

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2022/1319 DELLA COMMISSIONE

del 26 luglio 2022

relativa all'accettazione di una domanda, presentata dalla Francia a norma dell'articolo 7, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, di non applicazione di talune disposizioni delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) riguardanti la riconfigurazione di materiale rotabile esistente in 19 convogli TGV P-DUPLEX

[notificata con il numero C(2022) 5150]

(Il testo in lingua francese è il solo facente fede)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 7, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

- (1) In data 10 dicembre 2021 la Francia ha presentato alla Commissione, a norma dell'articolo 7, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/797, una domanda di non applicazione di talune disposizioni stabilite nelle specifiche tecniche di interoperabilità («STI») di cui all'allegato del regolamento (UE) n. 1302/2014 della Commissione ⁽²⁾ («STI LOC & PAS»), all'allegato del regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione ⁽³⁾ («STI PMR») e all'allegato del regolamento (UE) n. 1304/2014 della Commissione ⁽⁴⁾ («STI NOI»), a un progetto di ristrutturazione di materiale rotabile riguardante 19 convogli progettati per circolare sulla rete ferroviaria francese.
- (2) La domanda è stata presentata sulla base dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera c), della direttiva (UE) 2016/797, vale a dire a causa della mancata redditività economica del progetto per la parte riguardante la ristrutturazione dei convogli interessati.
- (3) La domanda riguarda la ricostruzione di 19 convogli di cui locomotive e carrozze erano state separate al momento della loro produzione nel 2006. A causa della domanda del mercato all'epoca, le locomotive di tali convogli circolavano (e circolano tuttora) come carrozze congiunte del tipo «Réseau 1N», mentre le carrozze di tali convogli circolavano come locomotive congiunte di tipo «Réseau».
- (4) Oggi tali convogli sono prossimi al fermo per la manutenzione «di mezza vita». È previsto un intervento di manutenzione per garantirne il funzionamento sicuro per altri 16 anni. L'intervento di manutenzione prevede il ricongiungimento delle locomotive e delle carrozze originali. La fase di lavoro per la ristrutturazione durerà dal 2022 e il 2025, dopo che l'ingresso dei primi convogli in officina è avvenuto nel febbraio 2022. L'obiettivo è ottenere l'autorizzazione del tipo per i 19 convogli oggetto della ristrutturazione entro dicembre 2023 e successivamente le autorizzazioni relative alla conformità al tipo per ciascun convoglio.

⁽¹⁾ GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44.

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 1302/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 228).

⁽³⁾ Regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 110).

⁽⁴⁾ Regolamento (UE) n. 1304/2014 della Commissione, del 26 novembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — rumore», che modifica la decisione 2008/232/CE e abroga la decisione 2011/229/UE (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 421).

