DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2022/856 DELLA COMMISSIONE

del 30 maggio 2022

relativa all'accettazione di una domanda presentata dall'Irlanda a norma dell'articolo 7, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio di non applicazione dei regolamenti (UE) n. 1302/2014 e (UE) n. 1303/2014 della Commissione ai vagoni intermedi ICDMU — «B2» classe 22000 utilizzati da IÉ-RU

[notificata con il numero C(2022) 3365]

(I testi in lingua inglese e irlandese sono i soli facenti 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 4 febbraio 2022 l'Irlanda ha presentato alla Commissione, a norma dell'articolo 7, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/797, una domanda di non applicazione delle specifiche tecniche di interoperabilità («STI») relative al materiale rotabile — Locomotive e materiale rotabile per passeggeri (STI LOC&PAS), di cui al regolamento (UE) n. 1302/2014 della Commissione ([2]), e alla sicurezza nelle gallerie ferroviarie (STI SRT), di cui al regolamento (UE) n. 1303/2014 della Commissione ([3]), a una serie di vagoni intermedi ICDMU — «B2» classe 22000 destinati a essere utilizzati dall'impresa ferroviaria Iarnród Éireann («IÉ-RU»). La domanda è stata presentata in base all'articolo 7, paragrafo 1, lettera e), della direttiva (UE) 2016/797, che riguarda le reti ferroviarie separate o isolate per la presenza del mare o separate dalla rete ferroviaria del resto dell'Unione a causa di condizioni geografiche particolari.

(2) Al fine di rispondere al rapido aumento della domanda, da parte dei passeggeri, dei servizi ferroviari prestati con i complessi automotore attualmente in uso, IÉ-RU prevede di ottenere capacità supplementari estendendo di uno o due vagoni un certo numero di complessi automotore in composizione bloccata esistenti. A tal fine IÉ-RU ha concluso un accordo quadro con il fabbricante Mitsui per la fornitura dei vagoni intermedi supplementari (vagoni intermedi «B2») necessari per estendere i complessi automotore esistenti (composizioni bloccate «B1»).

(3) Secondo tale accordo Mitsui fornirà 41 vagoni intermedi «B2» entro il 2022 con l'opzione per la fornitura di ulteriori 60 vagoni esercitabile fino al 31 dicembre 2026, per un totale di 101 vagoni. I vagoni intermedi «B2» dovranno essere progettati sulla base dei vagoni «B1» esistenti, con adattamenti volti a includere le modifiche tecniche necessarie per soddisfare i requisiti di capacità operativa, rispettare gli obblighi giuridici in materia di emissioni di scarico e prevedere alternative adeguate per apparecchiature e materiali obsoleti o non disponibili.

(4) Nel corso della 94ª riunione del Comitato interoperabilità e sicurezza ferroviaria, i rappresentanti irlandesi hanno comunicato ai loro omologhi i dettagli della domanda di non applicazione presentata alla Commissione.

(5) I vagoni intermedi «B2» sono destinati a essere inclusi in complessi automotore in composizione bloccata esistenti non conformi alle STI. L'applicazione delle prescrizioni delle STI creerebbe problemi di compatibilità tra veicoli conformi e non conformi alle STI, con conseguenti difficoltà tecniche e complessità nella produzione sproporzionate.

([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. 1303/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità concernente la «sicurezza nelle gallerie ferroviarie» del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 394).

(6) Sarebbe inoltre compromesso l'equilibrio economico del progetto, in quanto l'applicazione delle STI ai vagoni intermedi «B2» causerebbe un ritardo e costi aggiuntivi per la loro immissione sul mercato. L'intera progettazione del veicolo richiederebbe una nuova valutazione e un riesame dei parametri di progettazione, che renderebbero probabilmente necessarie modifiche significative e una riprogettazione dei veicoli per raggiungere la conformità alle STI per le quali è stata presentata una domanda di non applicazione.

(7) La non applicazione delle STI sarebbe limitata a quanto necessario per consentire l'integrazione in condizioni di sicurezza dei vagoni intermedi «B2» con i complessi automotore in composizione bloccata esistenti e la loro compatibilità con detti complessi. Le disposizioni alternative proposte per i vagoni dovranno soddisfare le prescrizioni essenziali pertinenti e compensare ogni mancata applicazione delle STI.

(8) Quale misura di mitigazione, l'Irlanda ha proposto di progettare i nuovi vagoni sul modello di quelli esistenti. I vagoni in questione sono stati progettati secondo quanto prescritto dalle norme del gruppo ferroviario istituito dal *British Rail Safety and Standards Board* (RSSB), dalle norme CEN-Cenelec e dalle norme nazionali irlandesi. Il loro progetto si discosta dalle prescrizioni di tali norme e codici solo laddove necessario per garantire l'integrazione in condizioni di sicurezza e la compatibilità dei veicoli con la rete ferroviaria irlandese al suo stato attuale.

(9) Si prevede che i vagoni intermedi «B2» e i complessi automotore in composizione bloccata nei quali andrebbero integrati saranno utilizzati nell'area geografica che copre tutta la rete ferroviaria dell'Irlanda, la quale utilizza uno scartamento diverso di 1 600 mm, senza possibilità di un valido riutilizzo commerciale in altre zone dello spazio ferroviario europeo unico.

(10) La rete irlandese è collegata alla rete dell'Irlanda del Nord. Il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord ha receduto dall'Unione europea il 31 gennaio 2020. L'Irlanda del Nord è pertanto divenuta un paese terzo limitrofo all'Unione europea. Di conseguenza l'Irlanda non condivide più una frontiera terrestre con un altro Stato membro e la rete ferroviaria dell'Irlanda è diventata isolata del resto della rete ferroviaria dell'Unione europea.

(11) La domanda presentata dall'Irlanda fornisce garanzie sufficienti del fatto che le disposizioni alternative da applicare, di cui ai considerando 7 e 8, assicureranno il funzionamento in sicurezza dei vagoni in questione sulla rete ferroviaria irlandese.

(12) La Commissione ritiene pertanto che sono soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettera e), e paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/797,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La Commissione accetta la domanda dell'Irlanda di non applicazione dei regolamenti (UE) n. 1302/2014 e (UE) n. 1303/2014 a 101 vagoni intermedi «B2» che opereranno sulla rete ferroviaria irlandese.

Le autorità irlandesi comunicano alla Commissione i numeri identificativi dei nuovi vagoni e dei rispettivi complessi automotore in composizione bloccata una volta che tali vagoni saranno operativi sulla rete irlandese.

Articolo 2

L'Irlanda è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 30 maggio 2022

Per la Commissione
Adina VĂLEAN
Membro della Commissione