KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2023/696

af 27. marts 2023

om accept af en anmodning fra Den Italienske Republik i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 om at undlade at anvende punkt 7.4.2.1 i bilaget til Kommissionens forordning (EU) 2016/919 for ti ETR675-køretøjer indtil den 30. juni 2024

(meddelt under nummer C(2023) 1916)

(Kun den italienske 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 23. september 2022 indgav Italien en anmodning til Kommissionen om tilladelse til indtil den 30. juni 2024 midlertidigt at undlade at anvende punkt 7.4.2.1 i bilaget til Kommissionens forordning (EU) 2016/919 ([2]), hvori det kræves, at nye køretøjer skal være udstyret med det europæiske togkontrolsystem (»ETCS«) Baseline 3 senest den 1. juli 2023. Anmodningen vedrører ti nye ETR675-køretøjer med på hinanden følgende identifikationsnumre fra ETR675.17 til ETR675.26 leveret af Alstom Ferroviaria S.p.A. De ti køretøjer komplementerer en eksisterende flåde på 26 ETR675-køretøjer, som ejes af Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A (»Italo-NTV S.p.A«).

(2) De oplysninger, som de italienske myndigheder fremlagde til støtte for anmodningen, gjorde det muligt for Kommissionen at foretage sin analyse.

(3) I henhold til punkt 7.4.2.1 i bilaget til forordning (EU) 2016/919 skal nye køretøjer, der er godkendt efter den 16. juni 2019, opfylde specifikationssæt nr. 2 eller nr. 3 (ETCS Baseline 3), der er omhandlet i tabel A 2 i bilag A til nævnte forordning ([3]).

(4) Punkt 7.4.2.3 i bilaget til forordning (EU) 2016/919 har til formål at lette overgangen fra ETCS Baseline 2 til ETCS Baseline 3 med forlængede frister. I overensstemmelse med underpunkt 3, litra b), i nævnte punkt kan visse køretøjer, der er udstyret med ETCS Baseline 2, og som er godkendt før den 31. december 2020 i overensstemmelse med en typegodkendelse udstedt før den 1. januar 2019, få forlænget fristen for at overholde ETCS Baseline 3 indtil den 1. juli 2023.

(5) De ti køretøjer, der er nævnt i anmodningen, blev bestilt i forskellige partier som købsoptioner, efter at den oprindelige aftale blev underskrevet den 28. oktober 2015 mellem Italo-NTV S.p.A og Alstom Ferroviaria S.p.A om levering og vedligehold af 26 ETR675-køretøjer (også kendt som Pendolino EVO).

(6) De seks køretøjer ETR675.17 til ETR675.22 blev bestilt inden den 16. juni 2019, udstyret med ETCS Baseline 2 og godkendt til at blive bragt i omsætning inden den 31. december 2020. I overensstemmelse med punkt 7.4.2.3 i bilaget til forordning (EU) 2016/919 skal disse køretøjer overholde ETCS Baseline 3 senest den 1. juli 2023.

(7) De to køretøjer ETR675.23 og ETR675.24 blev bestilt efter den 16. juni 2020, nemlig den 31. juli 2020, udstyret med ETCS Baseline 2 og godkendt til at blive bragt i omsætning inden den 31. december 2020. I overensstemmelse med punkt 7.4.2.3 i bilaget til forordning (EU) 2016/919 skal disse køretøjer overholde ETCS Baseline 3 senest den 1. juli 2023.

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

([2]) 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).

([3]) Specifikationssæt nr. 1 svarer til ETCS Baseline 2, GSM-R Baseline 1.
Specifikationssæt nr. 2 svarer til ETCS Baseline 3, vedligeholdelsesudgave 2, GSM-R Baseline 1.
Specifikationssæt nr. 3 svarer til ETCS Baseline 3, udgave 1, GSM-R Baseline 1.

(8) De to køretøjer ETR675.25 og ETR675.26, som blev bestilt den 31. juli 2019, skulle leveres efter den 31. december 2020. De faldt derfor uden for anvendelsesområdet for overgangsbestemmelsen i punkt 7.4.2.3 i bilaget til forordning (EU) 2016/919 og burde have været udstyret med ETCS Baseline 3 i overensstemmelse med punkt 7.4.2.1 i nævnte bilag. Kommissionens afgørelse C (2021) 3233 final ([4]) imødekom en anmodning om tilladelse til midlertidigt at undlade at anvende bestemmelsen indtil den 30. juni 2023. Som følge heraf er alle ti tog, der henvises til i anmodningen, i øjeblikket kun udstyret med ETCS Baseline 2.

(9) Overgangen fra ETCS Baseline 2 til ETCS Baseline 3 for de ti køretøjer, der er genstand for denne afgørelse, var planlagt til at finde sted i løbet af en periode, der slutter den 1. juli 2023, i overensstemmelse med den frist, der er fastsat i punkt 7.4.2.3 i bilaget til forordning (EU) 2016/919.

(10) For at overgangen fra mobilt ETCS Baseline 2 til ETCS Baseline 3 kan ske under sikre forhold, skal Milano-Bologna-strækningen være opgraderet til fast ETCS Baseline 3, så der kan udføres en test med henblik på at sikre kompatibilitet mellem det mobile og det faste ETCS Baseline 3. Muligheden for test af strækningen er blevet forsinket på grund af den for sene installation af fast ETCS Baseline 3. Det vil først være muligt at foretage test i andet kvartal af 2023, hvilket vil forsinke den første fornyelse af køretøjstilladelserne til november 2023.

(11) En tilladelse til midlertidigt at undlade at anvende punkt 7.4.2.1 i bilaget til forordning (EU) 2016/919 i endnu et år på de ti ERT675-køretøjer, der er udstyret med ETCS Baseline 2, indtil de eftermonteres med ETCS Baseline 3 i forbindelse med regelmæssigt vedligehold, i perioden fra november 2023 til den 30. juni 2024 vil gøre det muligt at fortsætte driften, eftersom der ikke findes alternativer på kommercielle og operationelt levedygtige vilkår.

(12) En forsinkelse i overgangen vil ikke påvirke interoperabiliteten, da de ti berørte køretøjer allerede er udstyret med ETCS Baseline 2, og det faste udstyr også er udstyret med ETCS Baseline 2 og gradvist vil overgå til ETCS Baseline 3 frem til 2025 i henhold til Italiens nationale plan for gennemførelse af ERMTS, uden at det påvirker interoperabiliteten mellem køretøjer udstyret med både ETCS Baseline 2 og ETCS Baseline 3.

(13) Ifølge oplysningerne fra de italienske myndigheder har fabrikanten af de køretøjer, der er identificeret med numrene fra ETR675.17 til ETR675.26, Alstom Ferroviaria S.p.A, og ejeren af køretøjerne, Italo-NTV S.p.A, forpligtet sig til en konstruktions- og installationsplan for opgradering af køretøjerne og den resterende flåde med mobilt udstyr, der er i overensstemmelse med ETCS Baseline 3. I henhold til den plan skulle opgraderingen være afsluttet senest den 30. juni 2024.

(14) Anmodningen er baseret på artikel 7, stk. 1, litra c), i direktiv (EU) 2016/797, som tillader, at en eller flere tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI) ikke anvendes, hvis anvendelsen af TSI'en ville gå ud over projektets økonomiske levedygtighed og/eller kompatibiliteten i den pågældende medlemsstats jernbanesystem.

(15) Oplysningerne fra de italienske myndigheder viser, at hvis anmodningen om at undlade at anvende punkt 7.4.2.1 i bilaget til forordning (EU) 2016/919 ikke imødekommes, vil operatøren være forpligtet til at installere ETCS Baseline 3 i de ti køretøjer og midlertidigt trække dem ud af drift i længere tid end den normalt planlagte periode til vedligehold. Det vil have en betydelig negativ økonomisk indvirkning på operatøren i form af tabte indtægter som følge af manglende kommerciel tjeneste, i form af manglende fakturaer og i form af de nødvendige omkostninger til parkeringen af de ti køretøjer. Alternativet, altså fortsat anvendelse af ETCS Baseline 2, indtil opgraderingen til ETCS Baseline 3 kan gennemføres på en rentabel måde, er acceptabel, da den ikke vil påvirke interoperabiliteten og sikrer, at tjenesterne fortsat kan leveres.

(16) Derfor bør betingelserne i artikel 7, stk. 1, litra c), i direktiv (EU) 2016/797 anses for at være opfyldt, og den udskudte overgang fra ETCS Baseline 2 til ETCS Baseline 3 for de ti køretøjer med identifikationsnumrene fra ETR675.17 til ETR675.26 bør tillades indtil den 30. juni 2024.

([4]) Kommissionens gennemførelsesafgørelse C (2021) 3233 final af 11. maj 2021 om accept af en anmodning om at undlade at anvende en del af den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for togkontrol- og kommunikationsdelsystemerne i jernbanesystemet i Den Europæiske Union, jf. forordning (EU) 2016/919, indgivet af Den Italienske Republik til Kommissionen i henhold til artikel 7, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 (foreligger ikke på dansk).

(17) Italiens anmodning om at undlade at anvende punkt 7.4.2.1 i bilaget til forordning (EU) 2016/919 på disse køretøjer før den 30. juni 2024 bør derfor accepteres.

(18) 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

Anmodningen fra Den Italienske Republik om at undlade at anvende punkt 7.4.2.1 i bilaget til forordning (EU) 2016/919 på ti ETR675-køretøjer med fortløbende identifikationsnumre fra ETR675.17 til ETR675.26 indtil den 30. juni 2024 accepteres.

Artikel 2

Denne afgørelse finder anvendelse inden for det italienske jernbanenets geografiske grænser.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til Den Italienske Republik.

Den finder anvendelse indtil den 30. juni 2024.

Udfærdiget i Bruxelles, den 27. marts 2023.

På Kommissionens vegne
Adina-Ioana VĂLEAN
Medlem af Kommissionen