



VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2024/909

z 19. marca 2024,

ktorým sa prijíma žiadosť Írska podľa článku 7 ods. 4 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 o neuplatnenie nariadenia Komisie (EÚ) č. 1300/2014 (TSI PRM) na vložené vozne B2 triedy 22000 ICDMU vo vlastníctve podniku Iarnród Éireann-Railway Undertaking

[oznámené pod číslom C(2024)1680]

(Iba anglické a írske znenie je autentické)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii ⁽¹⁾, a najmä na jej článok 7 ods. 4,

keďže:

- (1) Írsko predložilo Komisii 21. septembra 2023 žiadosť o neuplatnenie nasledujúcich bodov prílohy k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1300/2014 ⁽²⁾ (ďalej len „TSI PRM“): 4.2.2.1.1 ods. 2, 4.2.2.1.2.1 ods. 8, 4.2.2.3.1 ods. 5, 4.2.2.7.2 ods. 6 a 4.2.2.7.3 ods. 4 V uvedených bodoch sa stanovujú niektoré ergonomické parametre vozňov, ako sa podrobne uvádza v odôvodneniach 10 až 14.
- (2) Uvedená žiadosť bola predložená na základe článku 7 ods. 1 písm. e) smernice (EÚ) 2016/797, ktorý sa vzťahuje na železničné siete oddelené alebo izolované morom alebo oddelené v dôsledku osobitných zemepisných podmienok od železničnej siete na zvyšnom území Únie.
- (3) S cieľom uspokojiť rýchlo rastúci dopyt cestujúcich po železničných službách prevádzkovaných vozovým parkom podniku Iarnród Éireann-Railway Undertaking (ďalej len „IÉ-RU“) plánuje IÉ-RU získať dodatočnú kapacitu rozšírením určitého počtu existujúcich pevných zostáv o jeden alebo dva vozne. Na tento účel uzavrel IÉ-RU rámcovú zmluvu s výrobcou Mitsui o dodávke ďalších vložených vozidiel (vozne B2), ktoré sú potrebné na rozšírenie existujúcich pevných zostáv.
- (4) Spoločnosť Mitsui dodala na konci roka 2022 41 vozňov B2 a podľa dohody sa do decembra 2026 môže zrealizovať dodávka ďalších 60 vozňov, čím by sa celkový počet vozňov zvýšil na 101.
- (5) Vozne B2 už boli predmetom vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) 2022/856 ⁽³⁾, v ktorom Komisia akceptovala žiadosť, aby sa určité ustanovenia jej nariadení (EÚ) č. 1302/2014 ⁽⁴⁾ a (EÚ) č. 1303/2014 ⁽⁵⁾ na tieto vozne nevzťahovali.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj>.

⁽²⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1300/2014 z 18. novembra 2014 o technických špecifikáciách interoperability týkajúcich sa prístupnosti železničného systému Únie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 110, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/oj>).

⁽³⁾ Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2022/856 z 30. mája 2022, ktorým sa prijíma žiadosť Írska podľa článku 7 ods. 4 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 o neuplatnenie nariadenia Komisie (EÚ) č. 1302/2014 a nariadenia Komisie (EÚ) č. 1303/2014 na vložené vozne B2 triedy 22000 ICDMU prevádzkované spoločnosťou IÉ-RU (Ú. v. EÚ L 150, 1.6.2022, s. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2022/856/oj).

⁽⁴⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1302/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“ železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 228, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj>).

⁽⁵⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1303/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa bezpečnosti v železničných tuneloch železničného systému Európskej únie (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 394, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1303/oj>).

- (6) Vozne B2 sa majú zahrnúť do existujúcich vlakových súprav s pevnými zostavami, ktoré nie sú v súlade s TSI PRM. Uplatňovanie požiadaviek TSI PRM na vozne B2 by spôsobilo problémy s kompatibilitou medzi vozidlami, ktoré sú v súlade s TSI PRM, a vozidlami, ktoré v súlade s TSI PRM nie sú, čo by viedlo k neprimeraným technickým ťažkostiam a zložitosti výroby. Napríklad poskytovanie dynamických vizuálnych informácií jednotným a čitateľným spôsobom na úrovni celého vlaku by si vyžadovalo nový softvér, nahradenie vnútorných obrazoviek v celom vozovom parku a potenciálne úplne nový návrh architektúry systému. Uplatňovanie požiadaviek TSI PRM na vozne B2 by takisto spôsobilo oneskorenie povoľovania vozidiel a dodatočné náklady.
- (7) Ako zmierňujúce opatrenie Írsko navrhlo, aby nové vozne B2 mali rovnaké konštrukčné riešenie ako existujúce vozidlá. Dotknuté vozne B2 boli navrhnuté v súlade s príslušnými požiadavkami noriem Railway Group (normy skupiny pre železničnú dopravu), ktoré stanovil Britský výbor pre železničnú bezpečnosť a normy (RSSB), noriem CEN-Cenelec a írskych vnútroštátnych noriem. Ich konštrukčné riešenie sa od požiadaviek uvedených noriem a kódexov odchyľuje len vtedy, ak je to potrebné na zaistenie bezpečného začlenenia a kompatibility vozidiel so železničnou sieťou Írska v jej súčasnom stave.
- (8) Uplatňovanie požiadaviek TSI PRM by prinieslo zanedbateľné výhody v porovnaní s daným konštrukčným riešením, pričom neuplatnenie TSI PRM by bolo obmedzené na rozsah potrebný pre kompatibilitu prístupnosti s existujúcimi pevnými zostavami. Ako vyplýva zo skúseností pravidelných cestujúcich v existujúcich pevných zostavách, navrhované alternatívne ustanovenia by spĺňali príslušné základné požiadavky a kompenzovali by každé neuplatnenie TSI PRM.
- (9) Pokiaľ ide o bod 4.2.2.1.1 ods. 2 TSI PRM, rukoväť sedadla je rovnaká ako rukoväť namontované v existujúcich pevných zostavách. Splňa požiadavky TSI PRM pre rukoväť vo všetkých aspektoch okrem strednej použiteľnej časti rukoväte, ktorý je o 15 mm vyššie ako hodnota predpísaná v TSI PRM.
- (10) Pokiaľ ide o bod 4.2.2.1.2.1 ods. 8 TSI PRM, prednostné sedadlo je rovnaké ako prednostné sedadlo používané v existujúcich pevných zostavách. Je v súlade s TSI PRM vo všetkých aspektoch okrem užitočného povrchu na sedenie, ktorý je o menej ako 1 % menší ako ten, ktorý sa vyžaduje v TSI PRM. Toto nepatrné zmenšenie nemá vplyv na prístupnosť k sedadlu a počas jeho používania sa nestáva, že by cestujúci, ktorí sedia na prilahlých prednostných sedadlách, zasahovali do priestoru toho druhého.
- (11) Pokiaľ ide o bod 4.2.2.3.1 ods. 5 TSI PRM, ovládacie zariadenia na otváranie a zatváranie dverí sú rovnaké ako ovládacie zariadenia na otváranie a zatváranie používané v existujúcich pevných zostavách. Sú v súlade s TSI PRM vo všetkých aspektoch okrem tlačidla na otváranie, ktoré sa nachádza pod tlačidlom na zatváranie.
- (12) V súvislosti s bodom 4.2.2.7.2 ods. 6 TSI PRM je systém na rezerváciu sedadiel rovnaký ako systém používaný v existujúcich pevných zostavách, pokiaľ ide o rozmery a vzhľad. Na identifikáciu vozidiel sa používajú písmená. Tie sú zobrazené na vonkajšej strane vozidla na vonkajších obrazovkách zobrazujúcich miesto určenia. Písmená majú výšku 55 mm namiesto 70 mm, ako sa stanovuje v TSI PRM.
- (13) V súvislosti s bodom 4.2.2.7.3 ods. 4 TSI PRM sú vnútorné obrazovky rovnaké ako obrazovky používané v existujúcich pevných zostavách, pokiaľ ide o rozmery a vzhľad. Sú v súlade s TSI PRM vo všetkých aspektoch okrem výšky znakov, ktorá je 35 mm namiesto 55 mm, ako sa stanovuje vo vzorci pre vzdialenosť pri čítaní v TSI PRM.
- (14) Vozne B2 a vlakové súpravy tvoriace pevné zostavy, do ktorých by boli zaradené, sú určené na používanie v geografickej oblasti pokrývajúcej celú železničnú sieť Írska, v ktorej sa používa iný rozchod koľaje (1 600 mm), a nie je možné ich z komerčného hľadiska zmysluplne využívať v iných oblastiach jednotného európskeho železničného priestoru.
- (15) Írská sieť je prepojená so sieťou Severného Írska. Spojené kráľovstvo Veľkej Británie a Severného Írska vystúpilo z Európskej únie 31. januára 2020. Severné Írsko sa preto stalo treťou krajinou susediacou s Európskou úniou. Írsko preto už nemá spoločnú pozemnú hranicu s iným členským štátom EÚ a železničná sieť Írska sa stala oddelenou a izolovanou od železničnej siete na zvyšnom území Európskej únie.
- (16) Žiadosť predložená Írskom, a najmä informácie obsiahnuté v spise, sú úplné, koherentné a stanovujú sa v nich vhodné alternatívne opatrenia, ktoré sa majú uplatniť.

(17) Komisia sa preto domnieva, že podmienky stanovené v článku 7 ods. 1 písm. e) a článku 7 ods. 4 smernice (EÚ) 2016/797 sú splnené,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Komisia týmto prijíma žiadosť Írska o neuplatnenie bodu 4.2.2.1.1 ods. 2, bodu 4.2.2.1.2.1 ods. 8, bodu 4.2.2.3.1 ods. 5, bodu 4.2.2.7.2 ods. 6 a bodu 4.2.2.7.3 ods. 4 prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 1300/2014 na 101 vložených vozňov B2 triedy 22000 ICDMU (ďalej len „vozne B2“), ktoré budú prevádzkované na írskej železničnej sieti.

Článok 2

Írsko Komisii oznámi identifikačné čísla vozňov B2 a ich príslušných pevných zostáv pre každú sériu vozňov B2 uvedených do prevádzky na írskej železničnej sieti, a to najneskôr do 31. decembra 2026.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Írsku.

V Bruseli 19. marca 2024

Za Komisiu
Adina-Ioana VĂLEAN
členka Komisie