



DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2024/255

z dnia 17 stycznia 2024 r.

w sprawie akceptacji wniosku złożonego przez Republikę Francuską na podstawie art. 7 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797, dotyczącego tymczasowego niestosowania pkt 7.4.2.1 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919 w odniesieniu do czterech pojazdów V300 Zefiro I-F

(notyfikowana jako dokument nr C(2024) 203)

(Jedynie tekst w języku francuskim jest autentyczny)

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 11 maja 2023 r. Francja przedłożyła Komisji, zgodnie z art. 7 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/797, wniosek o tymczasowe niestosowanie pkt 7.4.2.1 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919 ⁽²⁾ (TSI „Sterowanie”) w odniesieniu do czterech pojazdów V300 Zefiro I-F oznaczonych numerami ERT1000 23, ERT1000 28, ERT1000 31 i ERT1000 47.
- (2) Wniosek dotyczy pojazdów V300 Zefiro I-F, które zostały pierwotnie zakupione przez przedsiębiorstwo Trenitalia S.p.A. (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 z pierwotnej floty na potrzeby ich eksploatacji w ramach przewozów transgranicznych między Francją a Włochami. W dniu 7 listopada 2021 r. przedsiębiorstwo Trenitalia S.p.A., pismem intencyjnym o numerze referencyjnym TRNIT-DACQ.ACQR \P \2022 \0040367, zwróciło się o modernizację jeszcze jednego pojazdu do tych samych celów. Zmodernizowany typ pojazdu określa się mianem V300 Zefiro I-F. Wniosek złożono na podstawie art. 7 ust. 1 lit. c) dyrektywy (UE) 2016/797, a mianowicie w związku z brakiem ekonomicznej opłacalności przeprowadzania dalszej modernizacji do ETCS („europejski system sterowania pociągami”) wzorca 3, jak określono w pkt 7.4.2.3 załącznika do rozporządzenia (UE) 2016/919.
- (3) Po przedłożeniu wniosku rozporządzenie (UE) 2016/919 zostało uchylone rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2023/1695 ⁽³⁾. W istocie wymóg dotyczący zainstalowania ETCS (wzorca 3), który ustanowiono w pkt 7.4.2.1 załącznika do rozporządzenia (UE) 2016/919, jest obecnie określony w pkt 7.4.2.1 i 7.4.2.4 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2023/1695. W rezultacie należy uznać pierwotny wniosek za wniosek o tymczasowe niestosowanie pkt 7.4.2.1 i 7.4.2.4 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2023/1695.
- (4) W przypadku czterech nowych pojazdów V300 Zefiro I-F przedsiębiorstwo Trenitalia wystąpi o zezwolenie zgodnie z typem już dopuszczonym do eksploatacji (NIE EU8020210113) i rozszerzy obszar użytkowania z sieci włoskiej na sieć francuską. Cztery pojazdy są już eksploatowane w sieci włoskiej z wykorzystaniem ETCS wzorca 2.

⁽¹⁾ Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1695 z dnia 10 sierpnia 2023 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (UE) 2016/919 (Dz.U. L 222 z 8.9.2023, s. 380).

- (5) Na potrzeby rozszerzenia ich eksploatacji na francuską sieć krajową pojazdy V300 Zefiro I-F są wyposażane w dodatkowy system automatycznej kontroli pociągu (system „ATP”): dwustandardowy podsystem ERTMS/TVM w konfiguracji „ograniczonej krajowej” połączony z podsystemem kontroli pociągu KVB, wraz z podsystemem ATESS 3G 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.
- (6) Zgodnie z pkt 7.4.2.1 i 7.4.2.4 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2023/1695 cztery przedmiotowe pojazdy powinny zostać wyposażone w dwustandardowy system ERTMS/TVM kompatybilny z wzorcem 3 ETCS.
- (7) Zobowiązaliby to jednak operatora Trenitalia i dostawcę Bombardier-Hitachi do modyfikacji i modernizacji pojazdów, zwiększając tym samym koszty projektu do poziomu, na którym jego ekonomiczna opłacalność byłaby zagrożona, a także wpłynęłoby na dostępność pojazdów na potrzeby ich komercyjnego wykorzystania na innych trasach. Pociągałoby to za sobą skutek gospodarczy w postaci utraty zysku z powodu niedostępności pociągów i dodatkowych kosztów utrzymania, zwiększonych ze względu na konieczność szkolenia personelu odpowiedzialnego za utrzymanie oraz brak synergii między pierwszą flotą pięciu pojazdów wyposażonych w ETCS wzorca 2 i wykorzystywanych w ramach przewozów transgranicznych a nową flotą czterech pojazdów wyposażonych w system zgodny z wzorcem 3.
- (8) Producent tych czterech pojazdów oraz ich właściciel (Trenitalia S.p.A.) zobowiązali się do opracowania planu prac inżynierskich i instalacyjnych w celu modernizacji pojazdów poprzez wyposażenie ich w nowy ETCS wzorca 3 dla urządzeń pokładowych. Zgodnie z najnowszymi harmonogramami przekazanymi przez wnioskodawcę modernizacja z ETCS wzorca 2 do ETCS wzorca 3 powinna rozpocząć się w grudniu 2026 r. i zakończyć się do 31 sierpnia 2027 r. ETCS pozostałych pięciu pociągów Zefiro, które składają się na przedmiotową flotę, zostanie także zaktualizowany do wzorca 3 w tych samych terminach.
- (9) Brak pozytywnej decyzji przyniósłby 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 pociągami Zefiro a pojazdami będącymi przedmiotem niniejszego wniosku.
- (10) Z analizy przeprowadzonej przez Komisję wynika, że alternatywne specyfikacje, które zostałyby zastosowane w celu zagwarantowania bezpieczeństwa i interoperacyjności pojazdów, są wystarczające.
- (11) Opierając się na argumentach przedstawionych przez wnioskodawcę 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 przedmiotowych pojazdów. Należy zatem zaakceptować złożony przez Francję wniosek o niestosowanie, do dnia 31 sierpnia 2027 r., pkt 7.4.2.1 i 7.4.2.4 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2023/1695 w odniesieniu do tych pojazdów do czasu ich wyposażenia w ETCS wzorca 3.
- (12) Francja powinna zapewnić Komisji wgląd w rozwój sytuacji, jeśli chodzi o plan odnowienia pojazdów i postępy w jego wdrażaniu, przekazując jej odpowiednie informacje do dnia 31 grudnia każdego roku, aby zagwarantować terminową realizację projektu.
- (13) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 51 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797,

PRZYMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Wniosek Francji, zgłoszony Komisji w dniu 11 maja 2023 r., dotyczący tymczasowego niestosowania pkt 7.4.2.1 i 7.4.2.4 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2023/1695 w odniesieniu do czterech pojazdów V300 Zefiro I-F oznaczonych numerami ERT1000-23, ERT1000-28, ERT1000-31 i ERT1000-47, zostaje zaakceptowany.

Artykuł 2

Francja informuje Komisję o planach i postępach w zakresie modernizacji czterech pojazdów, o których mowa w art. 1, do dnia 31 grudnia każdego roku.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja ma zastosowanie w granicach geograficznych francuskiej sieci kolejowej.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Francuskiej.

Niniejszą decyzję stosuje się do dnia 31 sierpnia 2027 r.

Sporządzono w Brukseli dnia 17 stycznia 2024 r.

W imieniu Komisji
Adina-Ioana VĂLEAN
Członek Komisji