**ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2022/856 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

**της 30ής Μαΐου 2022**

**για την αποδοχή αιτήματος που υπέβαλε η Ιρλανδία σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη μη εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 της Επιτροπής για ενδιάμεσα οχήματα κλάσης 22000 ICDMU — «B2» της IÉ-RU**

*[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2022) 3365]*

**(Τα κείμενα στην αγγλική και ιρλανδική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)**

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ([1]), και ιδίως το άρθρο 7 παράγραφος 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Στις 4 Φεβρουαρίου 2022, η Ιρλανδία υπέβαλε στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, αίτημα για τη μη εφαρμογή των τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (στο εξής: ΤΠΔ) σχετικά με το τροχαίο υλικό — μηχανές και επιβατηγό τροχαίο υλικό (ΤΠΔ LOC & PAS) που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής ([2]), καθώς και των ΤΠΔ σχετικά με την ασφάλεια στις σιδηροδρομικές σήραγγες (ΤΠΔ SRT) που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 της Επιτροπής ([3]), σε ορισμένα ενδιάμεσα οχήματα της κλάσης 22000 ICDMU — B2, τα οποία θα εκμεταλλεύεται η Iarnród Éireann-Railway Undertaking (στο εξής: IÉ-RU). Το εν λόγω αίτημα υποβλήθηκε βάσει του άρθρου 7 παράγραφος 1 στοιχείο ε) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, το οποίο καλύπτει σιδηροδρομικά δίκτυα που διαχωρίζονται ή απομονώνονται από τη θάλασσα, ή διαχωρίζονται λόγω ειδικών γεωγραφικών συνθηκών από το σιδηροδρομικό δίκτυο της υπόλοιπης Ένωσης.

(2) Προκειμένου να ανταποκριθεί στην ταχέως αυξανόμενη ζήτηση επιβατών για τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες που εκτελούνται από τους υφιστάμενους συρμούς, η IÉ-RU σχεδιάζει την απόκτηση επιπλέον μεταφορικής ικανότητας με την επέκταση ορισμένων υφιστάμενων συρμών σταθερού σχηματισμού κατά ένα ή δύο οχήματα. Για τον σκοπό αυτόν, η IÉ-RU έχει συνάψει συμφωνία-πλαίσιο με την κατασκευαστική εταιρεία Mitsui για την προμήθεια των πρόσθετων ενδιάμεσων οχημάτων (ενδιάμεσα οχήματα «B2») που απαιτούνται για την επέκταση των υφιστάμενων συρμών (σταθεροί σχηματισμοί «B1»).

(3) Σύμφωνα με την εν λόγω συμφωνία, η Mitsui θα προμηθεύσει 41 ενδιάμεσα οχήματα «B2» έως το 2022, με δικαίωμα προμήθειας 60 επιπλέον οχημάτων, το οποίο μπορεί να ασκηθεί έως την 31η Δεκεμβρίου 2026, για συνολικά 101 οχήματα. Τα ενδιάμεσα οχήματα «B2» πρέπει να βασίζονται στον σχεδιασμό του υπάρχοντος οχήματος «B1», ο οποίος πρέπει να προσαρμοστεί ώστε να συμπεριλάβει τις τεχνικές αλλαγές που απαιτούνται για: τη διευκόλυνση των απαιτήσεων επιχειρησιακής ικανότητας· την εκπλήρωση νομικών υποχρεώσεων σχετικά με τις εκπομπές καυσαερίων και την παροχή κατάλληλων εναλλακτικών λύσεων για παρωχημένο ή μη διαθέσιμο εξοπλισμό και υλικό.

(4) Κατά την 94η συνεδρίαση της επιτροπής διαλειτουργικότητας και ασφάλειας των σιδηροδρόμων, οι εκπρόσωποι της Ιρλανδίας ενημέρωσαν τους ομολόγους τους για τις λεπτομέρειες του αιτήματος μη εφαρμογής που υποβλήθηκε στην Επιτροπή.

(5) Τα ενδιάμεσα οχήματα «B2» πρέπει να περιλαμβάνονται σε υφιστάμενους συρμούς σταθερού σχηματισμού που δεν συμμορφώνονται με τις ΤΠΔ. Η εφαρμογή των απαιτήσεων των ΤΠΔ θα προκαλούσε προβλήματα συμβατότητας μεταξύ οχημάτων συμμορφούμενων και μη συμμορφούμενων με τις ΤΠΔ, με αποτέλεσμα δυσανάλογες τεχνικές δυσκολίες και περιπλοκές στην παραγωγή.

([1]) ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44.

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 228).

([3]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας που αφορά την «ασφάλεια στις σιδηροδρομικές σήραγγες» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 394).

(6) Επιπλέον, θα μπορούσε να τεθεί σε κίνδυνο η οικονομική ισορροπία του έργου, δεδομένου ότι η εφαρμογή των ΤΠΔ στα ενδιάμεσα οχήματα «B2» θα προκαλούσε καθυστέρηση και πρόσθετο κόστος στη διάθεση των εν λόγω οχημάτων στην αγορά. Ο σχεδιασμός ολόκληρου του οχήματος θα απαιτούσε επαναξιολόγηση και επανεκτίμηση των σχεδιαστικών παραμέτρων, ως αποτέλεσμα των οποίων είναι πιθανότατο να απαιτηθεί σημαντική τροποποίηση και επανασχεδιασμός των οχημάτων προκειμένου να επιτευχθεί συμμόρφωση με τις ΤΠΔ, για τις οποίες έχει υποβληθεί αίτημα μη εφαρμογής·

(7) Η μη εφαρμογή των ΤΠΔ θα περιοριζόταν στον βαθμό που απαιτείται για την ασφαλή ενσωμάτωση και συμβατότητα των ενδιάμεσων οχημάτων «B2» με τους υφιστάμενους συρμούς σταθερού σχηματισμού. Οι προτεινόμενες εναλλακτικές διατάξεις με τις οποίες θα πρέπει να συμμορφώνονται τα οχήματα πληρούν τις σχετικές βασικές απαιτήσεις και αντισταθμίζουν κάθε μη εφαρμογή των ΤΠΔ.

(8) Ως μέτρο μετριασμού, η Ιρλανδία πρότεινε τα οχήματα να έχουν τον ίδιο σχεδιασμό με τα υφιστάμενα οχήματα. Τα εν λόγω οχήματα σχεδιάστηκαν σύμφωνα με τις σχετικές απαιτήσεις των προτύπων του ομίλου σιδηροδρόμων που έχουν θεσπιστεί από το Συμβούλιο Ασφάλειας και Προτύπων των Βρετανικών Σιδηροδρόμων [British Rail Safety and Standards Board (RSSB)], τα πρότυπα CEN-Cenelec και τα ιρλανδικά εθνικά πρότυπα. Ο σχεδιασμός τους αποκλίνει από τις απαιτήσεις των εν λόγω προτύπων και κωδίκων μόνο σε περίπτωση που αυτό είναι αναγκαίο για τη διασφάλιση της ασφαλούς ενσωμάτωσης και συμβατότητας των οχημάτων με το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ιρλανδίας στην τρέχουσα κατάστασή του.

(9) Τα ενδιάμεσα οχήματα «B2» και οι συρμοί σταθερού σχηματισμού στους οποίους θα συμπεριληφθούν προβλέπεται να χρησιμοποιηθούν στη γεωγραφική περιοχή που καλύπτει όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ιρλανδίας, το οποίο χρησιμοποιεί διαφορετικό εύρος σιδηροτροχιών (1 600 mm), χωρίς δυνατότητα βιώσιμης εμπορικής επαναχρησιμοποίησης σε άλλες περιοχές του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου.

(10) Το ιρλανδικό δίκτυο συνδέεται με το δίκτυο της Βόρειας Ιρλανδίας. Το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας αποχώρησε από την Ευρωπαϊκή Ένωση την 31η Ιανουαρίου 2020. Ως εκ τούτου, η Βόρεια Ιρλανδία έχει καταστεί γειτονική τρίτη χώρα με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Κατά συνέπεια, η Ιρλανδία παύει να έχει χερσαία σύνορα με άλλο κράτος μέλος, και το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ιρλανδίας έχει απομονωθεί από το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(11) Το αίτημα που υπέβαλε η Ιρλανδία παρέχει επαρκείς εγγυήσεις ότι οι εναλλακτικές διατάξεις που πρέπει να εφαρμοστούν, όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 7 και 8, θα εξασφαλίσουν την ασφαλή λειτουργία των οχημάτων αυτών στο ιρλανδικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

(12) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι πληρούνται οι όροι του άρθρου 7 παράγραφος 1 στοιχείο ε) και του άρθρου 7 παράγραφος 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

*Άρθρο 1*

Το αίτημα της Ιρλανδίας να μην εφαρμόσει τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 και τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 σε 101 ενδιάμεσα οχήματα «B2» που θα λειτουργούν στο ιρλανδικό δίκτυο γίνεται δεκτό από την Επιτροπή.

Οι ιρλανδικές αρχές ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τους αναγνωριστικούς αριθμούς των καινούργιων οχημάτων και των αντίστοιχων τελικών σταθερών σχηματισμών τους, μόλις τα εν λόγω οχήματα τεθούν σε λειτουργία στο ιρλανδικό δίκτυο.

*Άρθρο 2*

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιρλανδία.

Βρυξέλλες, 30 Μαΐου 2022.

*Για την Επιτροπή*
Adina VĂLEAN
*Μέλος της Επιτροπής*