DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2022/856 DE LA COMMISSION

du 30 mai 2022

acceptant une demande présentée par l'Irlande, conformément à l'article 7, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil, de ne pas appliquer le règlement (UE) nº 1302/2014 de la Commission et le règlement (UE) nº 1303/2014 de la Commission aux voitures intermédiaires IÉ-RU classe 22000 ICDMU «B2»

[notifiée sous le numéro C(2022) 3365]

(Les textes en langues anglaise et irlandaise sont les seuls faisant foi.)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne ([1]), et notamment son article 7, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

(1) Le 4 février 2022, l'Irlande a présenté à la Commission, conformément à l'article 7, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797, une demande de non-application de la spécification technique d'interopérabilité (STI) relative au matériel roulant — locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers (STI LOC &PAS), énoncée dans le règlement (UE) nº 1302/2014 de la Commission ([2]), ainsi que de la STI relative à la sécurité dans les tunnels ferroviaires (STI SRT) établie par le règlement (UE) nº 1303/2014 de la Commission ([3]), et ce pour un certain nombre de voitures intermédiaires ICDMU — B2 de classe 22000, destinées à être exploitées par l'entreprise ferroviaire irlandaise Iarnród Éireann-Railway (ci-après «IÉ-RU»). Cette demande a été présentée sur la base de l'article 7, paragraphe 1, point e), de la directive (UE) 2016/797, qui couvre les réseaux ferroviaires enclavés ou isolés par la mer, ou séparés en raison de conditions géographiques spécifiques du réseau ferroviaire du reste de l'Union.

(2) Afin de répondre à l'augmentation rapide de la demande de passagers pour les services ferroviaires exploités avec les rames actuelles, l'IÉ-RU prévoit d'obtenir une capacité supplémentaire en ajoutant une ou deux voitures à certaines rames de composition fixe. Pour cela, l'IÉ-RU a conclu un accord-cadre avec le constructeur Mitsui pour la fourniture de ces voitures intermédiaires supplémentaires (voitures intermédiaires «B2») nécessaires à l'extension des rames existantes (compositions fixes «B1»).

(3) En vertu de cet accord, Mitsui doit fournir 41 voitures intermédiaires «B2» d'ici à 2022, et des options pour la fourniture de 60 voitures supplémentaires peuvent être exercées jusqu'au 31 décembre 2026, pour un total de 101 voitures. Les voitures intermédiaires «B2» doivent être basées sur la conception de la voiture «B1» existante, qui doit être adaptée pour inclure les modifications techniques nécessaires pour: la facilitation des exigences en matière de capacité opérationnelle, le respect des obligations légales en matière d'émissions gazeuses et la fourniture de solutions de remplacement appropriées pour les équipements et matériaux obsolètes ou indisponibles.

(4) Lors de la 94e réunion du comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires, les représentants irlandais ont informé leurs homologues des détails de la demande de non-application que l'Irlande a présentée à la Commission.

(5) Les voitures intermédiaires «B2» seront incluses dans des rames à composition fixe existantes non conformes aux STI concernées. L'application des exigences des STI créerait des problèmes de compatibilité entre les véhicules conformes et les véhicules non conformes, ce qui entraînerait des difficultés techniques et des complexités de production disproportionnées.

([1]) JO L 138 du 26.5.2016, p. 44.

([2]) Règlement (UE) nº 1302/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «matériel roulant» — «Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers» du système ferroviaire dans l'Union européenne (JO L 356 du 12.12.2014, p. 228).

([3]) Règlement (UE) nº 1303/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative à la sécurité dans les tunnels ferroviaires du système ferroviaire de l'Union européenne (JO L 356 du 12.12.2014, p. 394).

(6) En outre, l'équilibre économique du projet serait compromis, car l'application des STI aux voitures intermédiaires «B2» entraînerait un retard et des coûts supplémentaires pour la mise sur le marché de ces voitures. Il faudrait alors réexaminer et réévaluer les paramètres de l'ensemble de la conception du véhicule, de sorte qu'il est très probable qu'une modification et une reconception significatives des véhicules seraient nécessaires pour assurer la conformité avec les STI, pour lesquelles une demande de non-application a été introduite.

(7) La non-application des STI serait limitée à ce qui est nécessaire pour l'intégration en toute sécurité et la compatibilité des voitures intermédiaires «B2» avec les rames à composition fixe existantes. Les dispositions de remplacement proposées pour les voitures devront satisfaire aux exigences essentielles applicables, et compenser chaque cas de non-application des STI.

(8) À titre de mesure d'atténuation, l'Irlande a proposé que les voitures aient la même conception que les véhicules existants. Les voitures concernées ont été conçues conformément aux exigences applicables du Railway Group Standards, établies par le British Rail Safety and Standards Board (RSSB), aux normes du CEN et du Cenelec et aux normes nationales irlandaises. Leur conception ne s'écarte des exigences de ces normes que lorsque cela est nécessaire pour garantir l'intégration en toute sécurité et la compatibilité des véhicules avec le réseau ferroviaire irlandais dans son état actuel.

(9) Il est prévu que la zone géographique d'utilisation des voitures intermédiaires «B2» et des rames à composition fixe dans lesquelles elles seraient introduites, couvre l'ensemble du réseau ferroviaire irlandais, qui utilise un écartement des rails différent (1 600 mm), sans possibilité de réutilisation commerciale viable dans d'autres zones de l'espace ferroviaire unique européen.

(10) Le réseau irlandais est connecté au réseau d'Irlande du Nord. Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord s'est retiré de l'Union européenne le 31 janvier 2020. L'Irlande du Nord est donc devenue un pays tiers voisin de l'Union européenne. Par conséquent, l'Irlande cesse de partager une frontière terrestre avec un autre État membre et son réseau ferroviaire s'est retrouvé isolé du reste du réseau ferroviaire de l'Union européenne.

(11) La demande présentée par l'Irlande offre des garanties suffisantes quant au fait que les autres dispositions à appliquer, comme indiqué aux considérants 7 et 8, garantiront l'exploitation sûre de ces voitures sur le réseau ferroviaire irlandais.

(12) Par conséquent, la Commission considère que les conditions énoncées à l'article 7, paragraphe 1, point e), et à l'article 7, paragraphe 4, de la directive (UE) 2016/797 sont remplies,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La demande de l'Irlande de ne pas appliquer le règlement (UE) n° 1302/2014 et le règlement (UE) n° 1303/2014 à 101 voitures intermédiaires «B2» qui circuleront sur le réseau irlandais est acceptée par la Commission.

Les autorités irlandaises devront communiquer à la Commission les numéros d'identification des voitures neuves et de leurs compositions fixes finales respectives, une fois que ces voitures seront en service sur le réseau irlandais.

Article 2

L'Irlande est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 30 mai 2022.

Par la Commission
Adina VĂLEAN
Membre de la Commission