DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2022/856 A COMISIEI

din 30 mai 2022

de acceptare a unei cereri prezentate de Irlanda în temeiul articolului 7 alineatul (4) din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului de a nu aplica Regulamentele (UE) nr. 1302/2014 și (UE) nr. 1303/2014 ale Comisiei vagoanelor intermediare clasa 22000 ICDMU – „B2" ale IÉ-RU

[notificată cu numărul C(2022) 3365]

(Numai textele în limbile engleză și irlandeză sunt autentice)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană ([1]), în special articolul 7 alineatul (4),

întrucât:

(1) La data de 4 februarie 2022, Irlanda a înaintat Comisiei, în conformitate cu articolul 7 alineatul (4) din Directiva (UE) 2016/797, o cerere de a nu aplica specificația tehnică de interoperabilitate (denumită în continuare „STI") care vizează subsistemul „material rulant – material rulant de călători și locomotive" (STI LOC & PAS) prevăzută în Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 al Comisiei ([2]) și STI privind siguranța în tunelurile feroviare (STI SRT) prevăzută în Regulamentul (UE) nr. 1303/2014 al Comisiei ([3]) pentru un număr de vagoane intermediare din clasa 22000 ICDMU – B2 care urmează să fie exploatate de Iarnród Éireann-Railway Undertaking („IÉ-RU"). Cererea respectivă a fost depusă în temeiul articolului 7 alineatul (1) litera (e) din Directiva (UE) 2016/797, care acoperă rețelele feroviare separate sau izolate de mare sau separate ca urmare a unor condiții geografice speciale de rețeaua feroviară din restul Uniunii.

(2) Pentru a răspunde creșterii rapide a cererii călătorilor pentru serviciile feroviare exploatate cu garniturile actuale, IÉ-RU intenționează să obțină o capacitate suplimentară adăugând unul sau două vagoane la o serie de garnituri de tren cu compunere fixă existente. În acest scop, IÉ-RU a încheiat un acord-cadru cu producătorul Mitsui pentru furnizarea vagoanelor intermediare suplimentare (vagoane intermediare „B2") care sunt necesare pentru extinderea garniturilor de tren existente (compuneri fixe „B1").

(3) Conform acestui acord, Mitsui urmează să furnizeze 41 de vagoane intermediare „B2" cel târziu în 2022, cu opțiuni pentru furnizarea a încă 60 de vagoane care pot fi exercitate până la 31 decembrie 2026, pentru un total de 101 vagoane. Vagoanele intermediare „B2" trebuie să se bazeze pe proiectarea vagonului „B1" existent, care urmează să fie adaptată pentru a include modificările tehnice necesare pentru facilitarea cerințelor privind capacitatea operațională, îndeplinirea obligațiilor legale privind emisiile de gaze de eșapament și furnizarea unor alternative adecvate pentru echipamentele și materialele învechite sau indisponibile.

(4) În cursul celei de a 94-a reuniuni a Comitetului pentru interoperabilitate și siguranță feroviară, reprezentanții Irlandei și-au informat omologii cu privire la detaliile cererii de neaplicare a STI-urilor înaintate Comisiei.

(5) Vagoanele intermediare „B2" urmează să fie incluse în garnituri cu compunere fixă existente care nu sunt conforme cu STI. Aplicarea cerințelor STI-urilor ar crea probleme de compatibilitate între vehiculele conforme cu STI și cele neconforme, conducând la dificultăți tehnice și complexități de producție disproporționate.

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

([2]) Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind o specificație tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – material rulant de călători și locomotive" al sistemului feroviar din Uniunea Europeană (JO L 356, 12.12.2014, p. 228).

([3]) Regulamentul (UE) nr. 1303/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la „siguranța în tunelurile feroviare" a sistemului feroviar din Uniunea Europeană (JO L 356, 12.12.2014, p. 394).

(6) În plus, echilibrul economic al proiectului ar fi pus în pericol, deoarece aplicarea STI-urilor în cazul vagoanelor intermediare „B2” ar cauza o întârziere și costuri suplimentare pentru introducerea pe piață a acestor vagoane. Întreaga proiectare a vehiculului ar necesita o reevaluare și o reexaminare a parametrilor de proiectare, astfel încât este foarte probabil să fie necesară o modificare și reproiectare semnificativă a vehiculelor pentru a se asigura conformitatea cu STI-urile în legătură cu care a fost introdusă o cerere de neaplicare.

(7) Neaplicarea STI-urilor ar fi limitată la ceea ce este necesar pentru integrarea în condiții de siguranță și compatibilitatea vagoanelor intermediare „B2” cu garniturile cu compunere fixă existente. Dispozițiile alternative propuse pe care vagoanele vor trebui să le respecte îndeplinesc cerințele esențiale relevante și compensează neaplicarea STI-urilor.

(8) Ca măsură de atenuare, Irlanda a propus ca vagoanele să aibă același model ca vehiculele existente. Vagoanele în cauză au fost proiectate în conformitate cu cerințele relevante ale standardelor feroviare (*Railway Group Standards*) stabilite de British Rail Safety and Standards Board (RSSB), cu standardele CEN-Cenelec și cu standardele naționale irlandeze. Proiectarea lor se abate de la cerințele standardelor și codurilor respective numai în măsura în care acest lucru este necesar pentru a asigura integrarea în condiții de siguranță și compatibilitatea vehiculelor cu rețeaua feroviară a Irlandei în starea sa actuală.

(9) Vagoanele intermediare „B2” și garniturile cu compunere fixă în care vor fi incluse ar urma să fie utilizate în zona geografică care acoperă întreaga rețea feroviară din Irlanda, care utilizează un ecartament diferit, de 1 600 mm, fără posibilitatea unei reutilizări comerciale viabile în alte zone ale spațiului feroviar unic european.

(10) Rețeaua irlandeză este conectată la rețeaua Irlandei de Nord. Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord s-a retras din Uniunea Europeană la 31 ianuarie 2020. Prin urmare, Irlanda de Nord a devenit o țară terță învecinată cu Uniunea Europeană. În consecință, Irlanda încetează să mai împartă o frontieră terestră cu un alt stat membru, iar rețeaua feroviară a Irlandei a devenit izolată de restul rețelei feroviare a Uniunii Europene.

(11) Cererea depusă de Irlanda oferă suficiente garanții că dispozițiile alternative care urmează să fie aplicate, astfel cum se menționează în considerentele 7 și 8, vor asigura exploatarea în condiții de siguranță a acestor vagoane în rețeaua feroviară irlandeză.

(12) Prin urmare, Comisia consideră că sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 7 alineatul (1) litera (e) și la articolul 7 alineatul (4) din Directiva (UE) 2016/797,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Cererea Irlandei de a nu aplica Regulamentele (UE) nr. 1302/2014 și (UE) nr. 1303/2014 pentru 101 vagoane intermediare „B2” care vor funcționa în rețeaua irlandeză este acceptată de Comisie.

Autoritățile irlandeze comunică Comisiei numerele de identificare ale vagoanelor noi și ale compunerilor fixe finale ale acestora, odată ce vagoanele respective sunt operaționale în rețeaua irlandeză.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Irlandei.

Adoptată la Bruxelles, 30 mai 2022.

Pentru Comisie
Adina VĂLEAN
Membru al Comisiei