

**DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2022/1319****z dnia 26 lipca 2022 r.****w sprawie akceptacji wniosku o niestosowanie niektórych przepisów technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) odnośnie do rekonfiguracji istniejącego taboru na pociągi zespołowe 19 TGV P-DUPLEX, złożonego przez Francję zgodnie z art. 7 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797***(notyfikowana jako dokument nr C(2022) 5150)***(Jedynie tekst w języku francuskim 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) W dniu 10 grudnia 2021 r. władze Francji przedłożyły Komisji, zgodnie z art. 7 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/797, wniosek o niestosowanie niektórych przepisów technicznych specyfikacji interoperacyjności („TSI”), tj. TSI określonej w załączniku do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1302/2014 <sup>(2)</sup> („TSI LOC&AS”), TSI określonej w załączniku do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 <sup>(3)</sup> („TSI PRM”) oraz TSI określonej w załączniku do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1304/2014 <sup>(4)</sup> („TSI NOI”), do projektu modernizacji taboru kolejowego w odniesieniu do 19 pociągów zespołowych przeznaczonych do eksploatacji we francuskiej sieci kolejowej.
- (2) Wniosek został złożony na podstawie art. 7 ust. 1 lit. c) dyrektywy (UE) 2016/797, a mianowicie ze względu na brak ekonomicznej opłacalności projektu w przypadku przeprowadzenia modernizacji przedmiotowych pociągów zespołowych.
- (3) Wniosek dotyczy przebudowy 19 pociągów zespołowych, których wagony silnikowe i wagony osobowe zostały rozdzielone w momencie ich produkcji w 2006 r. Ze względu na ówczesny popyt na rynku lokomotywy tych pociągów zespołowych były eksploatowane i są nadal eksploatowane jako wagony łączone typu „Réseau 1N”, a wagony osobowe tych pociągów zespołowych były eksploatowane jako lokomotywy łączone typu „Réseau”.
- (4) Przedmiotowe pociągi zespołowe zbliżają się obecnie do postępu technicznego przewidzianego w połowie ich okresu użytkowania. Planuje się przeprowadzenie konserwacji w celu zapewnienia ich bezpiecznej eksploatacji przez kolejne 16 lat. W ramach konserwacji przewiduje się ponowne połączenie oryginalnych lokomotyw i wagonów osobowych. Etap prac modernizacyjnych ma się odbyć w latach 2022–2025, a pierwsze pociągi zespołowe trafiły do warsztatów w lutym 2022 r. Celem jest uzyskanie do grudnia 2023 r. zezwoleń dla typu dla 19 pociągów zespołowych objętych modernizacją. Następnie dla każdego pociągu zespołowego wydane zostaną zezwolenia dotyczące zgodności z typem.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 228).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 110).

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1304/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas”, zmieniające decyzję 2008/232/WE i uchylające decyzję 2011/229/UE (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 421).

- (5) Strategia udzielania zezwoleń na proces rekonfiguracji opiera się na „nowym” zezwoleniu dotyczącym wariantu typu TGV Duplex, który został już wcześniej dopuszczony. W tych okolicznościach jedynie zmodyfikowane części wagonów osobowych będą musiały być zgodne z TSI. Lokomotywy nie podlegają żadnym zmianom, ale uznaje się je za nowe elementy w stosunku do typu TGV Duplex, a zezwolenie dla nich należy uznać za „pierwsze” zezwolenie, co wymaga wykazania pełnej zgodności z obowiązującymi TSI: LOC & PAS, NOI i PRM.
- (6) Lokomotywy i wagony osobowe 19 pociągów zespołowych podlegających modernizacji i rekonfiguracji są zgodne z normami i TSI obowiązującymi w czasie ich produkcji. Od 2006 r. odpowiednie TSI były dopracowywane i wprowadzono w nich bardziej rygorystyczne wymagania. Wnioskuje się o niestosowanie obecnych TSI w związku z tym, że ich zastosowanie do już istniejących pociągów zespołowych spowodowałoby konieczność poniesienia znacznych dodatkowych kosztów modernizacji i rekonfiguracji, a także znaczne opóźnienie, jeśli chodzi o oddanie przedmiotowych pociągów zespołowych do eksploatacji.
- (7) Ponadto zastosowanie pkt 4.2.3.1, 4.2.8.2.6, 4.2.10.4.4, 4.2.3.3.2, 4.2.3.7 i 4.2.8.2.9 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1302/2014, pkt 4.2.1, 4.2.2 i 4.2.3 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1304/2014 oraz pkt 4.2.2.1 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1300/2014 zobowiązywałoby dostawcę do przeprowadzenia szeroko zakrojonych opracowań w zakresie rozwoju, alokacji zasobów i dodatkowych kosztów materiałowych, co zagrażałoby rentowności projektu, uwzględniając fakt, że szacowany koszt jednostkowy projektu wzrósłby o ponad 60 %.
- (8) Koszt dodatkowy nie może zostać pokryty przez 19 pociągów zespołowych bez zakwestionowania znaczenia ekonomicznego oraz rentowności projektu modernizacji i rekonfiguracji.
- (9) W ramach projektu zapewniona zostanie zgodność z innymi przepisami obecnych TSI, z uwzględnieniem modyfikacji oświetlenia wnętrza, platform wewnętrznych i pomieszczeń pasażerskich, okien przednich, świateł i kontrolki, sprzęgów awaryjnych, dźwiękowych urządzeń ostrzegawczych, sygnalizacji wewnętrznej, piktogramów i informacji dotykowych oraz generatora dźwięku w kabinie, zgodnie z pkt 4.2.9.1.8, 4.2.9.2.1, 4.2.7.1.1–4.2.7.1.4, 4.2.7.2.1 i 4.2.2.7.2 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1302/2014 oraz pkt 4.2.2.4 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1300/2014.
- (10) Projekt zapewni również pełną zgodność 19 pociągów zespołowych z rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/919 <sup>(5)</sup>, w tym modernizację do wzorca 3 ERTMS.
- (11) Jeżeli wniosek o niestosowanie nie zostanie przyjęty, zdolność przewozowa w obszarze przyszłego użytkownika 19 pociągów zespołowych może zostać naruszona ze szkodą dla pasażerów kolei. Nastąpiłoby opóźnienie projektu o około 3 lata. Wstrzymanie realizacji projektu doprowadziłoby do wycofania z eksploatacji pociągów, co wpłynęłoby na interesy handlowe operatora w 2023 r. podczas odbudowy sektora kolejowego po pandemii COVID-19. Szacuje się, że utrata przychodów przez operatora wyniosłaby ponad 100 mln EUR.
- (12) Informacje na temat wniosku o niestosowanie zostały przekazane przez przedstawicieli Francji członkom komitetu, o którym mowa w art. 51 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797, na jego 93. posiedzeniu.
- (13) Ewentualny wpływ na bezpieczeństwo wynikający z niestosowania niektórych przepisów TSI LOC & PAS, PRM oraz NOI jest złagodzony przez fakt, że dla 19 zrekonfigurowanych pociągów zespołowych wykazano już zgodność z odpowiednimi wymogami bezpieczeństwa mającymi zastosowanie w momencie wydania pierwotnego zezwolenia w 2006 r. i od tamtej pory były one bezpiecznie eksploatowane.

<sup>(5)</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).

- (14) W związku z powyższym Komisja uważa, że warunki określone w art. 7 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/797 należy uznać za spełnione w odniesieniu do wagonów silnikowych i wagonów osobowych 19 przedmiotowych pociągów zespołowych. W związku z tym należy przyjąć złożony przez władze Francji wniosek o niestosowanie pkt 4.2.3.1, 4.2.8.2.6, 4.2.10.4.4, 4.2.3.3.2, 4.2.3.7 oraz 4.2.8.2.9 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1302/2014, pkt 4.2.1, 4.2.2 i 4.2.3 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1304/2014 oraz pkt 4.2.2.1 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1300/2014, przy jednoczesnym ograniczeniu skutków niestosowania tych punktów poprzez zastosowanie przepisów, które obowiązywały w momencie wydania pierwotnego zezwolenia, jako przepisów alternatywnych.
- (15) 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

Akceptuje się wniosek władz Francji o niestosowanie przepisów technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) określonych w załącznikach do rozporządzenia (UE) nr 1302/2014, rozporządzenia (UE) nr 1300/2014 i rozporządzenia (UE) nr 1304/2014, o których mowa w załączniku I do niniejszej decyzji, do 19 zrekonfigurowanych pociągów zespołowych typu TGV P-DUPLEX składających się z pojazdów wymienionych w załączniku II do niniejszej decyzji.

Przepisy będące przedmiotem wniosku o niestosowanie, o którym mowa w akapicie pierwszym, wraz z przepisami alternatywnymi, które mają być stosowane, są wymienione w załączniku I.

Obszarem użytkowania pojazdów wymienionych w załączniku II jest Francja.

#### Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Francuskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 26 lipca 2022 r.

W imieniu Komisji  
Adina-Ioana VĂLEAN  
Członek Komisji

## ZAŁĄCZNIK I

Poniższa tabela zawiera wykaz przepisów objętych art. 1, które nie muszą być stosowane, oraz przepisów, które mają być stosowane w zamian.

Niestosowany przepis TSI	Stosowany przepis alternatywny
TSI LOC&PAS, pkt 4.2.3.1 – skrajnia	W przypadku wagonów silnikowych: broszury UIC 505-1 i 506 W przypadku wagonów osobowych: norma EN 15273-2 (listopad 2017 r.), decyzja Komisji 2008/232/WE (uchylona TSI HS RST), decyzja Komisji 2011/291/UE (uchylona TSI LOC & PAS)
TSI LOC&PAS, pkt 4.2.8.2.6 – współczynnik mocy	Certyfikat weryfikacji WE nr: 0942/6/SH2/2007/RST/FR-EN/ECA1178AD0048
TSI LOC&PAS, pkt 4.2.10.4.4 – zdolność ruchu	Francuska norma NF F16-103
TSI LOC&PAS, pkt 4.2.3.3.2 – monitorowanie stanu łożysk osi	Francuska specyfikacja SAMI D 001
TSI LOC&PAS, pkt 4.2.3.7 – odgarniacze	Francuskie zarządzenie „arrêté MR” z dnia 5 czerwca 2000 r., § 2.2.1
TSI LOC&PAS, pkt 4.2.8.2.9 – wymagania dotyczące pantografu	Decyzja Komisji 2002/735/WE (uchylona TSI HS RST), francuskie zarządzenie „arrêté MR” z dnia 5 czerwca 2000 r., § 3.2.1, broszura UIC 608
TSI NOI, pkt 4.2.1 – wartości dopuszczalne hałasu stacjonarnego	Decyzja Komisji 2002/735/WE (uchylona TSI HS RST)
TSI NOI, pkt 4.2.2 – wartości dopuszczalne hałasu ruszania	
TSI NOI, pkt 4.2.3 – wartości dopuszczalne hałasu przejazdu	
TSI PRM, pkt 4.2.2.1 – siedzenia	Decyzja Komisji 2008/164/WE (uchylona TSI PRM)

## ZAŁĄCZNIK II

W poniższych tabelach wymieniono europejskie numery pojazdów (EVN zgodnie z definicją w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2018/1614) wagonów silnikowych i wagonów osobowych objętych art. 1, które mają zostać zrekonfigurowane jako pociągi zespołowe typu TGV P-DUPLEX.

Kolejność wierszy w tabelach pozostaje bez uszczerbku dla par „wagonów silnikowych + wagonów osobowych”, które mają być formowane.

EVN wagonów silnikowych i wagonów osobowych mogą ulec zmianie po rekonfiguracji.

Tabela 2.1

**Wagony silnikowe**

Wagon silnikowy 1	Wagon silnikowy 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

Tabela 2.2

**Wagony osobowe**

Wagon osobowy 1	Wagon osobowy 2	Wagon osobowy 3	Wagon osobowy 4	Wagon osobowy 5	Wagon osobowy 6	Wagon osobowy 7	Wagon osobowy 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