2024/909

22.3.2024

KOMISJONI RAKENDUSOTSUS (EL) 2024/909,

19. märts 2024,

millega kiidetakse heaks Iirimaa poolt vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 artikli 7 lõikele 4 esitatud taotlus mitte kohaldada komisjoni määrust (EL) nr 1300/2014 (piiratud liikumisvõimega inimeste KTK) klassi 22000 ICDMU kuuluvate rongide B2-tüüpi vahevagunite suhtes, mille omanik on raudteeveo-ettevõtja Iarnród Éireann

(teatavaks tehtud numbri C(2024) 1680 all)

(Ainult inglis- ja iirikeelne tekst on autentsed)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiivi (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta, ([1]) eriti selle artikli 7 lõiget 4,

ning arvestades järgmist:

(1) Iirimaa esitas 21. septembril 2023 komisjonile taotluse mitte kohaldada komisjoni määruse (EL) nr 1300/2014 ([2]) (piiratud liikumisvõimega inimeste KTK) lisa järgmisi punkt: punkti 4.2.2.1.1 alapunkt 2, punkti 4.2.2.1.2.1 alapunkt 8, punkti 4.2.2.3.1 alapunkt 5, punkti 4.2.2.7.2 alapunkt 6 ja punkti 4.2.2.7.3 alapunkt 4. Nendes punktides on esitatud mõned vagunite ergonoomilised parameetrid, mida on üksikasjalikult kirjeldatud põhjendustes 10–14.

(2) Taotlus esitati vastavalt direktiivi (EL) 2016/797 artikli 7 lõike 1 punktile e, milles käsitletakse raudteevõrke, mis ei ole ühendatud ülejäänud liidu raudteevõrguga või on sellest eraldatud merega või geograafiliste eritingimuste tõttu.

(3) Selleks et rahuldada reisijate kiiresti kasvavat nõudlust rongidega osutatavate raudteeteenuste järele, kavatseb raudteeveo-ettevõtja Iarnród Éireann (edaspidi „IÉ–RU“) suurendada oma läbilaskevõimet, lisades olemasolevatele püsivatele rongikoosseisudele ühe või kaks vagunit. Nii on IÉ-RU sõlminud ettevõtjaga Mitsui raamlepingu, et tarnida olemasolevate püsivate rongikoosseisude suurendamiseks täiendavaid vahevaguneid (edaspidi „B2-tüüpi vagunid“).

(4) Ettevõtja Mitsui tarnis 2022. aasta lõpus 41 B2-tüüpi vagunit ja kokkuleppe kohaselt on kuni 2026. aasta detsembrini võimalik tarnida veel 60 vagunit, mis teeb kokku 101 vagunit.

(5) B2-tüüpi vaguneid on juba käsitletud komisjoni rakendusotsuses (EL) 2022/856, ([3]) milles komisjon andis nõusoleku, et kõnealuste vagunite suhtes ei kohaldata määruste (EL) nr 1302/2014 ([4]) ja (EL) nr 1303/2014 ([5]) teatavaid sätteid.

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

([2]) Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1300/2014, milles käsitletakse koostalitluse tehnilist kirjeldust seoses puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestele juurdepääsuvõimaluste tagamisega Euroopa Liidu raudteesüsteemis (ELT L 356, 12.12.2014, lk 110, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/oj).

([3]) Komisjoni 30. mai 2022. aasta rakendusotsus (EL) 2022/856, millega kiidetakse heaks Iirimaa poolt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/797 artikli 7 lõike 4 kohaselt esitatud taotlus mitte kohaldada komisjoni määrust (EL) nr 1302/2014 ja komisjoni määrust (EL) nr 1303/2014 klassi 22000 ICDMU kuuluvate rongide B2-tüüpi vahepealsete vagunite suhtes, mida käitab ettevõtja IÉ–RU (ELT L 150, 1.6.2022, lk 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2022/856/oj).

([4]) Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1302/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi veeremi allsüsteemi „vedurid ja reisijateveoveerem“ koostalitluse tehnilist kirjeldust (ELT L 356, 12.12.2014, lk 228, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj).

([5]) Komisjoni 18. novembri 2014. aasta määrus (EL) nr 1303/2014, milles käsitletakse Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse tehnilist kirjeldust „Raudteetunnelite ohutus“ (ELT L 356, 12.12.2014, lk 394, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1303/oj).

(6) Kõnealused B2-tüüpi vagunid on kavas lisada olemasolevatele püsivatele rongikoosseisudele, mis ei vasta piiratud liikumisvõimega isikute KTK-le. Piiratud liikumisvõimega isikute KTK kohaldamise korral B2-tüüpi vagunite suhtes tekiksid piiratud liikumisvõimega isikute KTK-le vastavate ja KTK-le mittevastavate veeremiüksuste vahel ühilduvusprobleemid, mis põhjustaksid ebaproportsionaalseid tehnilisi probleeme ja muudaksid tootmise keerukaks. Nii tuleks näiteks selleks, et pakkuda muutuvat visuaalset teavet kõikides rongides ühtsel ja loetaval viisil, hankida uus tarkvara, vahetada välja kõik rongipargi infotablood ning võimalik, et ümber korraldada kogu süsteemi arhitektuur. Ühtlasi pikendaks piiratud liikumisvõimega isikute KTK nõuete kohaldamine B2-tüüpi vagunite suhtes veeremiüksuse lubade väljaandmise menetlust ja tekitaks lisakulusid.

(7) Leevendusmeetmena on Iirimaa teinud ettepaneku, et kõnealuste B2-tüüpi vagunite konstruktsioon oleks sama mis olemasolevatel veeremiüksustel. Kõnealused B2-tüüpi vagunid projekteeriti kooskõlas Briti raudteeohutuse ja -standardite nõukogu (RSSB) kehtestatud asjakohaste standarditega (Railway Group Standards), Euroopa Standardikomitee (CEN) ja Euroopa Elektrotehnika Standardikomitee (Cenelec) standardite ning Iirimaa riiklike standarditega. Nende konstruktsioon kaldub kõnealuste standardite ja reeglite nõuetest kõrvale üksnes niivõrd, kui see on vajalik, et tagada veeremiüksuste ohutu integreerimine ja ühilduvus Iirimaa raudteevõrguga selle praegusel kujul.

(8) Piiratud liikumisvõimega isikute KTK nõuete kohaldamine kõnealuse konstruktsiooniga võrreldes tooks ebaolulist kasu, samas kui piiratud liikumisvõimega isikute KTK mittekohaldamine piirduks üksnes sellega, mis on vajalik juurdepääsetavuse osas ühilduvuse tagamiseks olemasolevate püsivate rongikoosseisudega. Olemasolevate püsivate rongikoosseisude tavareisijate kogemus on näidanud, et kavandatud alternatiivsed sätted oleksid kooskõlas asjakohaste oluliste nõuetega ja kompenseeriksid piiratud liikumisvõimega isikute KTK mittekohaldamise.

(9) Olemasolevates püsivates rongikoosseisudes istmete külge paigaldatud käepidemed on kooskõlas piiratud liikumisvõimega isikute KTK punkti 4.2.2.1.1 alapunktis 2 esitatud kirjeldusega. Need vastavad kõikidele piiratud liikumisvõimega isikute KTK-s käepidemete suhtes kehtestatud nõuetele, välja arvatud asjaolu, et käepideme kasutatava osa keskpaik on piiratud liikumisvõimega isikute KTK-s ettenähtust 15 mm kõrgem.

(10) Olemasolevatele püsivatele rongikoosseisudele paigaldatud eelisõigusistmed on kooskõlas piiratud liikumisvõimega isikute KTK punkti 4.2.2.1.2.1 alapunktis 8 esitatud kirjeldusega. Need vastavad kõikidele piiratud liikumisvõimega isikute KTK-s eelisõigusistmete suhtes kohaldatavatele nõuetele, välja arvatud asjaolu, et nende kasulik istumispind on piiratud liikumisvõimega isikute KTK-s ettenähtust alla 1 % väiksem. Selline ebaoluline vahe ei takista juurdepääsu istmele ja kõrvuti asuvatel eelisõigusistmetel istuvaid reisijad ei asu nii lähestikku, et nad üksteisega kokku puutuksid.

(11) Olemasolevates püsivates rongikoosseisudes uste avamiseks ja sulgemiseks kasutatavad juhtseadmed on kooskõlas piiratud liikumisvõimega isikute KTK punkti 4.2.2.3.1 alapunktis 5 esitatud kirjeldusega. Need vastavad kõikidele piiratud liikumisvõimega isikute KTK-s juhtseadmete suhtes kohaldatavatele nõuetele, välja arvatud asjaolu, et ukse avamiseks ette nähtud nupp asub ukse sulgemiseks ette nähtud nupust allpool.

(12) Olemasolevates püsivates rongikoosseisudes paiknevate istekohtade broneerimissüsteemi mõõtmed ja välimus on kooskõlas piiratud liikumisvõimega isikute KTK punkti 4.2.2.7.2 alapunktis 6 esitatud kirjeldusega. Veeremiüksuste eristamiseks kasutatakse tähti. Veeremiüksust eristavad tähed on märgitud veeremiüksuse välisküljel sihtjaama kuvamiseks kasutataval infotablool, mis asub rongi välisküljel. Tähe kõrgus on piiratud liikumisvõimega inimeste KTKs ette nähtud 70 mm asemel 55 mm.

(13) Olemasolevate püsivate rongikoosseisude veeremisiseste infotabloode mõõtmed ja välimus on kooskõlas piiratud liikumisvõimega isikute KTK punkti 4.2.2.7.3 alapunktis 4 esitatud kirjeldusega. Need vastavad kõikidele piiratud liikumisvõimega inimeste KTK-s kehtestatud nõuetele, välja arvatud tähemärgi kõrgus, mis on piiratud liikumisvõimega inimeste KTK-s ette nähtud 55 mm asemel 35 mm.

(14) B2-tüüpi vaguneid ja püsivaid rongikoosseise, millele need lisatakse, on kavas kasutada geograafilises piirkonnas, mis hõlmab kogu Iirimaa raudteevõrku, kus kasutatakse erinevat rööpmelaiust 1 600 mm, ja neid ei ole võimalik ärilisel otstarbel taaskasutada muudes ühtse Euroopa raudteepiirkonna osades.

(15) Iirimaa raudteevõrk on ühendatud Põhja-Iirimaa võrguga. Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriik astus Euroopa Liidust välja 31. jaanuaril 2020. Seetõttu on Põhja-Iirimaast saanud Euroopa Liidu naabruses asuv kolmas riik. Sellest tulenevalt ei jaga Iirimaa enam maismaapiiri kaasliikmesriigiga ja Iirimaa raudteevõrk on eraldatud ülejäänud Euroopa Liidu raudteevõrgust.

(16) Iirimaa esitatud taotlus ja eelkõige toimikus sisalduv teave on täielik ja ühtne ning selles on ette nähtud asjakohased alternatiivsed meetmed.

(17) Seepärast leiab komisjon, et direktiivi (EL) 2016/797 artikli 7 lõike 1 punktis e ja artikli 7 lõikes 4 sätestatud tingimused on täidetud,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Komisjon kiidab heaks Iirimaa taotluse mitte kohaldada määruse (EL) nr 1300/2014 lisa punkti 4.2.2.1.1 alapunkti 2, punkti 4.2.2.1.2.1 alapunkti 8, punkti 4.2.2.3.1 alapunkti 5, punkti 4.2.2.7.2 alapunkti 6 ja punkti 4.2.2.7.3 alapunkti 4 klassi 22000 ICDMU kuuluvate rongide 101 B2-tüüpi vahevaguni suhtes, mida hakatakse käitama Iirimaa raudteevõrgus.

Artikkel 2

Iirimaa teatab komisjonile iga Iirimaa võrgus kasutusele võetud B2-tüüpi vagunite partii puhul kõikide B2-tüüpi vagunite ja nende püsivate rongikoosseisude identifitseerimisnumbrid hiljemalt 31. detsembriks 2026.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud Iirimaale.

Brüssel, 19. märts 2024

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Adina-Ioana VĂLEAN