

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2023/417 DELLA COMMISSIONE

del 22 febbraio 2023

relativa all'accettazione di una domanda presentata dai Paesi Bassi e dalla Germania, a norma della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, di non applicare temporaneamente il punto 4.2.5.1 «Comunicazioni via radio con il treno» e il punto 4.2.8 «Gestione delle chiavi» dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione a otto convogli FLIRT3 EMU3 Limburg MS (L-435)

[notificata con il numero C(2023) 1154]

(I testi in lingua neerlandese e tedesca sono i soli facenti fede)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 7, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

- (1) Rispettivamente il 15 e il 20 luglio 2022 i Paesi Bassi e la Germania hanno presentato alla Commissione una domanda di non applicazione temporanea del punto 4.2.5.1 «Comunicazioni via radio con il treno» e del punto 4.2.8 «Gestione delle chiavi» dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione ⁽²⁾ a otto veicoli FLIRT3 EMU3 Limburg MS (L-435) («convogli») forniti dal fabbricante Stadler all'operatore Arriva. Le domande si basano sull'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), della direttiva (UE) 2016/797, che prevede la possibilità di non applicazione a causa del rischio di compromettere la redditività economica del progetto. Tali convogli garantiscono i servizi tra Maastricht (Paesi Bassi), Heerlen (Paesi Bassi) e Aquisgrana (Germania).
- (2) Gli stessi otto convogli FLIRT3 EMU3 Limburg MS (L-435) sono già stati oggetto della decisione di esecuzione C(2020) 5081 final della Commissione ⁽³⁾. Con tale decisione di esecuzione la Commissione ha accettato la domanda dei Paesi Bassi di non applicare temporaneamente il punto 7.4.2.1 dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919, che prevede che i veicoli destinati alle operazioni sui corridoi della rete centrale TEN-T.I siano equipaggiati con il sistema europeo di controllo dei treni (ETCS) Baseline 3 ⁽⁴⁾. La non applicazione temporanea è stata accettata sulla base dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), della direttiva (UE) 2016/797, che fa riferimento alla mancanza di redditività economica della ristrutturazione che prevede l'installazione di apparecchiature di bordo del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) nel pieno rispetto del regolamento (UE) 2016/919.
- (3) Con la decisione di esecuzione C(2020) 5081 final è stata concessa la non applicazione temporanea fino al 31 marzo 2022, con la possibilità per l'autorità nazionale neerlandese preposta alla sicurezza di prorogare il periodo di non applicazione fino al 31 dicembre 2022, se necessario per motivi che esulano dalla responsabilità del proprietario o del fabbricante dei convogli, e su richiesta di uno di essi.
- (4) Sulla base dell'obbligo imposto alle autorità olandesi, a norma della decisione di esecuzione C(2020) 5081 final, di monitorare i progressi compiuti dal proprietario e dal fabbricante dei convogli per quanto riguarda l'obbligo di rendere gli otto convogli pienamente conformi all'ERTMS di bordo, l'autorità nazionale neerlandese preposta alla sicurezza ha autorizzato la proroga del periodo di non applicazione fino al 31 dicembre 2022.

⁽¹⁾ GUL 138 del 26.5.2016, pag. 44.

⁽²⁾ Regolamento (UE) 2016/919 della Commissione, del 27 maggio 2016, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario nell'Unione europea (GUL 158 del 15.6.2016, pag. 1).

⁽³⁾ Decisione di esecuzione C(2020) 5081 final della Commissione, del 29 luglio 2020, relativa all'accettazione di una domanda presentata dai Paesi Bassi, a norma della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, di non applicare il punto 7.4.2.1 dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione a otto convogli di FLIRT3 EMU3 Limburg MS (L-435).

⁽⁴⁾ Tabella A 2.2 e tabella A 2.3 dell'allegato A dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919 della Commissione.

- (5) Gli otto convogli interessati sono pertanto attualmente dotati di sistemi di classe B, in quanto il proprietario ha deciso di rinviare l'installazione della Baseline 2 e di aggiornarlo direttamente alla Baseline 3 entro la fine del 2022, sulla base della decisione di esecuzione C(2020) 5081 final.
- (6) Per quanto riguarda l'attuale domanda di non applicazione temporanea del punto 4.2.5.1 e del punto 4.2.8 dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919, le informazioni fornite dalle autorità neerlandesi e tedesche conformemente all'articolo 7, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/797 hanno consentito alla Commissione di effettuare la propria analisi.
- (7) Il progetto di aggiornamento degli otto convogli con apparecchiature di bordo ETCS Baseline 3 ha subito ritardi nel primo anno del progetto, principalmente a causa di fattori esterni sui quali il fabbricante aveva un'influenza limitata. I ritardi sono dovuti alla mancata ristrutturazione dell'infrastruttura con l'ETCS Baseline 3, alla vaghezza dei requisiti per l'implementazione del tipo di sistema di classe B e all'impatto della COVID-19 sul processo decisionale e sulla comunicazione tra i portatori di interessi.
- (8) Al fine di compensare i ritardi e mantenere operativi i treni, le autorità neerlandesi e tedesche hanno accettato la richiesta del fabbricante di eliminare temporaneamente le due funzioni «commutazione di pacchetto GPRS» e «gestione delle chiavi online» dalle specifiche dei convogli e di valutare la possibilità di applicare una restrizione o una condizione d'uso per compensare l'eliminazione delle due funzioni. La commutazione di pacchetto GPRS e la gestione delle chiavi online sono tuttavia due funzioni tecniche inerenti all'ETCS Baseline 3. La commutazione di pacchetto GPRS fa parte dei requisiti di cui al punto 4.2.5.1. «Comunicazioni via radio con il treno» e al punto 4.2.8 «Gestione delle chiavi» dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919. L'eliminazione di queste due funzioni costituisce pertanto una non conformità al regolamento (UE) 2016/919.
- (9) Di conseguenza, in assenza di una deroga all'applicazione completa dell'ETCS Baseline 3, l'esercizio dei convogli dovrebbe essere interrotto. I convogli sono dotati di caratteristiche specifiche, ossia tre sistemi di alimentazione elettrica (1,5 kV, 3 kV e 15 kV) e tre sistemi di controllo dei treni di classe B (ATB, TBL1 + e PZB). Attualmente non sono disponibili sul mercato convogli con queste caratteristiche o con caratteristiche analoghe autorizzati a circolare nei Paesi Bassi e in Germania. È pertanto impossibile una sostituzione temporanea con convogli noleggiati. Di conseguenza i convogli dovrebbero essere sostituiti da autobus, il che non solo avrebbe un impatto economico in termini di mancato reddito e comporterebbe elevati costi diretti dovuti alla messa a punto di un servizio alternativo di trasporto su strada, ma avrebbe anche un impatto socioeconomico negativo sui clienti di Arriva e porterebbe alla perdita di fiducia dei passeggeri nell'operatore a causa della perturbazione del servizio.
- (10) Conformemente all'articolo 7, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/797, i richiedenti hanno informato la Commissione del fatto che il ritardo nell'attuazione delle due funzioni non inciderà sulla sicurezza e sull'interoperabilità, in quanto l'introduzione delle due funzioni a terra non è prevista prima del 2026 e l'ETCS Baseline 3 di bordo è pienamente compatibile con il segnalamento a terra. L'impatto della non applicazione delle due funzioni è inoltre limitato, in quanto i convogli circoleranno solo tra Aquisgrana e Maastricht.
- (11) Al fine di evitare perturbazioni dei servizi ferroviari interregionali in attesa dell'installazione delle apparecchiature ERTMS mancanti, la condizione di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), della direttiva (UE) 2016/797 dovrebbe pertanto essere considerata soddisfatta e la deroga ai punti 4.2.5.1 e 4.2.8 dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919 dovrebbe essere concessa fino al 31 dicembre 2024.
- (12) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato di cui all'articolo 51, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2016/797,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La domanda del Regno dei Paesi Bassi e della Repubblica federale di Germania di non applicare il punto 4.2.5.1 «Comunicazioni via radio con il treno» e il punto 4.2.8 «Gestione delle chiavi» dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919 a otto convogli «FLIRT 3 EMU 3 Limburg MS (L-435)» è accettata fatte salve le condizioni di cui all'articolo 2.

Articolo 2

Il Regno dei Paesi Bassi e la Repubblica federale di Germania informano la Commissione entro il 31 marzo 2023 in merito ai lavori previsti per l'attuazione dei punti 4.2.5.1 e 4.2.8 dell'allegato del regolamento (UE) 2016/919 e notificano alla Commissione l'effettiva attuazione degli stessi entro il 31 dicembre 2024.

Articolo 3

La presente decisione si applica nei limiti geografici delle reti ferroviarie di Germania e Paesi bassi.

Articolo 4

Il Regno dei Paesi Bassi e la Repubblica federale di Germania sono destinatari della presente decisione.

Essa si applica fino al 31 dicembre 2024.

Fatto a Bruxelles, il 22 febbraio 2023

Per la Commissione
Adina-Ioana VĂLEAN
Membro della Commissione
