Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2024/909

22.3.2024

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2024/909 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 19ης Μαρτίου 2024

για την αποδοχή αίτησης που υπέβαλε η Ιρλανδία δυνάμει του άρθρου 7 παράγραφος 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη μη εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1300/2014 της Επιτροπής (ΤΠΔ PRM) σε ενδιάμεσα οχήματα κλάσης 22000 ICDMU — B2 που ανήκουν στη σιδηροδρομική επιχείρηση «Iarnród Éireann»

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2024) 1680]

(Τα κείμενα στην αγγλική και την ιρλανδική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ([1]), και ιδίως το άρθρο 7 παράγραφος 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Στις 21 Σεπτεμβρίου 2023 η Ιρλανδία υπέβαλε στην Επιτροπή αίτηση για μη εφαρμογή των ακόλουθων σημείων του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1300/2014 της Επιτροπής ([2]) (στο εξής: ΤΠΔ PRM): 4.2.2.1.1(2), 4.2.2.1.2.1(8), 4.2.2.3.1(5), 4.2.2.7.2(6) και 4.2.2.7.3(4). Στα σημεία αυτά παρατίθενται ορισμένες εργονομικές παράμετροι φορταμαξών, όπως περιγράφονται λεπτομερώς στις αιτιολογικές σκέψεις 10 έως 14.

(2) Η εν λόγω αίτηση υποβλήθηκε βάσει του άρθρου 7 παράγραφος 1 στοιχείο ε) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797, το οποίο καλύπτει σιδηροδρομικά δίκτυα που είναι αποκομμένα ή απομονωμένα από τη θάλασσα ή αποκομμένα λόγω ιδιαίτερων γεωγραφικών συνθηκών από το σιδηροδρομικό δίκτυο της υπόλοιπης Ένωσης.

(3) Προκειμένου να ανταποκριθεί στην ταχέως αυξανόμενη ζήτηση επιβατικών δρομολογίων στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες που εκτελούνται από τον στόλο της, η σιδηροδρομική επιχείρηση «Iarnród Éireann» (στο εξής: IÉ-RU) σχεδιάζει την απόκτηση επιπλέον μεταφορικής ικανότητας με την επέκταση ορισμένων υφιστάμενων συρμών σταθερού σχηματισμού κατά ένα ή δύο οχήματα. Για τον σκοπό αυτόν, η IÉ-RU έχει συνάψει συμφωνία-πλαίσιο με την Mitsui για την προμήθεια των πρόσθετων ενδιάμεσων οχημάτων (στο εξής: οχήματα B2) που απαιτούνται για την επέκταση των υφιστάμενων σταθερών σχηματισμών.

(4) Η Mitsui προμήθευσε 41 οχήματα B2 στα τέλη του 2022, η δε συμφωνία προβλέπει δικαίωμα προμήθειας 60 επιπλέον οχημάτων, το οποίο μπορεί να ασκηθεί έως τον Δεκέμβριο του 2026, για συνολικά 101 οχήματα.

(5) Τα οχήματα B2 έχουν ήδη αποτελέσει αντικείμενο της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2022/856 της Επιτροπής ([3]), με την οποία η Επιτροπή αποδέχθηκε ότι ορισμένες διατάξεις των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής ([4]) και (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 της Επιτροπής ([5]) δεν θα εφαρμόζονται στα εν λόγω αυτοκίνητα.

([1]) ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj.

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1300/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας για την προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ένωσης για τα άτομα με αναπηρία και άτομα με μειωμένη κινητικότητα (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 110, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/oj).

([3]) Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2022/856 της Επιτροπής, της 30ής Μαΐου 2022, για την αποδοχή αιτήματος που υπέβαλε η Ιρλανδία σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη μη εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 της Επιτροπής για ενδιάμεσα οχήματα κλάσης 22000 ICDMU — «B2» της IÉ-RU (ΕΕ L 150 της 1.6.2022, σ. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2022/856/oj).

([4]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1302/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για το υποσύστημα «Τροχαίο υλικό — Μηχανές και επιβατικό τροχαίο υλικό» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 228, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj).

([5]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1303/2014 της Επιτροπής, της 18ης Νοεμβρίου 2014, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας που αφορά την «ασφάλεια στις σιδηροδρομικές σήραγγες» του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 356 της 12.12.2014, σ. 394, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1303/oj).

(6) Τα οχήματα B2 θα ενσωματωθούν σε υφιστάμενους συρμούς σταθερού σχηματισμού που δεν είναι σύμφωνοι με την ΤΠΔ PRM. Η εφαρμογή των απαιτήσεων της ΤΠΔ PRM στα οχήματα B2 θα προκαλούσε προβλήματα συμβατότητας μεταξύ οχημάτων συμμορφούμενων και μη συμμορφούμενων με την ΤΠΔ PRM, με αποτέλεσμα δυσανάλογες τεχνικές δυσκολίες και περιπλοκές στην παραγωγή. Για παράδειγμα, για την παροχή δυναμικών οπτικών πληροφοριών με ομοιόμορφο και ευανάγνωστο τρόπο σε επίπεδο αμαξοστοιχίας χρειάζεται νέο λογισμικό, αντικατάσταση των εσωτερικών οθονών σε ολόκληρο τον στόλο και, ενδεχομένως, εξολοκλήρου νέος σχεδιασμός της αρχιτεκτονικής του συστήματος. Η εφαρμογή των απαιτήσεων της ΤΠΔ PRM στα οχήματα B2 θα καθυστερούσε επίσης την έγκριση οχημάτων και θα συνεπαγόταν πρόσθετο κόστος.

(7) Ως μέτρο μετριασμού, η Ιρλανδία πρότεινε τα οχήματα B2 να έχουν τον ίδιο σχεδιασμό με τα υφιστάμενα οχήματα. Τα εν λόγω οχήματα B2 σχεδιάστηκαν σύμφωνα με τις σχετικές απαιτήσεις των προτύπων του ομίλου σιδηροδρόμων που έχουν θεσπιστεί από το Συμβούλιο Ασφάλειας και Προτύπων των Βρετανικών Σιδηροδρόμων [British Rail Safety and Standards Board (RSSB)], τα πρότυπα CEN-Cenelec και τα ιρλανδικά εθνικά πρότυπα. Ο σχεδιασμός τους αποκλίνει από τις απαιτήσεις των εν λόγω προτύπων και κωδίκων μόνο σε περίπτωση που αυτό είναι αναγκαίο για τη διασφάλιση της ασφαλούς ενσωμάτωσης και συμβατότητας των οχημάτων με το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ιρλανδίας στην τρέχουσα κατάστασή του.

(8) Η εφαρμογή των απαιτήσεων της ΤΠΔ PRM θα παρείχε μόνο αμελητέα οφέλη σε σχέση με τον εν λόγω σχεδιασμό, ενώ η μη εφαρμογή της ΤΠΔ PRM θα περιορίζεται στον βαθμό που απαιτείται για τη συμβατότητα της προσβασιμότητας με τους υφιστάμενους σταθερούς σχηματισμούς. Όπως αποδεικνύεται από τους τακτικούς επιβάτες των υφιστάμενων σταθερών σχηματισμών, οι προτεινόμενες εναλλακτικές διατάξεις συνάδουν με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις και αντισταθμίζουν κάθε μη εφαρμογή της ΤΠΔ PRM.

(9) Όσον αφορά το σημείο 4.2.2.1.1(2) της ΤΠΔ PRM, οι χειρολαβές των καθισμάτων είναι ίδιες με εκείνες που είναι εγκατεστημένες στους υφιστάμενους σταθερούς σχηματισμούς. Πληρούν τις απαιτήσεις της ΤΠΔ PRM για τις χειρολαβές σε όλες τις πτυχές εκτός από το κέντρο της χρησιμοποιούμενης χειρολαβής, το οποίο βρίσκεται σε ύψος 15 mm υψηλότερο από το προδιαγραφόμενο στην ΤΠΔ PRM ύψος.

(10) Όσον αφορά το σημείο 4.2.2.1.2.1(8) της ΤΠΔ PRM, τα καθίσματα προτεραιότητας είναι ίδια με εκείνα που χρησιμοποιούνται στους υφιστάμενους σταθερούς σχηματισμούς. Είναι σύμφωνα με την ΤΠΔ PRM σε όλες τις πτυχές εκτός από την ωφέλιμη επιφάνεια της έδρας καθίσματος, η οποία είναι κατά λιγότερο από 1 % μικρότερη από εκείνη που απαιτείται βάσει της ΤΠΔ PRM. Αυτή η μικρή μείωση δεν εμποδίζει τη δυνατότητα πρόσβασης στο κάθισμα και, όταν αυτό χρησιμοποιείται, δεν έχει ως αποτέλεσμα οι επιβάτες που κάθονται σε παρακείμενα καθίσματα προτεραιότητας να καταλαμβάνουν χώρο άλλων επιβατών.

(11) Όσον αφορά το σημείο 4.2.2.3.1(5) της ΤΠΔ PRM, οι διατάξεις για το άνοιγμα και το κλείσιμο της θύρας είναι ίδιες με εκείνες που χρησιμοποιούνται στους υφιστάμενους σταθερούς σχηματισμούς. Είναι σύμφωνες με την ΤΠΔ PRM σε όλες τις πτυχές εκτός από το κουμπί ανοίγματος, το οποίο βρίσκεται κάτω από το κουμπί κλεισίματος.

(12) Όσον αφορά το σημείο 4.2.2.7.2(6) της ΤΠΔ PRM, το σύστημα κράτησης θέσεων είναι ίδιο με εκείνο που χρησιμοποιείται στους υφιστάμενους σταθερούς σχηματισμούς ως προς τις διαστάσεις και την εμφάνιση. Για την ταυτοποίηση των οχημάτων χρησιμοποιούνται γράμματα. Τα γράμματα αναγράφονται στο εξωτερικό του οχήματος στις εξωτερικές οθόνες που αναφέρουν τον προορισμό. Το μέγεθος των γραμμάτων είναι 55 mm αντί 70 mm, όπως προβλέπεται στην ΤΠΔ PRM.

(13) Όσον αφορά το σημείο 4.2.2.7.3(4) της ΤΠΔ PRM, οι εσωτερικές οθόνες είναι ίδιες με εκείνες που χρησιμοποιούνται στους υφιστάμενους σταθερούς σχηματισμούς ως προς τις διαστάσεις και την εμφάνιση. Είναι σύμφωνες με την ΤΠΔ PRM σε όλες τις πτυχές εκτός από το ύψος χαρακτήρων, το οποίο είναι 35 mm αντί 55 mm, όπως προβλέπεται από τον τύπο απόστασης ανάγνωσης της ΤΠΔ PRM.

(14) Τα οχήματα B2 και οι συρμοί σταθερού σχηματισμού στους οποίους θα συμπεριληφθούν προβλέπεται να χρησιμοποιηθούν στη γεωγραφική περιοχή που καλύπτει όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ιρλανδίας, το οποίο χρησιμοποιεί διαφορετικό εύρος σιδηροτροχιών (1 600 mm), χωρίς δυνατότητα βιώσιμης εμπορικής επαναχρησιμοποίησης σε άλλες περιοχές του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου.

(15) Το ιρλανδικό δίκτυο συνδέεται με το δίκτυο της Βόρειας Ιρλανδίας. Το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας αποχώρησε από την Ευρωπαϊκή Ένωση την 31η Ιανουαρίου 2020. Ως εκ τούτου, η Βόρεια Ιρλανδία έχει καταστεί γειτονική τρίτη χώρα με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Κατά συνέπεια, η Ιρλανδία έπαυσε να έχει χερσαία σύνορα με άλλο κράτος μέλος, και το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ιρλανδίας έχει αποκοπεί και απομονωθεί από το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(16) Η αίτηση που υπέβαλε η Ιρλανδία, και ειδικότερα οι πληροφορίες που περιέχονται στον φάκελο, είναι πλήρεις, συνεπείς και προβλέπουν την εφαρμογή κατάλληλων εναλλακτικών μέτρων.

(17) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι πληρούνται οι όροι του άρθρου 7 παράγραφος 1 στοιχείο ε) και του άρθρου 7 παράγραφος 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η αίτηση της Ιρλανδίας να μην εφαρμόσει τα σημεία 4.2.2.1.1(2), 4.2.2.1.2.1(8), 4.2.2.3.1(5), 4.2.2.7.2(6) και 4.2.2.7.3(4) του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1300/2014 σε 101 ενδιάμεσα οχήματα κλάσης 22000 ICDMU — B2 (στο εξής: οχήματα B2) που θα λειτουργούν στο ιρλανδικό δίκτυο, γίνεται δεκτή από την Επιτροπή.

Άρθρο 2

Η Ιρλανδία κοινοποιεί στην Επιτροπή τους αναγνωριστικούς αριθμούς των οχημάτων B2 και των αντίστοιχων σταθερών σχηματισμών τους, για κάθε παρτίδα οχημάτων B2 που τίθεται σε λειτουργία στο ιρλανδικό δίκτυο, το αργότερο έως την 31η Δεκεμβρίου 2026.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιρλανδία.

Βρυξέλλες, 19 Μαρτίου 2024.

Για την Επιτροπή
Adina-Ioana VĂLEAN
Μέλος της Επιτροπής