



DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2024/378

z dnia 25 stycznia 2024 r.

w sprawie przyjęcia wniosku złożonego przez Hiszpanię na podstawie art. 7 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 o niestosowanie rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919 do 58 pojazdów Stadler E6000

(notyfikowana jako dokument nr C(2024) 388)

(Jedynie tekst w języku hiszpańskim 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 28 czerwca 2023 r. Hiszpania przedłożyła Komisji, zgodnie z art. 7 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/797, wniosek o tymczasowe niestosowanie pkt 7.4.2.1 ppkt 1 rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919 ⁽²⁾ do 58 pojazdów. Punkt ten zawiera wymóg zainstalowania na pokładzie każdego nowego pojazdu systemu ETCS zgodnego z wzorcem 3.
- (2) Wniosek dotyczy 58 nowych pojazdów Stadler E6000 zakupionych przez następujące przedsiębiorstwa kolejowe: Renfe Mercancías (12 lokomotyw), Alpha Trains (30 lokomotyw) i Medway (16 lokomotyw), wymienione odpowiednio w załączniku I.
- (3) Wniosek złożono na podstawie art. 7 ust. 1 lit. c) dyrektywy (UE) 2016/797 dotyczącego ekonomicznej nieopłacalności dopuszczenia do eksploatacji przed dniem 31 grudnia 2028 r. pojazdów w pełni wyposażonych w ETCS (zgodnych z wzorcem 3), jak określono w pkt 7.4.2.1 rozporządzenia (UE) 2016/919.
- (4) Po przedłożeniu wniosku rozporządzenie (UE) 2016/919 zostało uchylone rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2023/1695 ⁽³⁾. Zasadniczo wymóg instalacji ETCS (zgodnych z wzorcem 3) określony w pkt 7.4.2.1 załącznika do rozporządzenia (UE) 2016/919 został przeniesiony do pkt 7.4.2.1 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2023/1695. W związku z tym pierwotny wniosek należy uznać za wniosek o tymczasowe niestosowanie pkt 7.4.2.1 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2023/1695.
- (5) 58 nowych pojazdów Stadler E6000 będzie eksploatowanych w hiszpańskiej sieci, obejmującej linię L084/984, na której znajduje się górski odcinek Puerto de Pajares. Te nowe lokomotywy mają wysoką zdolność trakcyjną do ciągnięcia długich pociągów, zdolność do działania przy różnym napięciu elektrycznym (3 kV/25 kV) niezbędną ze względu na warunki sieciowe oraz możliwość skonfigurowania zarówno na szerokości toru 1668 (iberyjska), jak i 1435 (UE).
- (6) Zgodnie z pkt 7.4.2.2 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2023/1695 istniejące pojazdy powinny być wyposażone w ETCS. Pojazdy Stadler E6000 nie posiadają jednak wyposażenia ETCS/ERTMS na pokładzie. W związku z tym podczas procesu wydawania zezwoleń dla typu pojazdu (nr 1-075-0005-8-001-001) Europejska Agencja Kolejowa określiła szczególne ograniczenia użytkowania. W oparciu o te ograniczenia lokomotywy te nie mogą być obecnie eksploatowane na liniach wyposażonych w system sygnalizacji klasy A (ETCS/ERTMS), w korytarzach określonych w załączniku I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/6 ⁽⁴⁾ oraz na liniach zapewniających połączenia z głównymi portami europejskimi, stacjami rozrządowymi, terminalami towarowymi i obszarami transportu towarowego określonymi w art. 2 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/6.

⁽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).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/6 z dnia 5 stycznia 2017 r. w sprawie europejskiego planu wdrożenia europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (Dz.U. L 3 z 6.1.2017, s. 6).

- (7) W hiszpańskiej sieci o rozstawie iberyjskim przeznaczonej głównie do transportu towarowego bardzo niewiele odcinków jest obecnie wyposażonych w ERTMS. Wśród nich niedawno wybudowany odcinek linii dwutorowej w Puerto de Pajares (L084/984) stanowi „wyspę” ERTMS o długości 50 km wyposażoną w ERTMS poziom 2 (zgodny z wzorcem 2.3.0-D) oraz system ASFA klasy B. Obecnie oczekuje się, że pociągi towarowe będą korzystać z tej obwodnicy, co zapewni znaczne oszczędności w zużyciu energii, krótsze dystanse, mniejszy negatywny wpływ na środowisko oraz funkcjonowanie z większymi prędkościami i większą zdolność przepustową w porównaniu z poprzednią starą linią jednostkową (L130).
- (8) Ze względu na brak na pokładzie odpowiedniego wyposażenia ETCS/ERTMS, pojazdy Stadler E6000 będące przedmiotem niniejszego wniosku nie mogą obecnie poruszać się po tej linii. Doposażenie tych pojazdów w pokładowy system ERTMS zagroziłoby wykonalności projektu ze względu na dodatkowe koszty związane ze spodziewanymi kilkumiesięcznymi opóźnieniami w wejściu do eksploatacji oraz brakiem dostępności lokomotyw. Ponadto na tym etapie doposażenie przyniosłoby ograniczone korzyści ze względu na ograniczoną długość toru, na którym można stosować ERTMS, oraz dodatkową złożoność i koszty związane z posiadaniem dwóch pokładowych systemów sygnalizacji. Hiszpański krajowy plan wdrożenia mający na celu rozwój ERTMS przewiduje zainstalowanie ERTMS poziomu 2 (zgodnego z wzorcem 3) do 2030 r. na odcinkach przylegających do 50 km odcinka Puerto de Pajares (L084/984).
- (9) Producent przedmiotowych pojazdów i ich właściciele zobowiązali się do opracowania planu inżynierskiego i instalacyjnego w celu doposażenia 58 pojazdów w ETCS poziomie 2 (zgodnego z wzorcem 3) w przypadku urządzeń pokładowych w celu dostosowania ich do wdrażania przytorowych urządzeń ERTMS poziomu 2. Najnowszy plan znajduje się w załączniku I i potwierdza dostawę najpóźniej do dnia 31 grudnia 2025 r. w odniesieniu do pojazdów należących do Renfe Mercancias oraz do dnia 31 grudnia 2028 r. w przypadku pojazdów należących do Alpha Trains i Medway.
- (10) Przeprowadzona przez Komisję analiza potwierdza, że specyfikacje alternatywne, stosowanie systemu cyfrowego Asfa klasy B, stosowane do czasu doposażenia, gwarantują bezpieczeństwo i interoperacyjność pojazdów na tej linii.
- (11) W związku z powyższymi warunkami określone w art. 7 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/797 należy uznać za spełnione w odniesieniu do 58 przedmiotowych pojazdów. W związku z tym należy przyjąć złożony przez Hiszpanię wniosek o niestosowanie do tych pojazdów rozporządzenia (UE) 2016/919, przy jednoczesnym łągodzeniu niestosowania tego rozporządzenia poprzez doposażenie wszystkich 58 pojazdów w ETCS poziomie 2 (zgodnego z wzorcem 3) do dnia 31 grudnia 2028 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

Przyjmuje się wniosek Hiszpanii o niestosowanie rozporządzenia (UE) 2016/919 do 58 pojazdów E6000 przedsiębiorstwa Stadler, jak określono w załączniku.

Artykuł 2

Hiszpania informuje Komisję o planowaniu i postępach w modernizacji pojazdów do dnia 31 grudnia każdego roku. Hiszpania przekaze również Komisji numery referencyjne pojazdów wymienionych w załączniku, gdy staną się one dostępne.

Artykuł 3

Niniejszą decyzję stosuje się w granicach geograficznych linii L084/984 hiszpańskiej sieci kolejowej.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Hiszpanii.

Niniejszą decyzję stosuje się do dnia 31 grudnia 2028 r.

Sporządzono w Brukseli dnia 25 stycznia 2024 r.

W imieniu Komisji
Adina-Ioana VĂLEAN
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

Wykaz pojazdów objętych decyzją oraz przewidywana data doposażenia tych pojazdów w pokładowy europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS).

| Właściciel | Przedsiębiorstwo kolejowe, które będzie korzystać z pojazdów | Łączna liczba pojazdów | Numer referencyjny dopuszczonych pojazdów | Przewidywany numer referencyjny pojazdów, dla których trwa proces udzielania zezwolenia | Przewidywana data instalacji ETCS L2 |
|---------------------|--|------------------------|--|---|--------------------------------------|
| RENFE MERCANCIÁS | RENFE MERCANCIÁS | 12 | 91716-256-101-8 91716-256-102-6 91716-256-103-4 91716-256-104-2 91716-256-105-9 91716-256-106-7 91716-256-107-5 91716-256-108-3 91716-256-109-1 91716-256-110-9 | 91716-256-111-7 91716-256-112-5 | 31 grudnia 2025 r. |
| ALPHA TRAINS | CAPTRAIN | 30 | 91716-256-001-0 91716-256-002-8 91716-256-003-6 91716-256-006-9 91716-256-007-7 91716-256-008-5 91716-256-013-5 91716-256-014-3 | | 30 czerwca 2028 r. |
| | CONTINENTAL RAIL | | 91716-256-004-4 91716-256-005-1 91716-256-009-3 91716-256-010-1 | | 30 czerwca 2028 r. |
| | MEDWAY | | 91716-256-011-9 91716-256-012-7 91716-256-015-0 91716-256-016-8 91716-256-017-6 | | 30 czerwca 2028 r. |
| | Nie wskazano | | numery referencyjne zostaną podane | numery referencyjne zostaną podane | 30 czerwca 2028 r. |
| MEDWAY | MEDWAY | 16 | numery referencyjne zostaną podane | numer referencyjny zostanie podany | 30 czerwca 2028 r. |