2024/909

22.3.2024

DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2024/909 A COMISIEI

din 19 martie 2024

de acceptare a unei cereri depuse de Irlanda în temeiul articolului 7 alineatul (4) din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului de a nu aplica Regulamentul (UE) nr. 1300/2014 al Comisiei (STI PRM) în cazul vagoanelor intermediare din clasa 22000 ICDMU-B2 deținute de Iarnród Éireann-Railway Undertaking

[notificată cu numărul C(2024) 1680]

(Numai textul în limbile engleză și irlandeză este autentic)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană ([1]), în special articolul 7 alineatul (4),

întrucât:

(1) La 21 septembrie 2023, Irlanda a prezentat Comisiei o cerere de neaplicare a următoarelor puncte din anexa la Regulamentul (UE) nr. 1300/2014 al Comisiei ([2]) („STI 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) și 4.2.2.7.3(4). Aceste puncte stabilesc unii dintre parametrii ergonomici ai vagoanelor, astfel cum se detaliază în considerentele 10-14.

(2) Cererea respectivă a fost depusă în temeiul articolului 7 alineatul (1) litera (e) din Directiva (UE) 2016/797, care acoperă rețelele feroviare separate sau izolate de mare sau separate ca urmare a unor condiții geografice speciale de rețeaua feroviară din restul Uniunii.

(3) Pentru a răspunde creșterii rapide a cererii din partea călătorilor pentru serviciile feroviare exploatate cu flota sa, Iarnród Éireann-Railway Undertaking („IÉ-RU”) intenționează să obțină o capacitate suplimentară adăugând unul sau două vagoane la o serie de compuneri fixe existente. În acest scop, IÉ-RU a încheiat un acord-cadru cu Mitsui pentru furnizarea vagoanelor intermediare suplimentare (vagoane B2) care sunt necesare pentru extinderea compunerilor fixe existente.

(4) Mitsui a furnizat 41 de vagoane B2 la sfârșitul anului 2022 și, în temeiul acordului, există o opțiune pentru furnizarea unu număr suplimentar de 60 de vagoane, care poate fi exercitată până în decembrie 2026, totalul vagoanelor ajungând astfel la 101.

(5) Vagoanele B2 au făcut deja obiectul Deciziei de punere în aplicare (UE) 2022/856 a Comisiei ([3]), prin care Comisia a acceptat că anumite dispoziții din Regulamentele (UE) nr. 1302/2014 ([4]) și (UE) nr. 1303/2014 ([5]) nu se vor aplica vagoanelor respective.

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

([2]) Regulamentul (UE) nr. 1300/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la accesibilitatea sistemului feroviar al Uniunii pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă (JO L 356, 12.12.2014, p. 110, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/oj).

([3]) Decizia de punere în aplicare (UE) 2022/856 a Comisiei din 30 mai 2022 de acceptare a unei cereri prezentate de Irlanda în temeiul articolului 7 alineatul (4) din Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului de a nu aplica Regulamentele (UE) nr. 1302/2014 și (UE) nr. 1303/2014 ale Comisiei vagoanelor intermediare clasa 22000 ICDMU – „B2” ale IÉ-RU (JO L 150, 1.6.2022, p. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2022/856/oj).

([4]) Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind o specificație tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – material rulant de călători și locomotive” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană (JO L 356, 12.12.2014, p. 228, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj).

([5]) Regulamentul (UE) nr. 1303/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la „siguranța în tunelurile feroviare” a sistemului feroviar din Uniunea Europeană (JO L 356, 12.12.2014, p. 394, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1303/oj).

(6) Vagoanele B2 urmează să fie incluse în garnituri de tren cu compunere fixă existente care nu respectă STI PRM. Aplicarea cerințelor STI PRM în cazul vagoanelor B2 ar crea probleme de compatibilitate între vehiculele conforme cu STI PRM și cele neconforme, conducând la dificultăți tehnice și complexități de producție disproporționate. De exemplu, furnizarea de informații vizuale dinamice într-un mod uniform și lizibil la nivelul trenului ar necesita un nou software, înlocuirea afișajelor interne din întreaga flotă și, eventual, o reproiectare completă a arhitecturii sistemului. Totodată, aplicarea cerințelor STI PRM în cazul vagoanelor B2 ar întârzia autorizarea vehiculelor și ar implica costuri suplimentare.

(7) Ca măsură de atenuare, Irlanda a propus ca vagoanele B2 să aibă același model ca vehiculele existente. Vagoanele B2 în cauză au fost proiectate în conformitate cu cerințele relevante ale standardelor feroviare (Railway Group Standards) stabilite de British Rail Safety and Standards Board (RSSB), cu standardele CEN-Cenelec și cu standardele naționale irlandeze. Proiectarea lor se abate de la cerințele standardelor și codurilor respective în măsura în care acest lucru este necesar pentru a asigura integrarea în condiții de siguranță și compatibilitatea vehiculelor cu rețeaua feroviară a Irlandei în starea sa actuală.

(8) Aplicarea cerințelor STI PRM ar aduce beneficii neglijabile în raport cu această proiectare, în timp ce neaplicarea STI PRM ar fi limitată la măsura necesară pentru a asigura compatibilitatea cu compunerile fixe existente în materie de accesibilitate. Astfel cum au demonstrat călătorii care au utilizat serviciile regulate în cadrul compunerilor fixe existente, dispozițiile alternative propuse ar îndeplini cerințele esențiale relevante și ar compensa fiecare neaplicare a STI PRM.

(9) În ceea ce privește punctul 4.2.2.1.1 (2) din STI PRM, mânerul scaunului este același ca cel montat pe compunerile fixe existente. Acesta respectă cerințele STI PRM pentru mânere sub toate aspectele, cu excepția centrului părții utilizabile a mânerului, care este cu 15 mm mai sus decât cel prevăzut în STI PRM.

(10) În ceea ce privește punctul 4.2.2.1.2.1 (8) din STI PRM, locul rezervat este același ca cel utilizat pe compunerile fixe existente. El este conform cu STI PRM sub toate aspectele, cu excepția suprafeței utile de șezut, care este cu mai puțin de 1 % mai mică decât cea prevăzută de STI PRM. Această mică reducere nu compromite accesibilitatea locului și, atunci când este utilizat, nu face ca persoanele așezate pe locuri rezervate adiacente să invadeze spațiul vecinului de scaun.

(11) În ceea ce privește punctul 4.2.2.3.1(5) din STI PRM, dispozitivele de deschidere și închidere a ușilor sunt aceleași ca cele utilizate pe compunerile fixe existente. Ele sunt conforme cu STI PRM sub toate aspectele, cu excepția butonului de deschidere, care se află sub butonul de închidere.

(12) În ceea ce privește punctul 4.2.2.7.2(6) din STI PRM, sistemul de rezervare a locurilor este același ca cel utilizat pe compunerile fixe existente în ceea ce privește dimensiunile și aspectul. El utilizează litere pentru a identifica vehiculele. Literele sunt afișate la exteriorul vehiculului, pe afișaje externe care indică destinația. Înălțimea literei este de 55 mm în loc de 70 mm, astfel cum se prevede în STI PRM.

(13) În ceea ce privește punctul 4.2.2.7.3(4) din STI PRM, afișajele interioare sunt aceleași ca cele utilizate pe compunerile fixe existente în ceea ce privește dimensiunile și aspectul. Ele sunt conforme cu STI PRM sub toate aspectele, cu excepția înălțimii caracterului, care este de 35 mm în loc de 55 mm, astfel cum se prevede în formula pentru distanța de vizualizare din STI PRM.

(14) Vagoanele B2 și garniturile cu compunere fixă în care vor fi incluse ar urma să fie utilizate în zona geografică care acoperă întreaga rețea feroviară din Irlanda și care utilizează un ecartament diferit, de 1 600 mm, fără posibilitatea unei reutilizări comerciale viabile în alte zone ale spațiului feroviar unic european.

(15) Rețeaua irlandeză este conectată la rețeaua Irlandei de Nord. Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord s-a retras din Uniunea Europeană la 31 ianuarie 2020. Prin urmare, Irlanda de Nord a devenit o țară terță învecinată cu Uniunea Europeană. În consecință, Irlanda a încetat să mai împartă o frontieră terestră cu un alt stat membru, iar rețeaua feroviară a Irlandei a devenit separată și izolată de restul rețelei feroviare a Uniunii Europene.

(16) Cererea prezentată de Irlanda, în special informațiile conținute în dosar, este completă, coerentă și prevede aplicarea unor măsuri alternative adecvate.

(17) Prin urmare, Comisia consideră că sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 7 alineatul (1) litera (e) și la articolul 7 alineatul (4) din Directiva (UE) 2016/797,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Cererea Irlandei de a nu aplica punctele 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) și 4.2.2.7.3(4) din anexa la Regulamentul (UE) nr. 1300/2014 pentru un număr de 101 vagoane intermediare din clasa 22000 ICDMU – B2 („vagoane B2") care vor opera în rețeaua irlandeză este acceptată de Comisie.

Articolul 2

Irlanda comunică Comisiei numerele de identificare ale vagoanelor B2 și ale compunerilor fixe ale acestora, pentru fiecare lot de vagoane B2 puse în funcțiune în rețeaua irlandeză, cel târziu până la 31 decembrie 2026.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Irlandei.

Adoptată la Bruxelles, 19 martie 2024.

Pentru Comisie
Adina-Ioana VĂLEAN
Membră a Comisiei