



2024/255

19.1.2024

**KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2024/255**

af 17. januar 2024

**om accept af en anmodning fra Den Franske Republik i henhold til artikel 7, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 om midlertidigt at undlade at anvende punkt 7.4.2.1 i bilaget til Kommissionens forordning (EU) 2016/919 for fire V300 Zefiro I-F-køretøjer**

(meddelt under nummer C(2024) 203)

**(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 <sup>(1)</sup>, særlig artikel 7, stk. 4, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den 11. maj 2023 indsendte Frankrig i henhold til artikel 7, stk. 4, i direktiv (EU) 2016/797 en anmodning til Kommissionen om midlertidigt at undlade at anvende punkt 7.4.2.1 i bilaget til Kommissionens forordning (EU) 2016/919 <sup>(2)</sup> (»TSI CCS«) for fire V300 Zefiro I-F-køretøjer identificeret ved numrene ERT1000 -23, ERT1000 -28, ERT1000 -31 og ERT1000 -47.
- (2) Anmodningen vedrører V300 Zefiro I-F-køretøjer, der oprindeligt blev købt af Trenitalia S.p.A. (ved kontrakt nr. 14625 af 30. september 2010) som del af en flåde på 50 køretøjer til drift på det italienske jernbanenet. Den 22. oktober 2021 anmodede Trenitalia S.p.A. (ved kontrakt nr. 4669) om en opgradering af tre køretøjer fra den oprindelige flåde med henblik på at anvende dem i forbindelse med grænseoverskridende kørsel mellem Frankrig og Italien. Den 7. november 2021 anmodede Trenitalia S.p.A. ved hensigtsserklæring med referencen TRNIT-DACQ.ACQR \P \2022 \0040367 om en opgradering af yderligere ét køretøj til samme formål. Den opgraderede køretøjstype benævnes V300 Zefiro I-F. Anmodningen blev indgivet på grundlag af artikel 7, stk. 1, litra c), i direktiv (EU) 2016/797, navnlig den manglende økonomiske levedygtighed ved at foretage yderligere opgradering til ETCS (»europæisk togkontrolsystem«) Baseline 3 som fastsat i punkt 7.4.2.3 i bilaget til forordning (EU) 2016/919.
- (3) Efter indgivelse af anmodningen er forordning (EU) 2016/919 blevet ophævet ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/1695 <sup>(3)</sup>. Kort sagt er kravet om at installere ETCS (Baseline 3) som fastsat i punkt 7.4.2.1 i bilaget til forordning (EU) 2016/919 i øjeblikket fastsat i punkt 7.4.2.1 og 7.4.2.4 i bilag I til gennemførelsesforordning (EU) 2023/1695. Derfor bør den oprindelige anmodning betragtes som en anmodning om midlertidigt at undlade at anvende punkt 7.4.2.1 og 7.4.2.4 i bilag I til gennemførelsesforordning (EU) 2023/1695.
- (4) Trenitalia vil for de fire nye V300 Zefiro I-F-køretøjer anmode om godkendelse i overensstemmelse med den type, der allerede er godkendt (NIE EU8020210113), og vil udvide dens anvendelsesområde fra det italienske net til det franske net. De fire køretøjer kører allerede på det italienske net med ETCS Baseline 2.

<sup>(1)</sup> EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/1695 af 10. august 2023 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for togkontrol- og kommunikationsdelsystemerne i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ophævelse af forordning (EU) 2016/919 (EUT L 222 af 8.9.2023, s. 380).

- (5) Med henblik på at udvide deres drift på det franske nationale net er V300 Zefiro I-F-køretøjerne udstyret med et supplerende automatisk driftssikringsystem (»ATP«): tostandard-ERTMS/TVM-delsystemet med »reduceret national« konfiguration forbundet med KVB-driftssikringsdelsystemet sammen med ATESS 3G-delsystemet, der også er forbundet med KVB-systemet. Dette ATP er det eneste, der tillades til kørsel på de strækninger på det franske højhastighedsnet, der ikke er udstyret med ERTMS.
- (6) I henhold til punkt 7.4.2.1 og 7.4.2.4 i bilag I til gennemførelsesforordning (EU) 2023/1695 bør de fire berørte køretøjer udstyres ifølge tostandarden ERTMS/TVM, der er kompatibel med ETCS Baseline 3.
- (7) Dette ville imidlertid forpligte operatøren Trenitalia og leverandøren Bombardier — Hitachi til at ændre til at ændre og ombygge køretøjerne, hvilket vil øge omkostningerne til projektet til et punkt, hvor dets økonomiske levedygtighed ville blive bragt i fare, og ville derudover påvirke køretøjernes mulighed for kommerciel udnyttelse på andre strækninger. Det ville have en økonomisk indvirkning i kraft af tabt fortjeneste som følge af togenes manglende tilgængelighed og de yderligere vedligeholdelsesomkostninger, som ville blive forøget som følge af det deraf følgende behov for uddannelse af vedligeholdelsespersonale og manglende synergi mellem den første flåde på fem køretøjer udstyret ifølge ETCS Baseline 2 i grænseoverskridende drift og den nye flåde på fire køretøjer udstyret ifølge Baseline 3.
- (8) Producenten af de fire berørte køretøjer og deres ejer, Trenitalia S.p.A., har forpligtet sig til en bygnings- og installationsplan for opdatering af disse køretøjer med den nye ETCS Baseline 3 til det mobile udstyr. Ifølge de seneste tidsplaner, som ansøgeren har indgivet, vil opgraderingen fra ETCS Baseline 2 til ETCS Baseline 3 begynde i december 2026 og være afsluttet senest den 31. august 2027. ETCS på de andre fem Zefiro-tog, der udgør flåden, vil også blive opgraderet til Baseline 3 på de samme datoer.
- (9) Hvis der ikke træffes en positiv afgørelse, vil det betyde en forsinkelse på fire år med hensyn til tilgængeligheden af nye tog, der er i stand til at udføre den samme tjeneste, med deraf følgende økonomiske konsekvenser, en overgang til mere forurenende transportmidler samt manglende synergi mellem de fem Zefiro-tog i drift og de køretøjer, som er genstand for denne anmodning.
- (10) Kommissionens analyse viser, at de alternative specifikationer, der vil blive anvendt for at garantere køretøjernes sikkerhed og interoperabilitet, er tilstrækkelige.
- (11) På baggrund af de argumenter, der er fremført af ansøgerne, og som er gengivet i betragtning 7, 8 og 9, bør betingelserne i artikel 7, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 4, i direktiv (EU) 2016/797 anses for at være opfyldt for de fire berørte køretøjer. Frankrigs anmodning om at undlade at anvende punkt 7.4.2.1 og 7.4.2.4 i bilag I til gennemførelsesforordning (EU) 2023/1695 for disse køretøjer, indtil de er udstyret ifølge ETCS Baseline 3 senest den 31. august 2027, bør derfor accepteres.
- (12) For at få et overblik over planlægningen af fornyelsen af køretøjer og dens fremskridt bør Frankrig underrette Kommissionen senest den 31. december hvert år for at sikre en rettidig udvikling af projektet.
- (13) 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, der blev meddelt Kommissionen den 11. maj 2023, om midlertidigt at undlade at anvende punkt 7.4.2.1 og 7.4.2.4 i bilag I til gennemførelsesforordning (EU) 2023/1695 for de fire V300 Zefiro I-F-køretøjer, der er identificeret med numrene ERT1000 -23, ERT1000 -28, ERT1000-31 og ERT1000 -47, accepteres.

*Artikel 2*

Frankrig underretter Kommissionen om planlægningen af og fremskridtene med hensyn til opgradering af de fire køretøjer, der er omhandlet i artikel 1, senest den 31. december hvert år.

*Artikel 3*

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

*Artikel 4*

Denne afgørelse er rettet til Den Franske Republik.

Den anvendes indtil den 31. august 2027.

Udfærdiget i Bruxelles, den 17. januar 2024.

*På Kommissionens vegne*  
Adina-Ioana VĂLEAN  
*Medlem af Kommissionen*