme eines Antrags der Italienischen Republik gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates auf Nichtanwendung von Abschnitt 4.2.10.2.1 des Anhangs der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission auf fünf Fahrzeuge vom Typ V300 ZEFIRO.

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Den der Kommission am 17. April 2023 bzw. 11. Mai 2023 übermittelten Anträgen Italiens und Frankreichs auf Nichtanwendung des Abschnitts 4.2.10.2.1 „Maßnahmen zur Brandverhütung — Werkstoffanforderungen“ des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 auf die von der Firma Bombardier Transportation Italy gelieferten Fahrzeuge des Typs V300 Zefiro I-F mit den Nummern ETR 1000-23, ETR 1000-28, ETR 1000-31 und ETR 1000-47 wird für die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Bauteile unter der Bedingung stattgegeben, dass sie der entsprechenden alternativen Norm entsprechen:

Bezeichnung des Bauteils	Alternative Norm
KVB-Teilsystem	
Ausgerüstetes UEVAL-Rack	NF F 16-101 und NF F 16-102
STD-Display	NF F 16-101 und NF F 16-102
STD-Datenanzeigefeld	NF F 16-101 und NF F 16-102
Antenne	NF F 16-101 und NF F 16-102
CTV-Box	NF F 16-101 und NF F 16-102
Bordspezifische KVB-Kabel	NF F 16-101 und NF F 16-102
KVB-Bordgehäuse	NF F 16-101 und NF F 16-102
Bi-Standard-ERTMS/TVM-Teilsystem	
PSTDA	NF F 16-101 und NF F 16-102
PSTDB	NF F 16-101 und NF F 16-102
TVM-Sensor IP-1/P	NF F 16-101 und NF F 16-102
TVM-Sensor 2G	NF F 16-101 und NF F 16-102
TVM-Sensor BSP	NF F 16-101 und NF F 16-102
BE KARM GPS 72V	NF F 16-101 und NF F 16-102
Memor-Bürste	UL94: HB

Dieser Beschluss gilt innerhalb der geografischen Grenzen des italienischen und des französischen Eisenbahnnetzes.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Französische Republik und an die Italienische Republik gerichtet.

Brüssel, den 1. Dezember 2023

Für die Kommission
Adina-Ioana VĂLEAN
Mitglied der Kommission