



2023/2697

6.12.2023

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2023/2697

z dnia 1 grudnia 2023 r.

w sprawie akceptacji wniosków złożonych przez Republikę Włoską i Republikę Francuską na podstawie art. 7 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797, dotyczących niestosowania pkt 4.2.10.2.1 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1302/2014 w odniesieniu do czterech pojazdów V300 Zefiro I-F

(notyfikowana jako dokument nr C(2023) 8145)

(Jedynie teksty w językach francuskim i włoskim 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 ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 7 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 17 kwietnia 2023 r. Włochy przedłożyły Komisji wniosek o niestosowanie pkt 4.2.10.2.1 („Środki zapobiegania pożarom – Wymagania materiałowe”) załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1302/2014 ⁽²⁾ w odniesieniu do modernizacji czterech pojazdów V300 Zefiro produkowanych przez przedsiębiorstwo Bombardier, oznaczonych odpowiednio numerami ERT 1000: -23; -28; -31 i -47.
- (2) W dniu 11 maja 2023 r. Francja przedłożyła Komisji identyczny wniosek dotyczący tych samych czterech pojazdów.
- (3) Informacje przedstawione przez wnioskodawców pozwoliły Komisji na przeprowadzenie analizy przedmiotowych wniosków o niestosowanie.
- (4) Wnioski dotyczą pojazdów V300 Zefiro, które zostały zakupione przez przedsiębiorstwo Trenitalia S.p.A. w 2010 r. (na mocy umowy nr 14625 z 30 września 2010 r.) w ramach floty 50 pojazdów przeznaczonych do eksploatacji we włoskiej sieci kolejowej. W dniu 22 października 2021 r. przedsiębiorstwo Trenitalia S.p.A. (na mocy umowy nr 4669) zwróciło się o modernizację trzech pojazdów pierwotnej floty na potrzeby ich eksploatacji w ramach usługi transgranicznej między Francją a Włochami. W dniu 7 listopada 2021 r. przedsiębiorstwo Trenitalia S.p.A., pismem intencyjnym o numerze TRNIT-DACQ.ACQR \P \2022 \0040367, zwróciło się o modernizację jeszcze jednego pojazdu do tych samych celów. Zmodernizowany typ pojazdu określa się jako V300 Zefiro I-F. Na potrzeby rozszerzenia ich eksploatacji na francuską sieć krajową pojazdy V300 Zefiro I-F są wyposażone w dodatkowy system automatycznej kontroli pociągu (system „ATP”): dwustandardowy podsystem ERTMS/TVM ⁽³⁾ w konfiguracji „ograniczonej krajowej” połączony z podsystemem kontroli pociągu KVB ⁽⁴⁾, wraz z podsystemem ATESS 3G ⁽⁵⁾ połączonym z KVB. Przedmiotowy ATP jest jedynym systemem dopuszczonym do eksploatacji na tych liniach francuskiej sieci kolei dużych prędkości, które nie są wyposażone w ERTMS.

⁽¹⁾ Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 228).

⁽³⁾ ERTMS: europejski system zarządzania ruchem kolejowym; TVM: Transmission voie-machine (transmisja tor–pojazd).

⁽⁴⁾ KVB: Contrôle de Vitesse par Balises (kontrola prędkości za pomocą balis).

⁽⁵⁾ ATESS 3G: rejestrator danych pociągu.

- (5) Przedmiotowe cztery pojazdy V300 Zefiro mają służyć wzmocnieniu floty pięciu pociągów dużych prędkości V300 Zefiro wykonujących przewozy transgraniczne między Francją a Włochami, które były przedmiotem takiego samego wniosku o niestosowanie, pierwotnie zaakceptowanego decyzją wykonawczą Komisji (2021) 3242 final ⁽⁶⁾ odnośnie do Francji i decyzją wykonawczą Komisji (2021) 3225 final ⁽⁷⁾ odnośnie do Włoch.
- (6) Wnioski złożono na podstawie art. 7 ust. 1 lit. c) dyrektywy (UE) 2016/797, a mianowicie w związku z brakiem ekonomicznej opłacalności przeprowadzania modernizacji przedmiotowych pojazdów w pełnej zgodności z pkt 4.2.10.2.1 („Środki zapobiegania pożarom – Wymagania materiałowe”) załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1302/2014.
- (7) Spośród systemów wymienionych w motywie 4 wersja KVB, która ma być połączona z dwustandardowym podsystemem ERTMS/TVM wzorca 2, nie jest już produkowana i nie oczekuje się, że będzie ponownie produkowana w przyszłości. Dostępne dla wnioskodawcy podsystemy KVB to części wyprodukowane przed rokiem 2011. Większość ich komponentów nie odpowiada normie EN 45545-2:2013+A1:2015, o której mowa w pkt 58 dodatku J.1 do rozporządzenia (UE) nr 1302/2014. Podobnie niektóre komponenty dwustandardowego podsystemu ERTMS/TVM także nie odpowiadają normie EN 45545-2:2013+A1:2015. Opracowanie rozwiązania technicznego odpowiadającego normie EN 45545-2:2013+A1:2015 podważyłoby ekonomiczną opłacalność projektu, ponieważ wymagałoby znacznych inwestycji w okresie opracowania i certyfikacji trwającym około 52 miesiące.
- (8) Alternatywne specyfikacje stosowane do wszystkich komponentów, o których mowa w motywie 7, z wyjątkiem szczotki Memor, to francuskie normy NF F 16-101:1988 i NF F 16-102:1992. Są one powszechnie uznawane na poziomie Unii, ponieważ zostały zaaprobowane jako rozwiązanie alternatywne względem normy EN 45545-2:2013 w okresie przejściowym przewidzianym w pkt 7.1.1.5 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1302/2014, który zakończył się w dniu 1 stycznia 2018 r. W przypadku szczotki Memor o masie 403 gramów kategorią odporności ogniowej, stosowaną w poprzednich projektach i zaaprobowaną zgodnie z poprzednimi wersjami technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski”, była UL94:HB. W przypadku części zewnętrznych o masie powyżej 400 gramów norma EN 45545-2:2013+A1:2015 wymaga zastosowania wyższej kategorii UL94:V0. Nie jest ona wymagana w przypadku części zewnętrznych lżejszych niż 400 gramów. Biorąc pod uwagę wcześniejsze doświadczenia zgromadzone w trakcie powszechnego stosowania systemu ATP oraz fakt, że masa szczotki Memor przekracza próg jedynie o 3 gramy, wnioskodawca proponuje utrzymanie kategorii UL94:HB.
- (9) Brak pozytywnej decyzji przyniosłby czteroletnie opóźnienie w dostępności nowych pociągów zdolnych do świadczenia tej samej usługi, wraz z powiązаныmi skutkami gospodarczymi, przejście na mniej ekologiczne środki transportu, a także rezygnację z synergii między pięcioma eksploatowanymi już pociągami Zefiro V300 a pojazdami będącymi przedmiotem niniejszego wniosku.
- (10) Opierając się na argumentach przedstawionych przez wnioskodawców i powtórzonych w motywach 7, 8 i 9, należy uznać, że warunki określone w art. 7 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/797 zostały spełnione w odniesieniu do czterech modernizowanych pojazdów objętych wnioskami złożonymi przez Francję i Włochy. W związku z tym należy zaakceptować przedmiotowe wnioski.
- (11) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 51 dyrektywy (UE) 2016/797,

⁽⁶⁾ Decyzja wykonawcza Komisji z dnia 11 maja 2021 r. w sprawie akceptacji wniosku złożonego przez Republikę Francuską na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797, dotyczącego niestosowania pkt 4.2.10.2.1 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1302/2014 w odniesieniu do pięciu pojazdów V300 ZEFIRO, C(2021) 3242 final.

⁽⁷⁾ Decyzja wykonawcza Komisji z dnia 10 maja 2021 r. w sprawie sprostowania decyzji wykonawczej C(2020) 4326 final w sprawie akceptacji wniosku złożonego przez Republikę Włoską na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797, dotyczącego niestosowania pkt 4.2.10.2.1 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 1302/2014 w odniesieniu do pięciu pojazdów V300 ZEFIRO.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Wnioski Włoch i Francji, zgłoszone Komisji odpowiednio 17 kwietnia 2023 r. i 11 maja 2023 r., dotyczące niestosowania pkt 4.2.10.2.1 („Środki zapobiegania pożarom – Wymagania materiałowe”) załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1302/2014 w odniesieniu do pojazdów V300 Zefiro I-F o numerach ERT 1000 -23, ERT 1000 -28, ERT 1000 -31 i ERT 1000 -47, dostarczonych przez przedsiębiorstwo Bombardier Transportation Italy, zostają zaakceptowane dla komponentów wymienionych w poniższej tabeli, pod warunkiem że odpowiadają one odpowiednich normom alternatywnym.

Nazwa komponentu	Norma alternatywna
Podsystem KVB	
Moduł UEVAL z wyposażeniem	NF F 16-101 i NF F 16-102
Panel wyświetlacza STD	NF F 16-101 i NF F 16-102
Panel wizualizacji danych STD	NF F 16-101 i NF F 16-102
Antena	NF F 16-101 i NF F 16-102
Skrzynka CTV	NF F 16-101 i NF F 16-102
Specjalne kable do płyty KVB	NF F 16-101 i NF F 16-102
Obudowa płyty KVB	NF F 16-101 i NF F 16-102
Dwustandardowy podsystem ERTMS/TVM	
PSTD-A	NF F 16-101 i NF F 16-102
PSTD-B	NF F 16-101 i NF F 16-102
Czujnik TVM IP-1/P	NF F 16-101 i NF F 16-102
Czujnik TVM 2G	NF F 16-101 i NF F 16-102
Czujnik TVM BSP	NF F 16-101 i NF F 16-102
BE KARM GPS 72 V	NF F 16-101 i NF F 16-102
Szczotka Memor	UL94: HB

Niniejsza decyzja ma zastosowanie w granicach geograficznych włoskiej i francuskiej sieci kolejowej.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Francuskiej i Republiki Włoskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 1 grudnia 2023 r.

W imieniu Komisji
Adina-Ioana VĂLEAN
Członek Komisji