KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2022/1319

af 26. juli 2022

om accept af en anmodning fra Frankrig i henhold til artikel 7, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 om ikke at anvende visse bestemmelser i de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI) ved rekonfigurering af eksisterende rullende materiel til 19 TGV P-DUPLEX-togsæt

(meddelt under nummer C(2022) 5150)

(Kun den franske udgave er autentisk)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union ([1]), særlig artikel 7, stk. 4, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Den 10. december 2021 indgav Frankrig i overensstemmelse med artikel 7, stk. 4, i direktiv (EU) 2016/797 en anmodning til Kommissionen om ikke at anvende visse bestemmelser i de tekniske specifikationer for interoperabilitet (»TSI«) i bilaget til Kommissionens forordning (EU) nr. 1302/2014 ([2]) (»LOC&PAS TSI«), i TSI'en i bilaget til Kommissionens forordning (EU) nr. 1300/2014 ([3]) (»PRM TSI«) og i TSI'en i bilaget til Kommissionens forordning (EU) nr. 1304/2014 ([4]) (»NOI TSI«) ved et projekt til opgradering af rullende materiel, der vedrører 19 togsæt, som er konstrueret til at operere på det franske jernbanenet.

(2) Anmodningen blev indgivet på grundlag artikel 7, stk. 1, litra c), i direktiv (EU) 2016/797, nemlig manglende økonomisk levedygtighed for projektet ved gennemførelse af opgraderingen af de pågældende togsæt.

(3) Anmodningen vedrører rekonstruktionen af 19 togsæt, hvis lokomotiver og personvogne har været adskilt, siden de blev fremstillet i 2006. På grund af markedskravene på det tidspunkt var togsættenes lokomotiver i drift sammenkoblet med personvogntypen »Réseau 1N«. Det er de i øjeblikket stadig. Togsættenes personvogne var og er i drift sammenkoblet med lokomotiver af typen »Réseau«.

(4) I dag nærmer togsættene sig den vedligeholdelsesrevision, der finder sted halvvejs gennem deres levetid. Et vedligeholdelsesindgreb er planlagt med henblik på at sikre sikker drift af togsættene i yderligere 16 år. I forbindelse med vedligeholdelsesindgrebet er det planlagt at forene de oprindelige lokomotiver og personvogne. Arbejdsfasen af opgraderingen skal finde sted mellem 2022 og 2025, idet de første togsæt ankom til værkstederne i februar 2022. Målet er at opnå typegodkendelse for de 19 togsæt, der er omfattet af opgraderingen, senest i december 2023. Dette efterfølges af tilladelser i overensstemmelse med en køretøjstype for hvert togsæt.

([1]) EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44.

([2]) Kommissionens forordning (EU) nr. 1302/2014 af 18. november 2014 om en teknisk specifikation for interoperabilitet gældende for lokomotiver og rullende materiel til passagertog i delsystemet Rullende materiel til jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 356 af 12.12.2014, s. 228).

([3]) Kommissionens forordning (EU) nr. 1300/2014 af 18. november 2014 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for tilgængelighed for handicappede og bevægelseshæmmede personer i EU's jernbanesystem (EUT L 356 af 12.12.2014, s. 110).

([4]) Kommissionens forordning (EU) nr. 1304/2014 af 26. november 2014 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for støj i delsystemet Rullende materiel, om ændring af beslutning 2008/232/EF og om ophævelse af beslutning 2011/229/EU (EUT L 356 af 12.12.2014, s. 421).

(5) Godkendelsesstrategien for rekonfigureringsprocessen er baseret på en »ny« godkendelse som en variant af typen TGV Duplex, der allerede tidligere er blevet godkendt. Under sådanne betingelser skal kun de ændrede dele af personvognene bringes i overensstemmelse med TSI'en. Lokomotiverne ændres ikke, men betragtes som nye elementer i TGV Duplex-typen, og deres godkendelse skal betragtes som en »første« godkendelse, som kræver dokumentation for fuld efterlevelse af de gældende TSI'er LOC&PAS, NOI og PRM.

(6) Lokomotiverne og personvognene i de 19 togsæt, som skal opgraderes og rekonfigureres, overholder fuldt ud de standarder og TSI'er, der var gældende på tidspunktet for fremstillingen af dem. Siden 2006 er de relevante TSI'er blevet udviklet og indeholder nu strengere krav. Der er blevet anmodet om ikkeanvendelsen i betragtning af, at anvendelsen af de gældende TSI'er på allerede eksisterende togsæt ville medføre væsentlige yderligere omkostninger til opgraderingen og rekonfigureringen, og det ville vare betydeligt længere, inden togsættene kunne bringes tilbage i drift.

(7) Desuden ville anvendelsen af punkt 4.2.3.1, 4.2.8.2.6, 4.2.10.4.4, 4.2.3.3.2, 4.2.3.7 og 4.2.8.2.9 i bilaget til forordning (EU) nr. 1302/2014, punkt 4.2.1, 4.2.2 og 4.2.3 i bilaget til forordning (EU) nr. 1304/2014 og punkt 4.2.2.1 i bilaget til forordning (EU) nr. 1300/2014 kræve, at leverandøren foretog større udviklingsundersøgelser og ressourcetildeling og afholdt yderligere omkostninger til materialer, som ville sætte spørgsmålstegn ved projektets økonomiske rentabilitet i betragtning af, at projektets anslåede omkostninger pr. enhed ville stige med over 60 %.

(8) De yderligere omkostninger kan ikke absorberes af de 19 togsæt, uden at der sættes spørgsmålstegn ved rekonfigureringsprojektets økonomiske relevans og levedygtighed.

(9) Inden for rammerne af projektet vil efterlevelse af andre bestemmelser i de gældende TSI'er blive sikret, herunder ændringer af indvendig belysning, indvendige platforme og passagerrum, frontruder, lygter og kontrollamper, reservekoblinger, hørbare advarselsanordninger, indvendig kommunikation, piktogrammer og taktile oplysninger og lydgenerator i førerrum i overensstemmelse med punkt 4.2.9.1.8, 4.2.9.2.1, 4.2.7.1.1 til 4.2.7.1.4, 4.2.7.2.1 og 4.2.2.7.2 i bilaget til forordning (EU) nr. 1302/2014 og punkt 4.2.2.4 i bilaget til forordning (EU) nr. 1300/2014.

(10) Projektet vil også sikre, at de 19 togsæt fuldt ud lever op til Kommissionens forordning (EU) 2016/919 ([5]), herunder med en opgradering til ERTMS, baseline 3.

(11) Hvis anmodningen om ikkeanvendelse ikke accepteres, risikerer transportkapaciteten i de 19 togsæts fremtidige anvendelsesområde at blive påvirket til skade for jernbanepassagererne. Projektet ville blive forsinket med omkring tre år. En standsning af projektet ville føre til, at togene tages ud af drift, hvilket ville påvirke operatørens kommercielle interesser i 2023, i løbet af jernbanesektorens genopretning efter covid-19. Dette tab af indtægter for operatøren skønnes at beløbe sig til over 100 mio. EUR.

(12) På det 93. møde i det udvalg, der er omhandlet i artikel 51, stk. 1, i direktiv (EU) 2016/797, informerede de franske repræsentanter medlemmerne om anmodningen om ikkeanvendelse.

(13) Eventuelle virkninger for sikkerheden af ikkeanvendelsen af visse bestemmelser i TSI'erne LOC&PAS, PRM og NOI afbødes af, at der for de 19 rekonfigurerede togsæt allerede er dokumenteret overensstemmelse med de respektive sikkerhedskrav, der var gældende på tidspunktet for deres oprindelige godkendelse i 2006, og at de været sikkert i drift siden.

([5]) Kommissionens forordning (EU) 2016/919 af 27. maj 2016 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for togkontrol- og kommunikationsdelsystemerne i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 158 af 15.6.2016, s. 1).

(14) På baggrund af ovenstående finder Kommissionen, at betingelserne i artikel 7, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 4, i direktiv (EU) 2016/797 bør anses for at være opfyldt for lokomotiverne og personvognene i de pågældende 19 togsæt. Den anmodning, som Frankrig har indgivet om ikke at anvende punkt 4.2.3.1, 4.2.8.2.6, 4.2.10.4.4, 4.2.3.3.2, 4.2.3.7 og 4.2.8.2.9 i bilaget til forordning (EU) nr. 1302/2014, punkt 4.2.1, 4.2.2 og 4.2.3 i bilaget til forordning (EU) nr. 1304/2014 og punkt 4.2.2.1 i bilaget til forordning (EU) nr. 1300/2014, mens der afbødes for ikkeanvendelsen af disse punkter ved som alternative bestemmelser at anvende de bestemmelser, der var i kraft på tidspunktet for deres oprindelige godkendelse, bør accepteres.

(15) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er omhandlet i artikel 51, stk. 1, i direktiv (EU) 2016/797 —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Frankrigs anmodning om ikke at anvende de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI), der er fastsat i bilagene til forordning (EU) nr. 1302/2014, (EU) nr. 1300/2014 og (EU) nr. 1304/2014, som omhandlet i bilag I til denne afgørelse, på de 19 rekonfigurerede TGV P DUPLEX-togsæt bestående af de køretøjer, der er anført i bilag II til denne afgørelse, accepteres.

De bestemmelser, der er omfattet af anmodningen om ikkeanvendelse i stk. 1, er anført i bilag I sammen med de alternative bestemmelser, som anvendes.

Anvendelsesområdet for de køretøjer der er anført i bilag II, er Frankrig.

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til Den Franske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 26. juli 2022.

På Kommissionens vegne
Adina-Ioana VĂLEAN
Medlem af Kommissionen

BILAG I

Følgende tabel indeholder de bestemmelser, som er omfattet af artikel 1 og ikke skal anvendes, og de bestemmelser, der skal anvendes i stedet.

Ikke-anvendt TSI-bestemmelse	Alternativ bestemmelse anvendt
TSI LOC&PAS 4.2.3.1 — profilbestemmelse	For lokomotiver: UIC folderne 505-1 og 506 For personvogne: EN 15273-2 (november 2017), Kommissionens afgørelse 2008/232/EF (ophævet TSI om rullende materiel til højhastighedstog), Kommissionens afgørelse 2011/291/EU (ophævet TSI LOC&PAS)
TSI LOC&PAS 4.2.8.2.6 — effektfaktor	EF-verifikationsattest nr.: 0942/6/SH2/2007/RST/FR-EN/ECA1178AD0048
TSI LOC&PAS 4.2.10.4.4 — køreevne	Fransk standard NF F16-103
TSI LOC&PAS 4.2.3.3.2 — udstyr til overvågning af aksellejets tilstand	Fransk specifikation SAMI D 001
TSI LOC&PAS 4.2.3.7. — banerømmere	Fransk forordning »arrêté MR« af 5. juni 2000, § 2.2.1
TSI LOC&PAS 4.2.8.2.9 — krav knyttet til strømaftageren	Kommissionens afgørelse 2002/735/EF (ophævet TSI om rullende materiel til højhastighedstog), fransk forordning »arrêté MR« af 5. juni 2000, § 3.2.1, UIC-folder 608
TSI NOI 4.2.1 — grænser for stationær støj	Kommissionens afgørelse 2002/735/EF (ophævet TSI om rullende materiel til højhastighedstog)
TSI NOI 4.2.2 — grænser for støj ved igangsætning	
TSI NOI 4.2.3 — grænser for støj fra forbikørsel	
TSI PRM 4.2.2.1. — sæder	Kommissionens afgørelse 2008/164/EF (ophævet TSI PRM)

BILAG II

Følgende tabel indeholder de europæiske køretøjsnumre (EVN, som defineret ved gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614) på de lokomotiver og personvogne, der er omfattet af artikel 1, og som rekonfigureres til TGV P-DUPLEX-togsæt.

Rækkefølgen af rækkerne i tabellen berører ikke de par med »lokomotiver + personvogne«, der vil blive dannet.

Lokomotivernes og personvognenes EVN-numre kan ændre sig efter rekonfigureringen.

Tabel 2.1

Lokomotiver

Lokomotiv 1	Lokomotiv 2
93870384001-8	93870384002-6
93870384003-4	93870384004-2
93870384007-5	93870384008-3
93870384009-1	93870384010-9
93870384011-7	93870384012-5
93870384013-3	93870384014-1
93870384015-8	93870384016-6
93870384017-4	93870384018-2
93870384019-0	93870384020-8
93870384021-6	93870384022-4
93870384023-2	93870384024-0
93870384025-7	93870384026-5
93870384027-3	93870384028-1
93870384005-9	93870384006-7
93870384029-9	93870384030-7
93870384031-5	93870384032-3
93870384033-1	93870384034-9
93870384035-6	93870384036-4
93870384037-2	93870384038-0

Tabel 2.2

Personvogne

Personvogn 1	Personvogn 2	Personvogn 3	Personvogn 4	Personvogn 5	Personvogn 6	Personvogn 7	Personvogn 8
93870291601-7	93870292601-6	93870293601-5	93870294601-4	93870295601-3	93870296601-2	93870297601-1	93870298601-0
93870291602-5	93870292602-4	93870293602-3	93870294602-2	93870295602-1	93870296602-0	93870297602-9	93870298602-8
93870291604-1	93870292604-0	93870293604-9	93870294604-8	93870295604-7	93870296604-6	93870297604-5	93870298604-4
93870291605-8	93870292605-7	93870293605-6	93870294605-5	93870295605-4	93870296605-3	93870297605-2	93870298605-1
93870291606-6	93870292606-5	93870293606-4	93870294606-3	93870295606-2	93870296606-1	93870297606-0	93870298606-9
93870291607-4	93870292607-3	93870293607-2	93870294607-1	93870295607-0	93870296607-9	93870297607-8	93870298607-7
93870291608-2	93870292608-1	93870293608-0	93870294608-9	93870295608-8	93870296608-7	93870297608-6	93870298608-5
93870291609-0	93870292609-9	93870293609-8	93870294609-7	93870295609-6	93870296609-5	93870297609-4	93870298609-3
93870291610-8	93870292610-7	93870293610-6	93870294610-5	93870295610-4	93870296610-3	93870297610-2	93870298610-1
93870291611-6	93870292611-5	93870293611-4	93870294611-3	93870295611-2	93870296611-1	93870297611-0	93870298611-9
93870291612-4	93870292612-3	93870293612-2	93870294612-1	93870295612-0	93870296612-9	93870297612-8	93870298612-7
93870291616-5	93870292616-4	93870293616-3	93870294616-2	93870295616-1	93870296616-0	93870297616-9	93870298616-8
93870291617-3	93870292617-2	93870293617-1	93870294617-0	93870295617-9	93870296617-8	93870297617-7	93870298617-6
93870291603-3	93870292603-2	93870293603-1	93870294603-0	93870295603-9	93870296603-8	93870297603-7	93870298603-6
93870291619-9	93870292619-8	93870293619-7	93870294619-6	93870295619-5	93870296619-4	93870297619-3	93870298619-2
93870291613-2	93870292613-1	93870293613-0	93870294613-9	93870295613-8	93870296613-7	93870297613-6	93870298613-5
93870291614-0	93870292614-9	93870293614-8	93870294614-7	93870295614-6	93870296614-5	93870297614-4	93870298614-3
93870291615-7	93870292615-6	93870293615-5	93870294615-4	93870295615-3	93870296615-2	93870297615-1	93870298615-0
93870291618-1	93870292618-0	93870293618-9	93870294618-8	93870295618-7	93870296618-6	93870297618-5	93870298618-4