2024/909

22.3.2024

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2024/909 DELLA COMMISSIONE

del 19 marzo 2024

relativa all'accettazione di una domanda, presentata dall'Irlanda a norma dell'articolo 7, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, di non applicazione del regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione (STI PMR) ai vagoni intermedi ICDMU – B2 classe 22000 di proprietà di Iarnród Éireann-Railway Undertaking

[notificata con il numero C(2024) 1680]

(I testi in lingua inglese e irlandese sono i soli facenti fede)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea ([1]), in particolare l'articolo 7, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

(1) Il 21 settembre 2023 l'Irlanda ha presentato alla Commissione una domanda di non applicazione dei seguenti punti dell'allegato del ([2])regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione («STI PMR»): 4.2.2.1.1, punto (2), 4.2.2.1.2.1, punto (8), 4.2.2.3.1, punto (5), 4.2.2.7.2, punto (6), e 4.2.2.7.3, punto (4). Tali punti stabiliscono alcuni parametri ergonomici dei carri, come illustrato ai considerando da 10 a 14.

(2) La domanda è stata presentata in base all'articolo 7, paragrafo 1, lettera e), della direttiva (UE) 2016/797, che riguarda le reti ferroviarie separate o isolate per la presenza del mare o separate dalla rete ferroviaria del resto dell'Unione a causa di condizioni geografiche particolari.

(3) Al fine di rispondere al rapido aumento della domanda, da parte dei passeggeri, dei servizi ferroviari prestati dalla sua flotta, Iarnród Éireann-Railway Undertaking («IÉ-RU») prevede di ottenere capacità supplementari estendendo di uno o due vagoni un certo numero di composizioni bloccate esistenti. A tal fine IÉ-RU ha concluso un accordo quadro con Mitsui per la fornitura dei veicoli intermedi supplementari (vagoni B2) necessari per estendere le composizioni bloccate esistenti.

(4) Mitsui ha fornito 41 vagoni B2 alla fine del 2022 e nell'ambito dell'accordo è prevista un'opzione per la fornitura di altri 60 vagoni che può essere esercitata fino al dicembre 2026, portando il totale dei vagoni a 101.

(5) I vagoni B2 sono già stati oggetto della decisione di esecuzione (UE) 2022/856 della Commissione ([3]), nella quale la Commissione ha accettato che determinate disposizioni dei suoi regolamenti (UE) n. 1302/2014 ([4]) e (UE) n. 1303/2014 ([5]) non si applicassero a tali vagoni.

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

([2]) Regolamento (UE) n. 1300/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 110, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/oj).

([3]) Decisione di esecuzione (UE) 2022/856 della Commissione, del 30 maggio 2022, relativa all'accettazione di una domanda presentata dall'Irlanda a norma dell'articolo 7, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio di non applicazione dei regolamenti (UE) n. 1302/2014 e (UE) n. 1303/2014 della Commissione ai vagoni intermedi ICDMU — «B2» classe 22000 utilizzati da IÉ-RU (GU L 150 dell'1.6.2022, pag. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2022/856/oj).

([4]) Regolamento (UE) n. 1302/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo a una specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile – Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri» del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 228, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj).

([5]) Regolamento (UE) n. 1303/2014 della Commissione, del 18 novembre 2014, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità concernente la «sicurezza nelle gallerie ferroviarie» del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 356 del 12.12.2014, pag. 394, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1303/oj).

(6) I vagoni B2 sono destinati a essere inclusi in complessi automotore in composizione bloccata esistenti non conformi alla STI PMR. L'applicazione dei requisiti della STI PMR ai vagoni B2 creerebbe problemi di compatibilità tra veicoli conformi e non conformi alla STI PMR, con conseguenti difficoltà tecniche e complessità nella produzione sproporzionate. Ad esempio, per fornire informazioni visive dinamiche in modo uniforme e leggibile a livello di treno sarebbero necessari un nuovo software, la sostituzione dei display interni su tutta la flotta e, potenzialmente, un progetto completamente nuovo dell'architettura del sistema. Inoltre, l'applicazione dei requisiti della STI PMR ai vagoni B2 ritarderebbe l'autorizzazione dei veicoli e comporterebbe costi aggiuntivi.

(7) Quale misura di mitigazione, l'Irlanda ha proposto di progettare i vagoni B2 sul modello dei veicoli esistenti. I vagoni B2 in questione sono stati progettati secondo quanto prescritto dalle norme del gruppo ferroviario istituito dal British Rail Safety and Standards Board (RSSB), dalle norme CEN-Cenelec e dalle norme nazionali irlandesi. Il loro progetto si discosta dalle prescrizioni di tali norme e codici solo laddove necessario per garantire l'integrazione in condizioni di sicurezza e la compatibilità dei veicoli con la rete ferroviaria irlandese al suo stato attuale.

(8) L'applicazione dei requisiti della STI PMR apporterebbe benefici trascurabili rispetto a tale progetto, mentre la non applicazione della STI PMR sarebbe limitata a quanto necessario per la compatibilità dell'accessibilità con le composizioni bloccate esistenti. Come dimostrato dai passeggeri abituali delle composizioni bloccate esistenti, le disposizioni alternative proposte soddisferebbero i requisiti essenziali pertinenti e compenserebbero ogni non applicazione della STI PMR.

(9) In relazione al punto 4.2.2.1.1, punto (2), della STI PMR, la maniglia del sedile è identica a quella montata sulle composizioni bloccate esistenti. Essa è conforme ai requisiti della STI PMR per le maniglie in tutti gli aspetti ad eccezione del centro della parte utilizzabile della maniglia, che è 15 mm più in alto rispetto a quanto prescritto nella STI PMR.

(10) In relazione al punto 4.2.2.1.2.1, punto (8), della STI PMR, il sedile con priorità è identico a quello utilizzato sulle composizioni bloccate esistenti. Esso è conforme alla STI PMR in tutti gli aspetti ad eccezione della superficie utile della seduta, che è più piccola di meno dell'1 % rispetto a quanto prescritto dalla STI PMR. Tale lieve riduzione non impedisce l'accessibilità al sedile e, in caso di utilizzo dello stesso, non fa sì che i passeggeri seduti sui sedili con priorità adiacenti invadano gli spazi degli altri.

(11) In relazione al punto 4.2.2.3.1, punto (5), della STI PMR, i dispositivi di apertura e di chiusura delle porte sono identici a quelli utilizzati sulle composizioni bloccate esistenti. Essi sono conformi alla STI PMR in tutti gli aspetti ad eccezione del pulsante di apertura, che si trova al di sotto del pulsante di chiusura.

(12) In relazione al punto 4.2.2.7.2, punto (6), della STI PMR, il sistema di prenotazione dei posti è identico, in termini di dimensioni e aspetto, a quello utilizzato sulle composizioni bloccate esistenti. Esso utilizza lettere per identificare i veicoli. Le lettere sono visualizzate all'esterno del veicolo sui display esterni che indicano la destinazione. L'altezza delle lettere è di 55 mm anziché di 70 mm come prescritto dalla STI PMR.

(13) In relazione al punto 4.2.2.7.3, punto (4), della STI PMR, i display interni sono identici, in termini di dimensioni e aspetto, a quelli utilizzati sulle composizioni bloccate esistenti. Essi sono conformi alla STI PMR in tutti gli aspetti ad eccezione dall'altezza dei caratteri, che è di 35 mm anziché di 55 mm come prescritto dalla formula della distanza di visione della STI PMR.

(14) Si prevede che i vagoni B2 e i complessi automotore in composizione bloccata nei quali andrebbero integrati saranno utilizzati nell'area geografica che copre tutta la rete ferroviaria dell'Irlanda, la quale utilizza uno scartamento diverso di 1 600 mm, senza possibilità di un valido riutilizzo commerciale in altre zone dello spazio ferroviario europeo unico.

(15) La rete irlandese è collegata alla rete dell'Irlanda del Nord. Il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord ha receduto dall'Unione europea il 31 gennaio 2020. L'Irlanda del Nord è pertanto divenuta un paese terzo limitrofo all'Unione europea. Di conseguenza l'Irlanda non condivide più una frontiera terrestre con un altro Stato membro e la rete ferroviaria dell'Irlanda è diventata separata e isolata dal resto della rete ferroviaria dell'Unione europea.

(16) La domanda presentata dall'Irlanda, in particolare le informazioni contenute nel fascicolo, è completa e coerente e prevede l'applicazione di misure alternative adeguate.

(17) La Commissione ritiene pertanto che sono soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 7, paragrafo 1, lettera e), e paragrafo 4, della direttiva (UE) 2016/797,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La Commissione accetta la domanda dell'Irlanda di non applicazione dei punti 4.2.2.1.1, punto (2), 4.2.2.1.2.1, punto (8), 4.2.2.3.1, punto (5), 4.2.2.7.2, punto (6), e 4.2.2.7.3, punto (4), dell'allegato del regolamento (UE) n. 1300/2014 a 101 vagoni intermedi ICDMU – B2 classe 22000 («vagoni B2») che opereranno sulla rete ferroviaria irlandese.

Articolo 2

L'Irlanda comunica alla Commissione i numeri identificativi dei vagoni B2 e delle rispettive composizioni bloccate, per ciascun lotto di vagoni B2 messo in esercizio sulla rete irlandese, al più tardi entro il 31 dicembre 2026.

Articolo 3

L'Irlanda è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 19 marzo 2024

Per la Commissione
Adina-Ioana VĂLEAN
Membro della Commissione