DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2022/856 DA COMISSÃO

de 30 de maio de 2022

que defere um pedido apresentado pela Irlanda nos termos do artigo 7.º, n.º 4, da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho no sentido de não aplicar o Regulamento (UE) n.º 1302/2014 da Comissão e o Regulamento (UE) n.º 1303/2014 da Comissão às carruagens intermédias IÉ-RU da classe 22000 ICDMU — «B2»

[notificada com o número C(2022) 3365]

(Apenas fazem fé os textos nas línguas inglesa e irlandesa)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia ([1]), nomeadamente o artigo 7.º, n.º 4,

Considerando o seguinte:

(1) Em 4 de fevereiro de 2022, a Irlanda apresentou à Comissão, nos termos do artigo 7.º, n.º 4, da Diretiva (UE) 2016/797, um pedido de não aplicação da especificação técnica de interoperabilidade (ETI) relativa ao material circulante — locomotivas e material circulante de passageiros (ETI LOC/PASS), estabelecida no Regulamento (UE) n.º 1302/2014 da Comissão ([2]), e à segurança nos túneis ferroviários (ETI STF), estabelecida no Regulamento (UE) n.º 1303/2014 da Comissão ([3]), a uma série de carruagens intermédias da classe 22000 ICDMU — B2, a explorar pela empresa ferroviária Iarnród Éireann-Railway Undertaking («IÉ-RU»). Esse pedido foi apresentado com base no artigo 7.º, n.º 1, alínea e), da Diretiva (UE) 2016/797, que abrange as redes ferroviárias separadas ou isoladas pelo mar ou separadas em resultado de condições geográficas especiais da rede ferroviária do resto da União.

(2) A fim de satisfazer a procura, em rápido crescimento, de passageiros dos serviços ferroviários explorados pelas atuais composições, a IÉ-RU planeia obter capacidade adicional através do alargamento de uma série de composições fixas existentes por meio de uma ou duas carruagens. Para o efeito, a IÉ-RU tem um acordo-quadro com o fabricante Mitsui para o fornecimento de carruagens intermédias adicionais (carruagens intermédias «B2») que são necessárias para prolongar as composições existentes (formações fixas «B1»).

(3) Nos termos desse acordo, a Mitsui deve fornecer 41 carruagens intermédias «B2» até 2022, com opções para o fornecimento de mais 60 carruagens que podem ser exercidas até 31 de dezembro de 2026, para um total de 101 carruagens. As carruagens intermédias «B2» devem basear-se na conceção da carruagem «B1» existente, que deve ser adaptada de modo a incluir as alterações técnicas necessárias para: facilitar os requisitos de capacidade operacional; cumprir as obrigações legais em matéria de emissões de gases de escape e fornecimento de alternativas adequadas a equipamentos e materiais obsoletos ou indisponíveis.

(4) Durante a 94.ª reunião do Comité para a Interoperabilidade e a Segurança Ferroviárias, os representantes irlandeses informaram os seus homólogos dos pormenores do pedido de não aplicação apresentado à Comissão.

(5) As carruagens intermédias «B2» devem ser incluídas numa composição de formação fixa existente não conforme com a ETI. A aplicação dos requisitos das ETI criaria problemas de compatibilidade entre os veículos conformes com as ETI e os veículos não conformes, conduzindo a dificuldades técnicas desproporcionadas e a complexidades de produção.

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

([2]) Regulamento (UE) n.º 1302/2014 da Comissão, de 18 de novembro de 2014, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «material circulante — locomotivas e material circulante de passageiros» do sistema ferroviário da União Europeia (JO L 356 de 12.12.2014, p. 228).

([3]) Regulamento (UE) n.º 1303/2014 da Comissão, de 18 de novembro de 2014, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para a segurança nos túneis ferroviários da União Europeia (JO L 356 de 12.12.2014, p. 394).

(6) Além disso, o equilíbrio económico do projeto ficaria comprometido, uma vez que a aplicação das ETI às carruagens intermédias «B2» causaria atrasos e custos adicionais no que toca à sua colocação no mercado. A conceção de todo o veículo exigiria uma reavaliação dos parâmetros de conceção, pelo que é muito provável que sejam necessárias uma modificação e uma nova conceção significativas dos veículos para alcançar a conformidade com as ETI, para as quais foi introduzido um pedido de não aplicação;

(7) A não aplicação das ETI limitar-se-ia à medida do necessário para a integração segura e a compatibilidade das carruagens intermédias «B2» com as composições de formação fixa existentes. As disposições alternativas propostas com as quais as carruagens devem cumprir satisfazem os requisitos essenciais pertinentes e compensam cada não aplicação das ETI.

(8) Como medida de mitigação, a Irlanda propôs que as carruagens tivessem a mesma conceção que os veículos existentes. As carruagens em causa foram concebidas em conformidade com os requisitos pertinentes das normas do grupo ferroviário estabelecidas pelo British Rail Safety and Standards Board (RSSB), as normas CEN-CENELEC e as normas nacionais irlandesas. A sua conceção apenas se afasta dos requisitos dessas normas e códigos apenas quando necessário para garantir a integração e a compatibilidade seguras dos veículos com a rede ferroviária da Irlanda no seu estado atual.

(9) As carruagens intermédias «B2» e as composições de formação fixa, em que seriam incluídas, deverão ser utilizadas na área geográfica que abrange toda a rede ferroviária da Irlanda, que utiliza uma bitola diferente de 1 600 mm, sem possibilidade de reutilização comercial viável noutras áreas do espaço ferroviário europeu único.

(10) A rede irlandesa está ligada à rede da Irlanda do Norte. O Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte saiu da União Europeia em 31 de janeiro de 2020. Por conseguinte, a Irlanda do Norte tornou-se um país terceiro vizinho da União Europeia. Consequentemente, a Irlanda deixa de partilhar uma fronteira terrestre com outro Estado-Membro e a rede ferroviária da Irlanda ficou isolada do resto da rede ferroviária da União Europeia.

(11) O pedido apresentado pela Irlanda fornece garantias suficientes de que as disposições alternativas a aplicar, tal como referido nos considerandos 7 e 8, garantirão a segurança da circulação destas carruagens na rede ferroviária irlandesa.

(12) Por conseguinte, a Comissão considera que estão preenchidas as condições estabelecidas no artigo 7.º, n.º 1, alínea e), e no artigo 7.º, n.º 4, da Diretiva (UE) 2016/797,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O pedido da Irlanda no sentido de não aplicar o Regulamento (UE) n.º 1302/2014 e o Regulamento (UE) n.º 1303/2014 a 101 carruagens intermédias «B2» que irão funcionar na rede irlandesa é deferido pela Comissão.

As autoridades irlandesas informarão a Comissão dos números de identificação das novas carruagens e das respetivas formações fixas finais, logo que essas carruagens estejam operacionais na rede irlandesa.

Artigo 2.º

A Irlanda é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 30 de maio de 2022.

Pela Comissão
Adina VĂLEAN
Membro da Comissão