



2024/909

22.3.2024

DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2024/909 DA COMISSÃO

de 19 de março de 2024

que defere um pedido apresentado pela Irlanda nos termos do artigo 7.º, n.º 4, da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho no sentido de não aplicar o Regulamento (UE) n.º 1300/2014 da Comissão (ETI PMR) às carruagens intermédias da classe 22000 ICDMU — B2 pertencentes à empresa ferroviária Iarnród Éireann

[notificada com o número C(2024) 1680]

(Apenas fazem fé os textos nas línguas inglesa e irlandesa)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 7.º, n.º 4,

Considerando o seguinte:

- (1) Em 21 de setembro de 2023, a Irlanda apresentou à Comissão um pedido de não aplicação das seguintes secções do anexo do Regulamento (UE) n.º 1300/2014 da Comissão ⁽²⁾ («ETI PMR»): 4.2.2.1.1, ponto 2), 4.2.2.1.2.1, ponto 8), 4.2.2.3.1, ponto 5), 4.2.2.7.2, ponto 6), e 4.2.2.7.3, ponto 4). Estes pontos enunciam alguns dos parâmetros ergonómicos dos vagões, conforme especificado nos considerandos 10 a 14.
- (2) Esse pedido foi apresentado com base no artigo 7.º, n.º 1, alínea e), da Diretiva (UE) 2016/797, que abrange as redes ferroviárias separadas ou isoladas pelo mar ou separadas em resultado de condições geográficas especiais da rede ferroviária do resto da União.
- (3) A fim de satisfazer a procura, em rápido crescimento, de passageiros dos serviços ferroviários explorados pela sua frota, a empresa ferroviária Iarnród Éireann («IÉ-RU») planeia obter capacidade adicional através do prolongamento de uma série de formações fixas existentes por meio de uma ou duas carruagens. Para o efeito, a IÉ-RU tem um acordo-quadro com a Mitsui para o fornecimento de veículos intermédios adicionais (carruagens B2) que são necessários para ampliar as formações fixas existentes.
- (4) A Mitsui forneceu 41 carruagens B2 no final de 2022 e, nos termos do acordo, existe uma opção para o fornecimento de mais 60 carruagens que pode ser acionada até dezembro de 2026, elevando o total de carruagens para 101.
- (5) As carruagens B2 já foram objeto da Decisão de Execução (UE) 2022/856 da Comissão ⁽³⁾, na qual a Comissão aceitava que determinadas disposições dos seus Regulamentos (UE) n.º 1302/2014 ⁽⁴⁾ e (UE) n.º 1303/2014 ⁽⁵⁾ não se lhes aplicariam.

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

⁽²⁾ Regulamento (UE) n.º 1300/2014 da Comissão, de 18 de novembro de 2014, relativo à especificação técnica de interoperabilidade respeitante à acessibilidade do sistema ferroviário da União para as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida (JO L 356 de 12.12.2014, p. 110, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/oj>).

⁽³⁾ Decisão de Execução (UE) 2022/856 da Comissão, de 30 de maio de 2022, que defere um pedido apresentado pela Irlanda nos termos do artigo 7.º, n.º 4, da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho no sentido de não aplicar o Regulamento (UE) n.º 1302/2014 da Comissão e o Regulamento (UE) n.º 1303/2014 da Comissão às carruagens intermédias IÉ-RU da classe 22000 ICDMU — «B2» (JO L 150 de 1.6.2022, p. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2022/856/oj).

⁽⁴⁾ Regulamento (UE) n.º 1302/2014 da Comissão, de 18 de novembro de 2014, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para o subsistema «material circulante — locomotivas e material circulante de passageiros» do sistema ferroviário da União Europeia (JO L 356 de 12.12.2014, p. 228, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj>).

⁽⁵⁾ Regulamento (UE) n.º 1303/2014 da Comissão, de 18 de novembro de 2014, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para a segurança nos túneis ferroviários da União Europeia (JO L 356 de 12.12.2014, p. 394, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1303/oj>).

- (6) As carruagens B2 devem ser incluídas nas composições de formação fixa existentes que não cumpram a ETI PMR. A aplicação dos requisitos da ETI PRM às carruagens B2 criaria problemas de compatibilidade entre os veículos conformes com a ETI PMR e os veículos não conformes, conduzindo a dificuldades técnicas desproporcionadas e a complexidades de produção. Por exemplo, fornecer informações visuais dinâmicas de forma uniforme e legível a nível do comboio exigiria um novo *software*, a substituição dos ecrãs internos em toda a frota e, potencialmente, uma nova conceção da arquitetura do sistema. A aplicação dos requisitos da ETI PMR às carruagens B2 também atrasaria a autorização dos veículos e implicaria custos adicionais.
- (7) Como medida de mitigação, a Irlanda propôs que as carruagens B2 tivessem a mesma conceção que os veículos existentes. As carruagens B2 em causa foram concebidas em conformidade com os requisitos pertinentes das normas do grupo ferroviário estabelecidas pelo British Rail Safety and Standards Board (RSSB), as normas CEN-CENELEC e as normas nacionais irlandesas. A sua conceção apenas se afasta dos requisitos dessas normas e códigos quando necessário para garantir a integração e a compatibilidade seguras dos veículos com a rede ferroviária da Irlanda no seu estado atual.
- (8) A aplicação dos requisitos da ETI PMR traria benefícios insignificantes em relação a essa conceção, ao passo que a não aplicação da ETI PMR seria limitada na medida do necessário com vista à compatibilidade com as formações fixas existentes em matéria de acessibilidade. Tal como demonstrado pelos passageiros regulares das formações fixas existentes, as disposições alternativas propostas cumpririam os requisitos essenciais pertinentes e compensariam cada não aplicação da ETI PMR.
- (9) Em relação à secção 4.2.2.1.1, ponto 2), da ETI PMR, a pega do banco é idêntica à instalada nas formações fixas existentes. Cumpre os requisitos da ETI PMR aplicáveis às pegas em todos os aspetos à exceção do centro da parte utilizável da pega, que está posicionado 15 mm acima do prescrito na ETI PMR.
- (10) Em relação à secção 4.2.2.1.2.1, ponto 8), da ETI PMR, o lugar prioritário é o mesmo que o utilizado nas formações fixas existentes. É conforme com a ETI PMR em todos os aspetos à exceção da superfície útil do assento, que é menos de 1 % inferior ao exigido pela ETI PMR. Esta pequena redução não impede a acessibilidade ao banco e, quando este está a ser utilizado, não faz com que os passageiros sentados nos lugares prioritários adjacentes invadam o espaço uns dos outros.
- (11) Em relação à secção 4.2.2.3.1, ponto 5), da ETI PMR, os comandos para abertura e fecho das portas são os mesmos que os utilizados nas formações fixas existentes. São conformes com a ETI PMR em todos os aspetos à exceção do botão de abertura, que se encontra por baixo do botão de fecho.
- (12) Em relação à secção 4.2.2.7.2, ponto 6), da ETI PMR, o sistema de reserva de lugares é o mesmo que o utilizado nas formações fixas existentes, em termos de dimensões e aparência. Utiliza letras para identificar os veículos. As letras aparecem no exterior do veículo nos painéis exteriores de destino. A altura da letra é de 55 mm, em vez dos 70 mm prescritos pela ETI PMR.
- (13) Em referência à secção 4.2.2.7.3, ponto 4), da ETI PMR, os painéis interiores são os mesmos que os utilizados nas formações fixas existentes, em termos de dimensões e aparência. São conformes com a ETI PMR em todos os aspetos à exceção da altura dos caracteres, que é de 35 mm em vez de 55 mm, conforme prescrito pela fórmula de distância de visualização da ETI PMR.
- (14) As carruagens B2 e as composições de formação fixa, em que seriam incluídas, destinam-se a ser utilizadas na área geográfica que abrange toda a rede ferroviária da Irlanda, que utiliza uma bitola diferente de 1 600 mm, sem possibilidade de reutilização comercial viável noutras áreas do espaço ferroviário europeu único.
- (15) A rede irlandesa está ligada à rede da Irlanda do Norte. O Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte saiu da União Europeia em 31 de janeiro de 2020. Por conseguinte, a Irlanda do Norte tornou-se um país terceiro vizinho da União Europeia. Consequentemente, a Irlanda deixou de partilhar uma fronteira terrestre com outro Estado-Membro e a rede ferroviária da Irlanda ficou separada e isolada do resto da rede ferroviária da União Europeia.
- (16) O pedido apresentado pela Irlanda, nomeadamente as informações constantes do processo, é completo, coerente e prevê a aplicação de medidas alternativas adequadas.

- (17) Por conseguinte, a Comissão considera que estão preenchidas as condições estabelecidas no artigo 7.º, n.º 1, alínea e), e no artigo 7.º, n.º 4, da Diretiva (UE) 2016/797,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O pedido da Irlanda no sentido de não aplicar as secções 4.2.2.1.1, ponto 2), 4.2.2.1.2.1, ponto 8), 4.2.2.3.1, ponto 5), 4.2.2.7.2, ponto 6), e 4.2.2.7.3, ponto 4), do anexo do Regulamento (UE) n.º 1300/2014 a 101 carruagens intermédias da classe 22000 ICDMU — B2 («carruagens B2») que circularão na rede irlandesa, é deferido pela Comissão.

Artigo 2.º

A Irlanda comunicará à Comissão os números de identificação das carruagens B2 e das respetivas formações fixas, para cada lote de carruagens B2 colocado em exploração na rede irlandesa, o mais tardar até 31 de dezembro de 2026.

Artigo 3.º

A destinatária da presente decisão é a Irlanda.

Feito em Bruxelas, em 19 de março de 2024.

Pela Comissão
Adina-Ioana VĂLEAN
Membro da Comissão