

**DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2023/696****z dnia 27 marca 2023 r.****w sprawie przyjęcia wniosku złożonego przez Republikę Włoską zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 dotyczącego niestosowania do dnia 30 czerwca 2024 r. pkt 7.4.2.1 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919 do dziesięciu pojazdów ETR675***(notyfikowana jako dokument nr C(2023) 1916)***(Jedynie tekst w języku włoskim 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 <sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 7 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) 23 września 2022 r. Włochy przedłożyły Komisji wniosek o tymczasowe niestosowanie do 30 czerwca 2024 r. pkt 7.4.2.1 załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919 <sup>(2)</sup>, zgodnie z którym najpóźniej do 1 lipca 2023 r. nowe pojazdy muszą być wyposażone w pokładowy europejski system sterowania pociągami (ETCS) zgodny z wzorcem 3. Wniosek dotyczy dziesięciu nowych pojazdów ETR675 o następujących po sobie numerach identyfikacyjnych od ETR675.17 do ETR675.26, których dostawcą jest Alstom Ferroviaria S.p.A. Te dziesięć pojazdów uzupełnia dotychczasową flotę 26. pojazdów ETR675 stanowiących własność Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A (Italo-NTV S.p.A).
- (2) Informacje dostarczone przez władze włoskie na poparcie wniosku umożliwiły Komisji przeprowadzenie analizy.
- (3) Zgodnie z pkt 7.4.2.1 załącznika do rozporządzenia (UE) 2016/919 nowe pojazdy dopuszczone do eksploatacji po 16 czerwca 2019 r. muszą być zgodne z zestawami specyfikacji nr 2 lub nr 3 (ETCS zgodny z wzorcem 3), o których mowa w tabeli A 2 w załączniku A do tego rozporządzenia <sup>(3)</sup>.
- (4) Pkt 7.4.2.3 załącznika do rozporządzenia (UE) 2016/919 ma na celu ułatwienie przejścia z ETCS zgodnego z wzorcem 2 do ETCS zgodnego z wzorcem 3 poprzez przedłużenie terminów. Zgodnie z pkt 3 lit. b) tego punktu niektóre pojazdy wyposażone w ETCS zgodny z wzorcem 2 i dopuszczone przed 31 grudnia 2020 r. zgodnie z zezwoleniem dla typu pojazdu wydanym przed 1 stycznia 2019 r. mogą skorzystać z przedłużonego terminu na spełnienie wymogów wzorca 3 dla ETCS, tj. do 1 lipca 2023 r.
- (5) Po podpisaniu 28 października 2015 r. pierwotnej umowy między Italo-NTV S.p.A a Alstom Ferroviaria S.p.A na dostawę i konserwację 26 pojazdów ETR675 (znanych również jako Pendolino EVO) w ramach opcji zakupu zamówiono w różnych partiach dziesięć pojazdów, o których mowa we wniosku.
- (6) Przed 16 czerwca 2019 r. zamówiono sześć pojazdów o numerach od ETR675.17 do ETR675.22, wyposażonych w ETCS zgodny z wzorcem 2 i dopuszczonych do obrotu przed 31 grudnia 2020 r. Zgodnie z pkt 7.4.2.3 załącznika do rozporządzenia (UE) 2016/919 do 1 lipca 2023 r. pojazdy te muszą spełnić wymogi dla ETCS zgodnego z wzorcem 3.
- (7) Po 16 czerwca 2020 r., a konkretnie 31 lipca 2020 r., zamówiono dwa pojazdy o numerach od ETR675.23 i ETR675.24, wyposażone w ETCS zgodny z wzorcem 2 i dopuszczone do obrotu przed 31 grudnia 2020 r. Zgodnie z pkt 7.4.2.3 załącznika do rozporządzenia (UE) 2016/919 do 1 lipca 2023 r. pojazdy te muszą spełnić wymogi dla ETCS zgodnego z wzorcem 3.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44.<sup>(2)</sup> 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).<sup>(3)</sup> Zestaw specyfikacji nr 1 odpowiada ETCS zgodnemu z wzorcem 2 i GSM-R zgodnemu z wzorcem 1  
Zestaw specyfikacji nr 2 odpowiada ETCS zgodnemu z wzorcem 3, wydanie 1 dotyczące utrzymania i GSM-R zgodnemu z wzorcem 1  
Zestaw specyfikacji nr 3 odpowiada ETCS zgodnemu z wzorcem 3, wydanie 1 i GSM-R zgodnemu z wzorcem 1

- (8) Dwa pojazdy, o numerach ETR675.25 i ETR675.26, zamówione 31 lipca 2019 r., miały zostać dostarczone po 31 grudnia 2020 r. W związku z tym nie wchodziły one w zakres przepisu przejściowego zawartego w pkt 7.4.2.3 załącznika do rozporządzenia (UE) 2016/919 i zgodnie z pkt 7.4.2.1 tego załącznika powinny być wyposażone w ETCS zgodny z wzorcem 3. Decyzją Komisji C(2021) 3233 final<sup>(4)</sup> zezwolono na tymczasowe niestosowanie tej części TSI do 30 czerwca 2023 r. W rezultacie wszystkie dziesięć pojazdów, o których mowa we wniosku, jest obecnie wyposażonych wyłącznie w ETCS zgodny z wzorcem 2.
- (9) Migrację dziesięciu pojazdów stanowiących przedmiot tej decyzji z ETCS zgodnego z wzorcem 2 do ETCS zgodnego z wzorcem 3 zaplanowano na okres kończący się 1 lipca 2023 r., zgodnie z terminem określonym w pkt 7.4.2.3 załącznika do rozporządzenia (UE) 2016/919.
- (10) Bezpieczna migracja z systemu pokładowego ETCS zgodnego z wzorcem 2 do ETCS zgodnego z wzorcem 3 zależy jednak od zakończenia modernizacji linii Mediolan-Bologna i instalacji urządzeń przytorowych ETCS zgodnych z wzorcem 3, aby testy gwarantowały zgodność pokładowego ETCS i urządzeń przytorowych zgodnych z wzorcem 3. Dostępność linii do testowania opóźniła się ze względu na późną instalację urządzeń przytorowych ETCS zgodnych z wzorcem 3. Testowanie stanie się możliwe dopiero w drugim kwartale 2023 r., co umożliwi wydanie pierwszych ponownych zezwoleń dla pojazdów dopiero w listopadzie 2023 r.
- (11) Tymczasowe niestosowanie pkt 7.4.2.1 załącznika do rozporządzenia (UE) 2016/919 przez kolejny rok do dziesięciu pojazdów ETR675 wyposażonych w ETCS zgodny z wzorcem 2, aż do ich modernizacji do ETCS zgodnego z wzorcem 3 w trakcie regularnych prac konserwacyjnych, w okresie od listopada 2023 r. do 30 czerwca 2024 r., umożliwiłoby kontynuację usług w przypadku braku jakichkolwiek rozwiązań alternatywnych w warunkach opłacalnych z handlowego i operacyjnego punktu widzenia.
- (12) Opóźnienie migracji nie będzie miało wpływu na interoperacyjność, ponieważ dziesięć pojazdów, których to dotyczy, jest już wyposażonych w ETCS zgodny z wzorcem 2, a urządzenia przytorowe są również wyposażone w ETCS zgodny z wzorcem 2 i będą stopniowo przechodzić do ETCS zgodnego z wzorcem 3 do 2025 r., zgodnie z włoskim krajowym planem wdrożenia ERTMS, bez wpływu na interoperacyjność zarówno pojazdów wyposażonych w ETCS zgodny z wzorcem 2, jak i ETCS zgodny z wzorcem 3.
- (13) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez władze włoskie producent pojazdów oznaczonych numerami od ETR675.17 do ETR675.26, Alstom Ferroviaria S.p.A oraz ich właściciel, Italo-NTV S.p.A, zobowiązali się do opracowania planu prac inżynierskich i instalacyjnych w celu modernizacji tych pojazdów oraz pozostałej floty pojazdów wyposażonych w urządzenia pokładowe ETCS zgodne z wzorcem 3. Zgodnie z tym planem modernizacja ma zostać zakończona do 30 czerwca 2024 r.
- (14) Wniosek opiera się na art. 7 ust. 1 lit. c) dyrektywy (UE) 2016/797, który zezwala na niestosowanie co najmniej jednej technicznej specyfikacji interoperacyjności (TSI), jeżeli stosowanie tej TSI zagroziłoby ekonomicznej opłacalności projektu lub zgodności systemu kolei w zainteresowanych państwach członkowskich.
- (15) Z informacji przekazanych przez władze włoskie wynika, że w przypadku nieprzyjęcia wniosku o niestosowanie pkt 7.4.2.1 załącznika do rozporządzenia (UE) 2016/919 operator byłby zobowiązany do zainstalowania ETCS zgodnego z wzorcem 3 w dziesięciu pojazdach, tymczasowo wycofując je z eksploatacji poza normalną planową konserwacją. Miałoby to znaczący negatywny skutek gospodarczy dla operatora w postaci przychodów utraconych z powodu braku świadczenia usług komercyjnych, braku faktur oraz kosztów parkowania dziesięciu pojazdów. Można zezwolić na zastosowanie alternatywnego przepisu, a mianowicie dalsze stosowanie ETCS zgodnego z wzorcem 2 do czasu, gdy modernizacja do ETCS zgodnego z wzorcem 3 może zostać przeprowadzona w sposób opłacalny, ponieważ nie będzie to miało wpływu na interoperacyjność i pozwoli zapewnić ciągłość usług.
- (16) Z tych powodów warunki określone w art. 7 ust. 1 lit. c) dyrektywy (UE) 2016/797 należy uznać za spełnione i zezwolić do 30 czerwca 2024 r. na rozdział terminów migracji dziesięciu pojazdów o numerach identyfikacyjnych od ETR675.17 do ETR675.26 z ETCS zgodnego z wzorcem 2 do ETCS zgodnego z wzorcem 3.

<sup>(4)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji C(2021) 3233 final z dnia 11 maja 2021 r. w sprawie przyjęcia wniosku o niestosowanie części technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej, określonej w rozporządzeniu (UE) 2016/919, przedłożonego Komisji przez Republikę Włoską zgodnie z art. 7 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797.

- (17) Należy zatem przyjąć złożony przez Włochy wniosek o niestosowanie pkt 7.4.2.1 załącznika do rozporządzenia (UE) 2016/919 do tych pojazdów do 30 czerwca 2024 r.
- (18) 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*

Niniejszym przyjmuje się wniosek Republiki Włoskiej o niestosowanie do 30 czerwca 2024 r. pkt 7.4.2.1 załącznika do rozporządzenia (UE) 2016/919 do dziesięciu pojazdów ETR675 o następujących po sobie numerach identyfikacyjnych od ETR675.17 do ETR675.26.

*Artykuł 2*

Niniejszą decyzję stosuje się w granicach geograficznych włoskiej sieci kolejowej.

*Artykuł 3*

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Włoskiej.

Niniejszą decyzję stosuje się do dnia 30 czerwca 2024 r.

Sporządzono w Brukseli dnia 27 marca 2023 r.

*W imieniu Komisji*  
Adina-Ioana VĂLEAN  
*Członek Komisji*

---