DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2023/696 DE LA COMMISSION

du 27 mars 2023

portant acceptation d'une demande présentée par la République italienne, conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil, de ne pas appliquer jusqu'au 30 juin 2024 le point 7.4.2.1 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 de la Commission à dix véhicules ETR675

[notifiée sous le numéro C(2023) 1916]

(Le texte en langue italienne est le seul faisant foi.)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne ([1]), et notamment son article 7, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

(1) Le 23 septembre 2022, l'Italie a présenté à la Commission une demande de non-application temporaire jusqu'au 30 juin 2024 du point 7.4.2.1 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 de la Commission ([2]), qui exige l'installation de la ligne de base 3 du système européen de contrôle des trains (ETCS) après le 1er juillet 2023 pour les nouveaux véhicules. La demande concerne dix nouveaux véhicules ETR675, portant les numéros d'identification consécutifs ETR675.17 à ETR675.26, fournis par Alstom Ferroviaria S.p.A. Les dix véhicules complètent une flotte de 26 véhicules ETR675 détenus par Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A (Italo-NTV S.p.A).

(2) La Commission a pu procéder à son analyse grâce aux informations fournies par les autorités italiennes à l'appui de la demande.

(3) Conformément au point 7.4.2.1 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919, les nouveaux véhicules autorisés après le 16 juin 2019 doivent être conformes aux ensembles de spécifications #2 ou #3 (ETCS ligne de base 3) visés dans le tableau A2 de l'annexe A dudit règlement ([3]).

(4) Le point 7.4.2.3 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 prévoit une phase de transition pour faciliter le passage de l'ETCS ligne de base 2 à l'ETCS ligne de base 3. Conformément au point 3 b) dudit point, certains véhicules équipés de l'ETCS ligne de base 2 et autorisés avant le 31 décembre 2020 conformément à une autorisation par type de véhicule délivrée avant le 1er janvier 2019 peuvent bénéficier d'un délai prolongé jusqu'au 1er juillet 2023 pour se conformer à l'ETCS ligne de base 3.

(5) Les dix véhicules visés dans la demande ont été commandés en différents lots sous forme d'options d'achat après la signature, le 28 octobre 2015, du contrat initial entre Italo-NTV S.p.A et Alstom Ferroviaria S.p.A pour la fourniture et l'entretien de 26 véhicules ETR675 (également connu sous le nom de Pendolino EVO).

(6) Les six véhicules ETR675.17 à ETR675.22 ont été commandés avant le 16 juin 2019, équipés de l'ETCS ligne de base 2 et autorisés à être mis sur le marché avant le 31 décembre 2020. Conformément au point 7.4.2.3 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919, ces véhicules doivent satisfaire à l'ETCS ligne de base 3 au plus tard le 1er juillet 2023.

(7) Les deux véhicules ETR675.23 et ETR675.24 ont été commandés après le 16 juin 2020, à savoir le 31 juillet 2020, équipés de l'ETCS ligne de base 2 et autorisés à être mis sur le marché avant le 31 décembre 2020. Conformément au point 7.4.2.3 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919, ces véhicules doivent satisfaire à l'ETCS ligne de base 3 au plus tard le 1er juillet 2023.

([1]) JO L 138 du 26.5.2016, p. 44.

([2]) Règlement (UE) 2016/919 de la Commission du 27 mai 2016 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire dans l'Union européenne (JO L 158 du 15.6.2016, p. 1).

([3]) L'ensemble de spécifications #1 correspond à l'ETCS ligne de base 2, GSM-R ligne de base 1.
L'ensemble de spécifications #2 correspond à l'ETCS ligne de base 3, version de maintenance 1, GSM-R ligne de base 1.
L'ensemble de spécifications #3 correspond à l'ETCS ligne de base 3, version 1, GSM-R ligne de base 1.

(8) Les deux véhicules ETR675.25 et ETR675.26, commandés le 31 juillet 2019, devaient être livrés après le 31 décembre 2020. Ils n'entraient donc pas dans le champ d'application de la disposition transitoire du point 7.4.2.3 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 et auraient dû être équipés de l'ETCS ligne de base 3 conformément au point 7.4.2.1 de ladite annexe. La décision C(2021) 3233 final de la Commission ([4]) a accordé une autorisation de non-application temporaire jusqu'au 30 juin 2023. En conséquence, les dix trains visés dans la demande sont actuellement équipés de l'ETCS ligne de base 2 uniquement.

(9) Il est prévu que la transition de l'ETCS ligne de base 2 vers l'ETCS ligne de base 3 des dix véhicules faisant l'objet de la présente décision s'effectue sur une période se terminant le 1er juillet 2023, conformément au délai fixé au point 7.4.2.3 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919.

(10) Toutefois, la transition en toute sécurité de l'ETCS ligne de base 2 «bord» vers l'ETCS ligne de base 3 «bord» dépend de la possibilité de réaménager la ligne Milan-Bologne en ETCS ligne de base 3 «sol» pour vérifier la compatibilité de l'ETCS «bord» et «sol» de la ligne de base 3. La disponibilité de la ligne pour les essais a été retardée en raison de l'installation tardive de l'ETCS ligne de base 3 «sol». Les essais ne seront possibles qu'au cours du deuxième trimestre de 2023, ce qui repoussera les premières nouvelles autorisations de véhicules à novembre 2023.

(11) La non-application temporaire du point 7.4.2.1 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 pour une année supplémentaire aux dix véhicules ERT675 équipés de l'ETCS ligne de base 2, jusqu'à leur adaptation à l'ETCS ligne de base 3, dans le cadre d'une maintenance régulière, au cours de la période allant de novembre 2023 au 30 juin 2024, permettrait la poursuite des services en l'absence de toute solution de remplacement dans des conditions commerciales et d'exploitation viables.

(12) Un retard dans la transition n'affecterait pas l'interopérabilité étant donné que les dix véhicules concernés sont déjà équipés de l'ETCS ligne de base 2 et que le bord de voie est également équipé de l'ETCS ligne de base 2 et sera progressivement équipé de l'ETCS ligne de base 3 jusqu'en 2025, conformément au plan national de mise en œuvre de l'ERTMS de l'Italie, sans compromettre l'interopérabilité avec les véhicules équipés de l'ETCS ligne de base 2 et de l'ETCS ligne de base 3.

(13) Selon les informations fournies par les autorités italiennes, le constructeur des véhicules portant les numéros ETR675.17 à ETR675.26, à savoir Alstom Ferroviaria S.p.A, et leur propriétaire, Italo-NTV S.p.A, se sont engagés à mettre en place un plan d'ingénierie et d'installation en vue du réaménagement de ces véhicules et du parc restant avec des équipements embarqués conformes à la ligne de base 3 de l'ETCS. Selon ce plan, le réaménagement devrait être achevé au plus tard le 30 juin 2024.

(14) La demande est fondée sur l'article 7, paragraphe 1, point c), de la directive (UE) 2016/797, qui autorise la non-application d'une ou de plusieurs spécifications techniques d'interopérabilité (STI) lorsque l'application de la STI compromettrait la viabilité économique du projet et/ou la compatibilité du système ferroviaire dans les États membres concernés.

(15) Selon les informations fournies par les autorités italiennes, si la demande de non-application du point 7.4.2.1 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 n'était pas acceptée, l'exploitant serait tenu d'installer l'ETCS ligne de base 3 dans les dix véhicules, en les retirant temporairement du service en dehors de l'entretien normal programmé. Cela aurait une incidence économique négative importante sur l'exploitant en termes de pertes de recettes en raison de l'arrêt du service commercial, des factures non honorées et des coûts nécessaires au stationnement des dix véhicules. La disposition de remplacement appliquée, à savoir la poursuite de l'utilisation de l'ETCS ligne de base 2 jusqu'à ce que le réaménagement vers l'ETCS ligne de base 3 puisse être effectué de manière viable, est acceptable car elle ne compromettrait pas l'interopérabilité et garantirait la continuité des services.

(16) Pour ces raisons, il convient de considérer que les conditions énoncées à l'article 7, paragraphe 1, point c), de la directive (UE) 2016/797 sont remplies et d'accepter que la transition de l'ETCS ligne de base 2 vers l'ETCS ligne de base 3 des dix véhicules portant les numéros d'identification ETR675.17 à ETR675.26 soit différée jusqu'au 30 juin 2024.

([4]) Décision d'exécution C(2021) 3233 de la Commission du 11 mai 2021 relative à l'acceptation d'une demande présentée par la République italienne à la Commission, conformément à l'article 7, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil, de ne pas appliquer une partie de la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire dans l'Union européenne prévue par le règlement (UE) 2016/919.

(17) Par conséquent, il convient d'accepter la demande présentée par l'Italie de ne pas appliquer le point 7.4.2.1 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 à ces véhicules jusqu'au 30 juin 2024.

(18) Les mesures prévues dans la présente décision sont conformes à l'avis du comité visé à l'article 51, paragraphe 1, de la directive (UE) 2016/797,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La demande de la République italienne de ne pas appliquer le point 7.4.2.1 de l'annexe du règlement (UE) 2016/919 à dix véhicules ETR675 portant les numéros d'identification consécutifs ETR675.17 à ETR675.26 jusqu'au 30 juin 2024 est acceptée.

Article 2

La présente décision s'applique dans les limites géographiques du réseau ferroviaire italien.

Article 3

La République italienne est destinataire de la présente décision.

Elle est applicable jusqu'au 30 juin 2024.

Fait à Bruxelles, le 27 mars 2023.

Par la Commission
Adina-Ioana VĂLEAN
Membre de la Commission