

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2022/856**z dnia 30 maja 2022 r.****w sprawie przyjęcia złożonego przez Irlandię zgodnie z art. 7 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 wniosku o niestosowanie rozporządzenia Komisji (UE) nr 1302/2014 i rozporządzenia Komisji (UE) nr 1303/2014 do wagonów środkowych IÉ-RU klasy 22000 ICDMU – B2***(notyfikowana jako dokument nr C(2022) 3365)***(Jedynie teksty w języku angielskim i irlandzkim są autentyczne)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 7 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 4 lutego 2022 r., zgodnie z art. 7 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/797, Irlandia przedłożyła Komisji wniosek o niestosowanie technicznej specyfikacji interoperacyjności (TSI) „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” (TSI LOC&PAS), określonej w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1302/2014 ⁽²⁾, oraz technicznej specyfikacji interoperacyjności „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” (TSI SRT), określonej w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1303/2014 ⁽³⁾, w odniesieniu do szeregu wagonów środkowych klasy 22000 ICDMU – B2, przeznaczonych do eksploatacji przez przedsiębiorstwo Iarnród Éireann-Railway („IÉ-RU”). Wniosek ten złożono na podstawie art. 7 ust. 1 lit. e) dyrektywy (UE) 2016/797, który to przepis dotyczy sieci kolejowych oddzielonych lub odizolowanych przez morze od sieci kolejowej na pozostałym obszarze Unii lub oddzielonych od niej z uwagi na szczególne uwarunkowania geograficzne.
- (2) Aby sprostać szybko rosnącemu zapotrzebowaniu pasażerów na usługi kolejowe obsługiwane przez obecne pociągi zespołowe, IÉ-RU planuje uzyskać dodatkową przepustowość poprzez rozbudowę kilku istniejących pociągów zespołowych o stałym składzie o jeden lub dwa pojazdy. W tym celu IÉ-RU zawarło z producentem Mitsui umowę ramową na dostawę dodatkowych wagonów środkowych (wagony środkowe B2), potrzebnych do rozbudowy istniejących pociągów zespołowych (składy stałe B1).
- (3) Zgodnie z tą umową Mitsui ma dostarczyć do 2022 r. 41 wagonów środkowych B2, a do dnia 31 grudnia 2026 r. ewentualnie kolejnych 60 wagonów, czyli łącznie 101 wagonów. Wagony środkowe B2 mają być oparte na obecnej konstrukcji pojazdu B1, którą należy dostosować, uwzględniając zmiany techniczne niezbędne do: ułatwienia spełnienia wymogów dotyczących zdolności operacyjnej; wypełnienia obowiązków prawnych dotyczących emisji spalin i zapewnienia odpowiednich rozwiązań alternatywnych dla przestarzałych lub niedostępnych urządzeń i materiałów.
- (4) Podczas 94. posiedzenia Komitetu ds. Interoperacyjności i Bezpieczeństwa Kolei przedstawiciele Irlandii poinformowali swoich odpowiedników o szczegółach przedłożonego Komisji wniosku o niestosowanie TSI.
- (5) Przedmiotowe wagony środkowe B2 mają zostać włączone do istniejących pociągów zespołowych o stałym składzie niezgodnych z TSI. Zastosowanie wymogów TSI spowodowałoby problemy ze zgodnością między pojazdami zgodnymi z TSI a pojazdami niezgodnymi z TSI, co doprowadziłoby do nieproporcjonalnych trudności technicznych i skomplikowało produkcję.

⁽¹⁾ Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44.⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 228).⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 394).

- (6) Zagrożona byłaby ponadto równowaga ekonomiczna projektu, ponieważ zastosowanie TSI do wagonów środkowych B2 spowodowałoby opóźnienia i dodatkowe koszty wprowadzenia tych wagonów do obrotu. Cały projekt pojazdu i jego parametry konstrukcyjne wymagałyby ponownej oceny, w wyniku czego najprawdopodobniej konieczna byłaby znacząca modyfikacja i przeprojektowanie pojazdów w celu osiągnięcia zgodności z TSI, w odniesieniu do których złożono wnioski o ich niestosowanie.
- (7) Niestosowanie TSI byłoby ograniczone do zakresu niezbędnego do bezpiecznej integracji i kompatybilności wagonów środkowych B2 z istniejącymi pociągami zespołowymi o stałym składzie. Proponowane alternatywne przepisy, z którymi pojazdy będą musiały być zgodne, spełniają odpowiednie zasadnicze wymagania i rekompensują każde niestosowanie TSI.
- (8) Jako środek łagodzący Irlandia zaproponowała, aby konstrukcja tych wagonów była taka sama, jak istniejących pojazdów. Przedmiotowe wagony zaprojektowano zgodnie z odpowiednimi wymogami wynikającymi z norm Railway Group Standards, ustanowionymi przez British Rail Safety and Standards Board (RSSB), normami CEN-CENELEC i irlandzkimi normami krajowymi. Ich konstrukcja odbiega od wymogów określonych w tych normach i kodeksach tylko wtedy, gdy jest to konieczne do zapewnienia bezpiecznej integracji i kompatybilności pojazdów z siecią kolejową Irlandii w jej obecnym stanie.
- (9) Wagony środkowe B2 i pociągi zespołowe o stałym składzie, do których zostaną włączone, mają być wykorzystywane na obszarze geograficznym obejmującym całą sieć kolejową Irlandii, w którym stosuje się inną szerokość toru 1 600 mm, bez możliwości efektywnego wykorzystania komercyjnego na innych obszarach jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.
- (10) Sieć irlandzka jest połączona z siecią Irlandii Północnej. W dniu 31 stycznia 2020 r. Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej wystąpiło z Unii Europejskiej. W związku z tym Irlandia Północna stała się sąsiadującym z Unią Europejską państwem trzecim. W związku z tym Irlandia przestała dzielić granicę lądową z innym państwem członkowskim, a sieć kolejowa Irlandii została odizolowana od pozostałej części sieci kolejowej Unii Europejskiej.
- (11) Wniosek złożony przez Irlandię daje wystarczające gwarancje, że alternatywne przepisy, które mają być stosowane, wspomniane w motywach 7 i 8, zapewnią bezpieczną eksploatację tych wagonów w irlandzkiej sieci kolejowej.
- (12) W związku z tym Komisja uważa, że warunki określone w art. 7 ust. 1 lit. e) i art. 7 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/797 zostały spełnione,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Komisja przyjmuje wniosek Irlandii o niestosowanie rozporządzenia (UE) nr 1302/2014 i rozporządzenia (UE) nr 1303/2014 w odniesieniu do 101 wagonów środkowych B2, które będą eksploatowane w irlandzkiej sieci.

Po wprowadzeniu nowych wagonów do eksploatacji w irlandzkiej sieci władze Irlandii poinformują Komisję o numerach identyfikacyjnych nowych wagonów i odpowiednich ostatecznych składach stałych z ich wykorzystaniem.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Irlandii.

Sporządzono w Brukseli dnia 30 maja 2022 r.

W imieniu Komisji
Adina VĂLEAN
Członek Komisji