

**DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2023/417****z dnia 22 lutego 2023 r.**

**w sprawie przyjęcia wniosku złożonego przez Niderlandy i Niemcy zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 o tymczasowe niestosowanie pkt 4.2.5.1. „Łączność radiowa z pociągiem” oraz pkt 4.2.8. „Zarządzanie kluczami” załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919 w odniesieniu do ośmiu pociągów zespołowych FLIRT3 EMU3 Limburg MS (L-435)**

*(notyfikowana jako dokument nr C(2023) 1154)*

**(Jedynie teksty w języku niderlandzkim i niemieckim są autentyczne)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej <sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 7 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniach 15 i 20 lipca 2022 r. odpowiednio Niderlandy i Niemcy przedłożyły Komisji wniosek o tymczasowe niestosowanie pkt 4.2.5.1. „Łączność radiowa z pociągiem” oraz pkt 4.2.8. „Zarządzanie kluczami” załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919 <sup>(2)</sup> w odniesieniu do ośmiu pociągów zespołowych FLIRT3 EMU3 Limburg MS (L-435) („pociągi zespołowe”) dostarczonych przez producenta Stadler operatorowi Arriva. Wnioski opierają się na art. 7 ust. 1 lit. c) dyrektywy (UE) 2016/797, w której przewidziano możliwość niestosowania TSI ze względu na zagrożenie ekonomicznej opłacalności projektu. Wspomniane pociągi zespołowe są wykorzystywane do świadczenia usług między Maastricht (Niderlandy), Heerlen (Niderlandy) i Aachen (Niemcy).
- (2) Te same osiem pociągów zespołowych FLIRT3 EMU3 Limburg MS (L-435) było już przedmiotem decyzji wykonawczej Komisji C(2020) 5081 final <sup>(3)</sup>. W drodze tej decyzji wykonawczej Komisja przyjęła wniosek Niderlandów o tymczasowe niestosowanie pkt 7.4.2.1 załącznika do rozporządzenia (UE) 2016/919, w którym wprowadzono wymóg zainstalowania europejskiego systemu sterowania pociągami (ETCS) zgodnego z wzorcem 3 <sup>(4)</sup> w pojazdach przeznaczonych do eksploatacji w korytarzach sieci bazowej TEN-T. Zezwolenie na tymczasowe niestosowanie zostało wydane na podstawie art. 7 ust. 1 lit. c) dyrektywy (UE) 2016/797, która odnosi się do braku opłacalności ekonomicznej przeprowadzenia modernizacji w celu zainstalowania urządzeń pokładowych europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) w pełnej zgodności z rozporządzeniem (UE) 2016/919.
- (3) Decyzją wykonawczą C(2020) 5081 final zezwolono na tymczasowe niestosowanie do dnia 31 marca 2022 r., z możliwością przedłużenia przez niderlandzki krajowy organ ds. bezpieczeństwa okresu niestosowania do dnia 31 grudnia 2022 r., jeżeli byłoby to konieczne z przyczyn niezależnych od właściciela lub producenta pociągów zespołowych, oraz na wniosek któregokolwiek z nich.
- (4) Na podstawie spoczywającego na władzach niderlandzkich na mocy decyzji wykonawczej C(2020) 5081 final obowiązku monitorowania postępów właściciela i producenta pociągów zespołowych w odniesieniu do ich obowiązku zapewnienia pełnej zgodności ośmiu pociągów zespołowych z pokładowym ERTMS, niderlandzki krajowy organ ds. bezpieczeństwa zezwolił na przedłużenie okresu niestosowania do dnia 31 grudnia 2022 r.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 158 z 15.6.2016, s. 1).

<sup>(3)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji C(2020) 5081 final z dnia 29 lipca 2020 r. przyjmująca wniosek złożony przez Niderlandy zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 o niestosowanie pkt 7.4.2.1 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919 do ośmiu zespołów trakcyjnych FLIRT3 EMU3 Limburg MS (L-435).

<sup>(4)</sup> Tabela A 2.2 i tabela A 2.3 w załączniku A do załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919.

- (5) W związku z tym osiem pociągów zespołowych, których to dotyczy, jest obecnie wyposażonych w systemy klasy B, ponieważ właściciel podjął decyzję o odroczeniu instalacji wzorca 2 i bezpośrednią aktualizację do wzorca 3 do końca 2022 r. na podstawie decyzji wykonawczej C(2020) 5081 final.
- (6) Jeżeli chodzi o obecny wniosek o tymczasowe niestosowanie pkt 4.2.5.1 i pkt 4.2.8 załącznika do rozporządzenia (UE) 2016/919, informacje przekazane przez władze Niderlandów i Niemiec zgodnie z art. 7 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/797 umożliwiły Komisji przeprowadzenie analizy.
- (7) W pierwszym roku realizacji projektu modernizacji ośmiu pociągów zespołowych przy zastosowaniu urządzeń pokładowych wzorca 3 ETCS wystąpiły opóźnienia, głównie ze względu na czynniki zewnętrzne, przy jedynie ograniczonym wpływie producenta. Przyczyny opóźnień obejmują brak modernizacji infrastruktury do wzorca 3 ETCS, niejasności dotyczące wymogów wdrożenia typu systemu klasy B oraz wpływ COVID-19 na podejmowanie decyzji i komunikację między zainteresowanymi stronami.
- (8) W celu zrekompensowania opóźnień i kontynuowania eksploatacji pociągów władze niderlandzkie i niemieckie przyjęły wniosek producenta o tymczasowe usunięcie dwóch funkcji „komutacja pakietów GPRS” i „zarządzanie kluczami online” ze specyfikacji pociągów zespołowych oraz zbadanie możliwości zastosowania ograniczenia lub warunków użytkowania w celu zrekompensowania obu funkcji. Komutacja pakietów GPRS i zarządzanie kluczami online stanowią jednak dwie funkcje techniczne nieodłącznie związane z wzorcem 3 ETCS. Komutacja pakietów GPRS jest częścią wymogów na podstawie pkt 4.2.5.1. „Łączność radiowa z pociągiem” i zarządzanie kluczami online jest częścią wymagań określonych w pkt 4.2.8. „Zarządzanie kluczami” w załączniku do rozporządzenia (UE) 2016/919. W związku z tym usunięcie tych dwóch funkcji powoduje niezgodność z rozporządzeniem (UE) 2016/919.
- (9) Z tego względu, bez odstępstwa od pełnego stosowania wzorca 3 ETCS, konieczne byłoby wstrzymanie eksploatacji pociągów zespołowych. Pociągi zespołowe są wyposażone w szczególne cechy, a mianowicie trzy systemy zasilania (1,5 kV, 3 kV i 15 kV) oraz trzy systemy sterowania pociągami klasy B (ATB, TBL1+ i PZB). Pociągi zespołowe, o tych lub podobnych cechach, dopuszczone do ruchu w Niderlandach i Niemczech, nie są obecnie dostępne na rynku. Tymczasowe zastąpienie dzierżawionymi pociągami zespołowymi nie jest zatem możliwe. W związku z tym pociągi zespołowe musiałyby zostać zastąpione autobusami, co miałoby nie tylko skutki ekonomiczne w postaci utraconych dochodów i wysokich kosztów bezpośrednich alternatywnych usług transportu drogowego, ale również miałoby negatywne skutki społeczno-gospodarcze dla klientów Arriva i spowodowałoby utratę zaufania pasażerów do tego operatora z powodu zakłócenia usługi.
- (10) Zgodnie z art. 7 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/797 wnioskodawcy poinformowali Komisję, że opóźnienie we wdrażaniu obu funkcji nie wpłynie na bezpieczeństwo i interoperacyjność, ponieważ wprowadzenie dwóch funkcji przytorowych nie jest przewidziane przed 2026 r., a pokładowy system wzorca 3 ETCS jest w pełni zgodny z przytorowymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym. Ponadto wpływ niestosowania tych dwóch funkcji jest ograniczony, ponieważ zespoły trakcyjne będą podróżować wyłącznie między Akwizgranem a Maastricht.
- (11) W związku z tym, aby uniknąć zakłóceń w międzyregionalnych usługach kolejowych w oczekiwaniu na instalację brakujących urządzeń ERTMS, warunek określony w art. 7 ust. 1 lit. c) dyrektywy (UE) 2016/797 należy uznać za spełniony i przyznać odstępstwo od pkt 4.2.5.1 i pkt 4.2.8 załącznika do rozporządzenia (UE) 2016/919 do dnia 31 grudnia 2024 r.
- (12) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 51 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Niniejszym przyjmuje się wniosek Królestwa Niderlandów i Republiki Federalnej Niemiec o niestosowanie pkt 4.2.5.1. „Łączność radiowa z pociągiem” oraz pkt 4.2.8. „Zarządzanie kluczami” załącznika do rozporządzenia (UE) 2016/919 w odniesieniu do ośmiu pociągów zespołowych FLIRT3 EMU3 Limburg MS (L-435) z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 2.

*Artykuł 2*

Królestwo Niderlandów i Republika Federalna Niemiec informują Komisję do dnia 31 marca 2023 r. o pracach zaplanowanych w celu wdrożenia pkt 4.2.5.1 i pkt 4.2.8 załącznika do rozporządzenia (UE) 2016/919 oraz powiadamiają Komisję o ich faktycznym wykonaniu do dnia 31 grudnia 2024 r.

*Artykuł 3*

Niniejszą decyzję stosuje się w granicach geograficznych niderlandzkiej i niemieckiej sieci kolejowej.

*Artykuł 4*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Niderlandów oraz Republiki Federalnej Niemiec.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do dnia 31 grudnia 2024 r.

Sporządzono w Brukseli dnia 22 lutego 2023 r.

*W imieniu Komisji*  
Adina-Ioana VĂLEAN  
*Członek Komisji*

---