РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2022/856 НА КОМИСИЯТА

от 30 май 2022 година

за приемане на искане, подадено от Ирландия съгласно член 7, параграф 4 от Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета, за неприлагане на Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията и Регламент (ЕС) № 1303/2014 на Комисията по отношение на междинни вагони B2 от клас 22000 ICDMU, използвани от IÉ-RU

(нотифицирано под номер C(2022) 3365)

(само текстовете на английски и ирландски език са автентични)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз ([1]), и по-специално член 7, параграф 4 от нея,

като има предвид, че:

(1) На 4 февруари 2022 г. Ирландия подаде до Комисията, в съответствие с член 7, параграф 4 от Директива (ЕС) 2016/797, искане за неприлагане на техническата спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС) по отношение на подвижния състав — локомотиви и пътнически подвижен състав (ТСОС „Локомотиви и пътнически подвижен състав“), определена в Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията ([2]), и на безопасността в железопътните тунели (ТСОС „Безопасност в железопътните тунели“), определена в Регламент (ЕС) № 1303/2014 на Комисията ([3]), по отношение на редица междинни вагони B2 от клас 22000 ICDMU, които ще бъдат експлоатирани от железопътното предприятие Iarnród Éireann-Rail Undertaking („IÉ-RU“). Това искане беше подадено въз основа на член 7, параграф 1, буква д) от Директива (ЕС) 2016/797, който обхваща железопътни мрежи, отделени или изолирани посредством море или отделени в резултат на специални географски условия от железопътната мрежа на останалата част от Съюза.

(2) За да отговори на бързо растящото търсене от страна на пътниците на железопътните услуги, осъществявани чрез сегашните неделими влакови състави, IÉ-RU планира да получи допълнителен капацитет чрез удължаване на редица съществуващи неделими влакови състави с фиксирана композиция с един или два вагона. За тази цел IÉ-RU има рамково споразумение с производителя Mitsui за доставката на допълнителните междинни вагони (междинни вагони B2), които са необходими за удължаване на съществуващите неделими влакови състави (фиксирани композиции B1).

(3) Съгласно това споразумение до 2022 г. Mitsui трябва да достави 41 междинни вагона B2 с възможност за доставка на допълнителни 60 вагона, която може да бъдат упражнена до 31 декември 2026 г. — общо 101 вагона. Междинните вагони B2 трябва да са на базата на проекта на съществуващия вагон B1, който трябва да бъде адаптиран, така че да включи инженерните промени, необходими за: улесняване на изискванията за оперативен капацитет; изпълнение на правните задължения по отношение на емисиите на отработени газове и осигуряване на подходящи алтернативи за остаряло или недостъпно оборудване и материали.

(4) По време на 94-ото заседание на Комитета за оперативна съвместимост и безопасност на железопътния транспорт представителите на Ирландия информираха колегите си за подробностите във връзка с искането за неприлагане, представено на Комисията.

(5) Междинните вагони B2 трябва да бъдат включени в несъответстващи на ТСОС съществуващи неделими влакови състави с фиксирана композиция. Прилагането на изискванията на ТСОС би създало проблеми със съвместимостта между возилата, които са в съответствие с ТСОС, и возилата, които не съответстват на ТСОС, което ще доведе до непропорционални технически трудности и усложнения на производството.

([1]) ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44.

([2]) Регламент (ЕС) № 1302/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на подсистемата „Подвижен състав — локомотиви и пътнически подвижен състав“ на железопътната система в Европейския съюз (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 228).

([3]) Регламент (ЕС) № 1303/2014 на Комисията от 18 ноември 2014 г. относно техническата спецификация за оперативна съвместимост по отношение на „безопасността в железопътните тунели“ на железопътната система на Европейския съюз (ОВ L 356, 12.12.2014 г., стр. 394).

(6) Освен това би било застрашено икономическото равновесие на проекта, тъй като прилагането на ТСОС към междинните вагони B2 би довело до забавяне и допълнителни разходи за пускането на тези вагони на пазара. Целият проект на возилото би изисквал повторна оценка и преценка на проектните параметри, в резултат на което е най-вероятно да се наложи значително изменение и препроектиране на возилата, за да се постигне съответствие с ТСОС, за които е подадено искане за неприлагане.

(7) Неприлагането на ТСОС ще бъде ограничено до степента, необходима за безопасното интегриране и съвместимост на междинните вагони B2 със съществуващите неделими влакови състави с фиксирана композиция. Предложените алтернативни разпоредби, на които ще трябва да съответстват вагоните, отговарят на съответните съществени изисквания и компенсират всякакво неприлагане на ТСОС.

(8) Като смекчаваща мярка Ирландия предложи вагоните да имат същата конструкция като съществуващите возила. Засегнатите возила са проектирани в съответствие със съответните изисквания на стандартите на железопътната група, установени от Британския съвет за безопасност и стандарти за железопътния транспорт (RSSB), стандартите на CEN-CENELEC и ирландските национални стандарти. Тяхната конструкция се отклонява от изискванията на тези стандарти и кодекси само когато това е необходимо, за да се гарантира безопасното интегриране и съвместимост на возилата с железопътната мрежа на Ирландия в настоящото ѝ състояние.

(9) Междинните вагони B2 и неделимите влакови състави с фиксирана композиция, в които те ще бъдат включени, се планира да бъдат използвани в географския район, обхващащ цялата железопътна мрежа на Ирландия, която използва различно междурелсие от 1 600 mm, без възможност за жизнеспособно търговско повторно използване в други райони на единното европейско железопътно пространство.

(10) Ирландската мрежа е свързана с мрежата на Северна Ирландия. Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия се оттегли от Европейския съюз на 31 януари 2020 г. Поради това Северна Ирландия се превърна в съседна трета държава на Европейския съюз. Следователно Ирландия престава да има сухопътна граница с друга държава членка, а железопътната мрежа на Ирландия се превърна в изолирана от останалата железопътна мрежа на Европейския съюз.

(11) Искането, подадено от Ирландия, предоставя достатъчно гаранции, че алтернативните разпоредби, които следва да се прилагат, както е посочено в съображения 7 и 8, ще гарантират безопасната експлоатация на тези вагони в ирландската железопътна мрежа.

(12) Поради това Комисията счита, че условията, определени в член 7, параграф 1, буква д) и член 7, параграф 4 от Директива (ЕС) 2016/797, са изпълнени,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Искането на Ирландия да не прилага Регламент (ЕС) № 1302/2014 и Регламент (ЕС) № 1303/2014 по отношение на 101 междинни вагона B2, които ще се използват в ирландската мрежа, се приема от Комисията.

Ирландските органи са длъжни да информират Комисията за идентификационните номера на новите вагони и на съответните техни окончателни неделими композиции, след като тези вагони започнат да се експлоатират в ирландската мрежа.

Член 2

Адресат на настоящото решение е Ирландия.

Съставено в Брюксел на 30 май 2022 година.

За Комисията
Adina VĂLEAN
Член на Комисията