2024/909

22.3.2024

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2024/909 DE LA COMISIÓN

de 19 de marzo de 2024

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 1300/2014 de la Comisión (ETI PMR) a los coches intermedios de la clase 22000 ICDMU — B2 propiedad de Iarnród Éireann-Railway Undertaking

[notificada con el número C(2024) 1680]

(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 21 de septiembre de 2023, Irlanda presentó a la Comisión una solicitud de no aplicación de los siguientes puntos del anexo del Reglamento (UE) n.º 1300/2014 de la Comisión sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a las personas de movilidad reducida ([2]) («ETI PMR»): 4.2.2.1.1, apartado 2); 4.2.2.1.2.1, apartado 8); 4.2.2.3.1, apartado 5); 4.2.2.7.2, apartado 6) y 4.2.2.7.3, apartado 4). En estos puntos se exponen algunos de los parámetros ergonómicos de los vagones, como se detalla en los considerandos 10 a 14.

(2) 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.

(3) Para satisfacer la creciente demanda por parte de los pasajeros de servicios ferroviarios operados por su flota, Iarnród Éireann-Railway Undertaking («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 Mitsui para el suministro de los coches intermedios adicionales (coches B2) necesarios para ampliar los trenes de composición indeformable existentes.

(4) Mitsui suministró 41 coches B2 a finales de 2022 y, en virtud del acuerdo, existe una opción para el suministro de otros 60 coches que puede ejercerse hasta diciembre de 2026, lo que elevaría el total de coches a 101.

(5) Los coches B2 ya han sido objeto de la Decisión de Ejecución (UE) 2022/856 de la Comisión ([3]), en la que la Comisión aceptó que determinadas disposiciones de sus Reglamentos (UE) n.º 1302/2014 ([4]) y (UE) n.º 1303/2014 ([5]) no se aplicaran a dichos coches.

([1]) DO L 138 de 26.5.2016, p. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj.

([2]) Reglamento (UE) n.º 1300/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la accesibilidad del sistema ferroviario de la Unión para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida (DO L 356 de 12.12.2014, p. 110, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/oj).

([3]) 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 (DO L 150 de 1.6.2022, p. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2022/856/oj).

([4]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj).

([5]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1303/oj).

(6) Los coches B2 deben incluirse en los trenes de composición indeformable existentes que no cumplan la ETI PMR. La aplicación de los requisitos de las ETI PMR a los coches B2 crearía problemas de compatibilidad entre los vehículos conformes con las ETI PMR y los no conformes, lo que daría lugar a dificultades técnicas desproporcionadas y a complicaciones en la producción. Por ejemplo, proporcionar información visual dinámica de manera uniforme y legible a nivel de tren requeriría nuevos programas informáticos, la sustitución de las pantallas internas en toda la flota y, potencialmente, un diseño completamente nuevo de la arquitectura del sistema. La aplicación de los requisitos de la ETI PMR a los coches B2 también retrasaría la autorización de vehículos e implicaría costes adicionales.

(7) Como medida de mitigación, Irlanda ha propuesto que los coches B2 tengan el mismo diseño que los vehículos existentes. Los coches B2 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.

(8) La aplicación de los requisitos de la ETI PMR aportaría beneficios insignificantes sobre ese diseño, mientras que su no aplicación se limitaría a lo estrictamente necesario para la compatibilidad de la accesibilidad con los trenes de composición indeformable existentes. Como demuestran los viajeros regulares de los trenes de composición indeformable existentes, las disposiciones alternativas propuestas cumplirían los requisitos esenciales pertinentes y compensarían la no aplicación de la ETI PMR.

(9) En relación con el punto 4.2.2.1.1, apartado 2) de la ETI PMR, el asidero de los asientos es el mismo que el instalado en los trenes de composición indeformable existentes. Cumple los requisitos de la ETI PMR aplicables a los asideros en todos los aspectos excepto por lo que se refiere al centro de la parte utilizable del asidero, que está situado 15 mm más alto de lo que prescribe la ETI PMR.

(10) En relación con el punto 4.2.2.1.2.1, apartado 8) de la ETI PMR, el asiento prioritario es el mismo que el utilizado en los trenes de composición indeformable existentes. Es conforme con la ETI PMR en todos los aspectos excepto por lo que se refiere a la superficie útil para sentarse, que es inferior en menos de un 1 % a la exigida por la ETI PMR. Esta pequeña reducción no impide la accesibilidad al asiento y, cuando se utiliza, no hace que los pasajeros sentados en asientos prioritarios contiguos ocupen el espacio de los demás.

(11) En relación con el punto 4.2.2.3.1, apartado 5) de la ETI PMR, los controles de apertura y cierre son los mismos que los utilizados en los trenes de composición indeformable existentes. Son conformes con la ETI PMR en todos los aspectos excepto por lo que se refiere al botón de apertura, que se encuentra debajo del botón de cierre.

(12) En relación con el punto 4.2.2.7.2, apartado 6) de la ETI PMR, el sistema de reserva de asientos es el mismo que el utilizado en los trenes de composición indeformable existentes, en cuanto a dimensiones y aspecto. Utiliza letras para identificar los vehículos. Las letras se muestran en el exterior del vehículo en las pantallas de destino externas. La altura de las letras es de 55 mm en lugar de los 70 mm que prescribe la ETI PMR.

(13) En relación con el punto 4.2.2.7.3, apartado 4) de la ETI PMR, las pantallas internas son las mismas que las utilizadas en los trenes de composición indeformable existentes, en cuanto a dimensiones y aspecto. Son conformes con la ETI PMR en todos los aspectos excepto por lo que se refiere a la altura de los caracteres, que es de 35 mm en lugar de los 55 mm que prescribe la fórmula de la distancia de visualización de la ETI PMR.

(14) Está previsto que los coches 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.

(15) 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 ha dejado de compartir una frontera terrestre con otro Estado miembro y la red ferroviaria de Irlanda ha quedado separada y aislada del resto de la red ferroviaria de la Unión Europea.

(16) La solicitud presentada por Irlanda, y en particular la información contenida en el expediente, es completa y coherente y prevé la aplicación de medidas alternativas adecuadas.

(17) 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 puntos 4.2.2.1.1, apartado 2); 4.2.2.1.2.1, apartado 8); 4.2.2.3.1, apartado 5); 4.2.2.7.2, apartado 6) y 4.2.2.7.3, apartado 4), del anexo del Reglamento (UE) n.º 1300/2014 a 101 coches intermedios de la clase 22000 ICDMU — B2 («coches B2») que operarán en la red irlandesa.

Artículo 2

Irlanda comunicará a la Comisión los números de identificación de los coches B2 y sus respectivos trenes de composición indeformable, para cada lote de coches B2 puestos en funcionamiento en la red irlandesa, y a más tardar el 31 de diciembre de 2026.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión es Irlanda.

Hecho en Bruselas, el 19 de marzo de 2024.

Por la Comisión
Adina-Ioana VĂLEAN
Miembro de la Comisión