2024/909

22.3.2024

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2024/909

ze dne 19. března 2024,

kterým se přijímá žádost předložená Irskem podle čl. 7 odst. 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 o neuplatnění nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 (TSI PRM) na mezilehlé vozy třídy 22000 ICDMU – B2 ve vlastnictví společnosti Iarnród Éireann-Railway Undertaking

(oznámeno pod číslem C(2024)1680)

(Pouze anglické a irské znění je závazné)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii ([1]), a zejména na čl. 7 odst. 4 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Dne 21. září 2023 předložilo Irsko Komisi žádost o neuplatnění těchto bodů přílohy nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ([2]) (dále jen „TSI PRM“): bod 4.2.2.1.1 podbod 2, bod 4.2.2.1.2.1 podbod 8, bod 4.2.2.3.1 podbod 5, bod 4.2.2.7.2 podbod 6 a bod 4.2.2.7.3 podbod 4. Zmíněné body stanoví některé z ergonomických parametrů pro vozy, které jsou popsány v 10. až 14. bodě odůvodnění.

(2) Uvedená žádost byla podána na základě čl. 7 odst. 1 písm. e) směrnice (EU) 2016/797, který se vztahuje na železniční sítě oddělené mořem nebo v důsledku zvláštních zeměpisných podmínek od železniční sítě zbývající části Unie.

(3) Aby uspokojila rychle rostoucí poptávku cestujících po železničních spojích provozovaných jejím vozovým parkem, plánuje společnost Iarnród Éireann-Railway Undertaking (dále jen „společnost IÉ-RU“) získat dodatečnou kapacitu rozšířením stávajících pevných sestav o jeden nebo dva vozy. Za tímto účelem má společnost IÉ-RU rámcovou dohodu se společností Mitsui o dodávkách dalších mezilehlých vozů (vozů B2), které jsou nezbytné k rozšíření stávajících pevných sestav.

(4) Společnost Mitsui koncem roku 2022 dodala 41 vozů B2, přičemž dohoda obsahuje opci na dodání dalších 60 vozů, kterou lze využít do prosince 2026, což by počet vozů zvýšilo na 101.

(5) Vozy B2 byly již předmětem prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2022/856 ([3]), kterým Komise přijala žádost o neuplatnění některých ustanovení nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 ([4]) a (EU) č. 1303/2014 ([5]) na tyto vozy.

([1]) Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj.

([2]) Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 110, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/oj).

([3]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2022/856 ze dne 30. května 2022, kterým se přijímá žádost předložená Irskem podle čl. 7 odst. 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 o neuplatnění nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 a nařízení Komise (EU) č. 1303/2014 na mezilehlé vozy třídy 22000 ICDMU – „B2“ společnosti IÉ-RU (Úř. věst. L 150, 1.6.2022, s. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2022/856/oj).

([4]) Nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 228, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj).

([5]) Nařízení Komise (EU) č. 1303/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se „bezpečnosti v železničních tunelech“ železničního systému Evropské unie (Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 394, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1303/oj).

(6) Vozy B2 mají být začleněny do stávajících jednotek v pevných sestavách, které nejsou v souladu s TSI PRM. Uplatňování požadavků TSI PRM na vozy B2 by způsobilo problémy s kompatibilitou mezi vozy, které TSI PRM splňují, a vozy, které uvedené nařízení nesplňují, což by vedlo k nepřiměřeným technickým obtížím a složitosti výroby. Aby bylo například možné ve vlacích poskytovat dynamické vizuální informace jednotným a čitelným způsobem, bylo by nezbytné zavést nový software, vyměnit vnitřní displeje v celém vozovém parku a eventuálně kompletně přebudovat architekturu celého systému. Uplatnění požadavků TSI PRM na vozy B2 by rovněž způsobilo zpoždění při povolování vozů a vyžádalo by si dodatečné náklady.

(7) Jako zmírňující opatření Irsko navrhlo, aby nové vozy B2 měly stejnou konstrukci jako stávající vozy. Dotčené vozy B2 byly navrženy v souladu s příslušnými požadavky obsaženými v normách Railway Group Standards stanovených Britským výborem pro železniční bezpečnost a normy (RSSB), normách CEN-CENELEC a irských vnitrostátních normách. Jejich konstrukce se od požadavků uvedených norem a kodexů odchyluje pouze tam, kde je to nezbytné k zajištění bezpečného začlenění a kompatibility vozidel s irskou železniční sítí v jejím současném stavu.

(8) Z uplatnění požadavků TSI PRM by v porovnání s uvedenou konstrukcí plynuly zanedbatelné výhody, zatímco neuplatnění TSI PRM by bylo omezené na to, co je nezbytné pro kompatibilitu přístupnosti se stávajícími pevnými sestavami. Zkušenosti cestujících pravidelně využívajících stávající pevné sestavy poukazují na to, že navrhovaná alternativní ustanovení by splnila příslušné základní požadavky a kompenzovala každé neuplatnění TSI PRM.

(9) Pokud jde o bod 4.2.2.1.1 podbod 2 TSI PRM, je držadlo sedadla totožné s držadly, kterými jsou vybaveny stávající pevné sestavy. Splňuje požadavky TSI PRM na držadla ve všech aspektech kromě středu použitelné části držadla, který je o 15 mm vyšší, než stanoví TSI PRM.

(10) Pokud jde o bod 4.2.2.1.2.1 podbod 8 TSI PRM, je vyhrazené sedadlo totožné s vyhrazenými sedadly, která se používají ve stávajících pevných sestavách. Splňuje požadavky TSI PRM ve všech aspektech kromě užitečné sedací plochy, která je o necelé 1 % menší, než požaduje TSI PRM. Toto nevelké omezení neznesnadňuje přístupnost sedadla, a jsou-li toto sedadlo i sousedící vyhrazená sedadla používána, nedochází mezi cestujícími k narušení osobního prostoru.

(11) Pokud jde o bod 4.2.2.3.1 podbod 5 TSI PRM, jsou ovládací prvky pro otevírání a zavírání dveří totožné s prvky, které se používají ve stávajících pevných sestavách. Splňují požadavky TSI PRM ve všech aspektech kromě tlačítka pro otevírání dveří, které je umístěno pod tlačítkem k zavírání dveří.

(12) Pokud jde o bod 4.2.2.7.2 podbod 6 TSI PRM, je systém rezervace sedadel z hlediska rozměrů a vzhledu totožný se systémem, který se používá ve stávajících pevných sestavách. K označení vozu se používají písmena. Ta jsou uvedena na vozidle zvenčí na vnějších displejích s destinací. Výška písmen je 55 mm, a nikoli 70 mm, jak stanoví TSI PRM.

(13) Pokud jde o bod 4.2.2.7.3 podbod 4 TSI PRM, je vnitřní displej z hlediska rozměrů a vzhledu totožný s displeji, které se používají ve stávajících pevných sestavách. Splňuje požadavky TSI PRM ve všech aspektech kromě výšky znaků, která činí 35 mm, a nikoli 55 mm podle vzorce pro vzdálenost pro čtení stanoveného v TSI PRM.

(14) Vozy B2 a jednotky v pevných sestavách, do nichž mají být začleněny, jsou určeny k použití v zeměpisné oblasti zahrnující celou irskou železniční síť, která využívá jiný rozchod (1 600 mm), a není možné je smysluplně komerčně využít v jiných oblastech jednotného evropského železničního prostoru.

(15) Irská síť je propojena se sítí Severního Irska. Spojené království Velké Británie a Severního Irska vystoupilo z Evropské unie dne 31. ledna 2020. Severní Irsko se proto stalo sousední třetí zemí Evropské unie. Irsko tedy přestalo sdílet pozemní hranici s členským státem EU a železniční síť Irska je oddělena a izolována od železniční sítě zbývající části Evropské unie.

(16) Žádost předložená Irskem, a zejména informace uvedené v souboru dokumentů, je úplná, koherentní a stanoví vhodná alternativní opatření, která se mají použít.

(17) Komise se proto domnívá, že podmínky stanovené v čl. 7 odst. 1 písm. e) a čl. 7 odst. 4 směrnice (EU) 2016/797 jsou splněny,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Komise přijímá žádost Irska, aby se na 101 mezilehlých vozů třídy 22000 ICDMU – B2 (dále jen „vozy B2“), které budou provozovány v irské síti, neuplatnil bod 4.2.2.1.1 podbod 2, bod 4.2.2.1.2.1 podbod 8, bod 4.2.2.3.1 podbod 5, bod 4.2.2.7.2 podbod 6 a bod 4.2.2.7.3 podbod 4 přílohy nařízení (EU) č. 1300/2014.

Článek 2

Nejpozději do 31. prosince 2026 sdělí Irsko Komisi identifikační čísla vozů B2 a jejich příslušných pevných sestav pro každou šarži vozů B2 uvedených do provozu v irské železniční síti.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Irsku.

V Bruselu dne 19. března 2024.

Za Komisi
Adina-Ioana VĂLEAN
členka Komise