DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2022/856 DE LA COMISIÓN

de 30 de mayo de 2022

por la que se acepta una solicitud presentada por Irlanda con arreglo al artículo 7, apartado 4, de la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo de no aplicación del Reglamento (UE) n.º 1302/2014 de la Comisión ni el Reglamento (UE) n.º 1303/2014 de la Comisión a coches intermedios de la clase 22000 ICDMU – B2 de IÉ-RU

[notificada con el número C(2022) 3365]

(Los textos en lenguas inglesa e irlandesa son los únicos auténticos)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea ([1]), y en particular su artículo 7, apartado 4,

Considerando lo siguiente:

(1) El 4 de febrero de 2022, Irlanda presentó a la Comisión, de conformidad con el artículo 7, apartado 4, de la Directiva (UE) 2016/797, una solicitud de no aplicación de la especificación técnica de interoperabilidad (ETI) sobre material rodante «locomotoras y material rodante de viajeros» (ETI LOC&PAS), establecida en el Reglamento (UE) n.º 1302/2014 de la Comisión ([2]), y de la ETI sobre seguridad en los túneles ferroviarios (ETI SRT), establecida en el Reglamento (UE) n.º 1303/2014 de la Comisión ([3]), a varios coches intermedios de la clase 22000 ICDMU – B2 destinados a operar en Iarnród Éireann-Railway Undertaking («IÉ-RU»). Dicha solicitud se presentó sobre la base del artículo 7, apartado 1, letra e), de la Directiva (UE) 2016/797, que abarca las redes ferroviarias que se hallan en un enclave distinto o aisladas por el mar, o separadas a raíz de condiciones geográficas especiales de la red ferroviaria del resto de la Unión.

(2) Con el fin de satisfacer la creciente demanda por parte de los pasajeros de servicios ferroviarios operados por las ramas actuales, IÉ-RU tiene previsto obtener capacidad adicional ampliando varios trenes de composición indeformable existentes con uno o dos coches. A tal fin, IÉ-RU tiene un acuerdo marco con el fabricante Mitsui para el suministro de los coches intermedios adicionales (coches intermedios B2) necesarios para ampliar los trenes existentes (trenes de composición indeformable B1).

(3) Con arreglo a dicho acuerdo, Mitsui suministrará 41 coches intermedios B2 a más tardar en 2022, con opciones de suministro de otros 60 coches que pueden ejercerse hasta el 31 de diciembre de 2026, por un total de 101 coches. Los coches intermedios B2 deben basarse en el diseño del coche B1 existente, que se adaptará a fin de incluir los cambios de ingeniería necesarios para facilitar los requisitos de capacidad operativa, cumplir las obligaciones legales relativas a las emisiones de escape y ofrecer alternativas adecuadas para equipos y materiales obsoletos o no disponibles.

(4) Durante la 94.ª reunión del Comité de Interoperabilidad y Seguridad Ferroviaria, los representantes irlandeses informaron a sus homólogos de los detalles de la solicitud de no aplicación presentada a la Comisión.

(5) Los coches intermedios B2 deben incluirse en trenes de composición indeformable existentes no conformes con la ETI. La aplicación de los requisitos de las ETI crearía problemas de compatibilidad entre los coches conformes con las ETI y los no conformes, lo que daría lugar a dificultades técnicas desproporcionadas y a complicaciones en la producción.

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

([2]) Reglamento (UE) n.º 1302/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante «locomotoras y material rodante de viajeros» del sistema ferroviario en la Unión Europea (DO L 356 de 12.12.2014, p. 228).

([3]) Reglamento (UE) n.º 1303/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la «seguridad en los túneles ferroviarios» del sistema ferroviario de la Unión Europea (DO L 356 de 12.12.2014, p. 394).

(6) Además, el equilibrio económico del proyecto se vería comprometido, ya que la aplicación de las ETI a los coches intermedios B2 supondría un retraso y un coste adicional para su introducción en el mercado. Todo el diseño del coche requeriría una reevaluación y un reexamen de los parámetros de diseño, cuyo resultado muy probablemente exigirá cambios importantes y un nuevo diseño de los coches para dar cumplimiento a las ETI sobre las que se ha presentado una solicitud de no aplicación.

(7) La no aplicación de las ETI estaría limitada al alcance necesario para la integración y compatibilidad seguras de los coches intermedios B2 con los trenes de composición indeformable existentes. Las disposiciones alternativas propuestas que deben cumplir los coches se ajustan a los requisitos esenciales pertinentes y compensan la no aplicación de las ETI.

(8) Como medida de mitigación, Irlanda ha propuesto que los coches tengan el mismo diseño que los existentes. Los coches en cuestión se diseñaron de conformidad con los requisitos pertinentes de las normas «Railway Group Standards» establecidas por el British Rail Safety and Standards Board (RSSB), con las normas CEN-Cenelec y con las normas nacionales irlandesas. Su diseño solo se aparta de los requisitos de tales normas y códigos en lo necesario para garantizar la integración y compatibilidad seguras de los coches con la red ferroviaria irlandesa en su estado actual.

(9) Está previsto que los coches intermedios B2 y los trenes de composición indeformable en los que se incluirían se utilicen en una zona geográfica que abarca toda la red ferroviaria de Irlanda, que utiliza un ancho de vía diferente de 1 600 mm, sin posibilidad de reutilización comercial viable en otras zonas del espacio ferroviario europeo único.

(10) La red irlandesa está conectada a la red de Irlanda del Norte. El Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte se retiró de la Unión Europea el 31 de enero de 2020. Por lo tanto, Irlanda del Norte se ha convertido en un tercer país vecino de la Unión Europea. En consecuencia, Irlanda deja de compartir una frontera terrestre con otro Estado miembro y la red ferroviaria de Irlanda ha quedado aislada del resto de la red ferroviaria de la Unión Europea.

(11) La solicitud presentada por Irlanda ofrece garantías suficientes de que las disposiciones alternativas se apliquen, según los considerandos 7 y 8, garantizarán la explotación segura de estos coches en la red ferroviaria irlandesa.

(12) Por consiguiente, la Comisión considera que se cumplen las condiciones establecidas en el artículo 7, apartado 1, letra e), y en el artículo 7, apartado 4, de la Directiva (UE) 2016/797.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La Comisión acepta la solicitud de Irlanda de no aplicar los Reglamentos (UE) n.º 1302/2014 y (UE) n.º 1303/2014 a 101 coches intermedios B2 que van a operar en la red irlandesa.

Las autoridades irlandesas comunicarán a la Comisión los números de identificación de los coches nuevos y sus respectivos trenes de composición indeformable finales, una vez que esos coches estén operativos en la red irlandesa.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión es Irlanda.

Hecho en Bruselas, el 30 de mayo de 2022.

Por la Comisión
Adina VĂLEAN
Miembro de la Comisión