

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2022/856**af 30. maj 2022****om accept af en anmodning fra Irland i henhold til artikel 7, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 om ikke at anvende Kommissionens forordning (EU) nr. 1302/2014 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1303/2014 på IÉ-RU klasse 22000 ICDMU – »B2«-mellemvogne***(meddelt under nummer C(2022) 3365)***(Kun den engelske og den irske udgave er autentiske)**

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union ⁽¹⁾, særlig artikel 7, stk. 4, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den 4. februar 2022 indgav Irland i overensstemmelse med artikel 7, stk. 4, i direktiv (EU) 2016/797 en anmodning til Kommissionen om ikke at anvende den tekniske specifikation for interoperabilitet (»TSI«) gældende for lokomotiver og rullende materiel til passagertog (TSI LOC&PAS), som fastsat i Kommissionens forordning (EU) nr. 1302/2014 ⁽²⁾, og sikkerhed i jernbanetunneller (TSI SRT), som fastsat i Kommissionens forordning (EU) nr. 1303/2014 ⁽³⁾, på et antal klasse 22000 ICDMU — B2-mellemvogne, der skal anvendes af jernbanevirksomheden Iarnród Éireann (»IÉ-RU«). Anmodningen blev indgivet på grundlag af artikel 7, stk. 1, litra e), i direktiv (EU) 2016/797, som omfatter jernbanenet, der på grund af særlige geografiske forhold er afsondret eller afskåret af havet eller afsondret fra den øvrige del af Unionens jernbanenet.
- (2) For at imødekomme den hastigt voksende passagerefterspørgsel efter jernbanetjenester, der drives med de nuværende togsæt, planlægger IÉ-RU at opnå yderligere kapacitet ved at udvide en række af de eksisterende togsæt i fast oprangering med en eller to vogne. Med henblik herpå har IÉ-RU en rammeaftale med fabrikanten Mitsui om levering af de supplerende mellemvogne (»B2«-mellemvogne), som er nødvendige for at udvide de eksisterende togsæt (faste »B1«-oprangeringer).
- (3) I henhold til aftalen skal Mitsui levere 41 »B2«-mellemvogne senest i 2022 med option på levering af yderligere 60 vogne, som kan udnyttes indtil den 31. december 2026, med et samlet antal på 101 vogne. »B2«-mellemvognene skal baseres på udformningen af den eksisterende »B1«-vogn, som skal tilpasses, så den omfatter de tekniske ændringer, der er nødvendige for at: imødekomme kravene til operationel kapacitet, opfylde de retlige forpligtelser vedrørende udstødningsemissioner og tilvejebringe egnede alternativer til forældet eller utilgængeligt udstyr og materiel.
- (4) På det 94. møde i Udvalget for Interoperabilitet og Sikkerhed i Jernbanerne underrettede de irske repræsentanter deres modparter om detaljerne i anmodningen om ikkeanvendelse, som blev indgivet til Kommissionen.
- (5) »B2«-mellemvognene skal indgå i eksisterende togsæt i fast oprangering, der ikke er i overensstemmelse med TSI. Anvendelsen af kravene i TSI'erne vil skabe kompatibilitetsproblemer mellem de køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI, og de køretøjer, der ikke er, hvilket vil føre til uforholdsmæssigt store tekniske problemer og kompleksitet i produktionen.

⁽¹⁾ EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44.⁽²⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 1302/2014 af 18. november 2014 om en teknisk specifikation for interoperabilitet gældende for lokomotiver og rullende materiel til passagertog i delsystemet Rullende materiel til jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 356 af 12.12.2014, s. 228).⁽³⁾ Kommissionens forordning (EU) nr. 1303/2014 af 18. november 2014 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for sikkerhed i jernbanetunneller i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 356 af 12.12.2014, s. 394).

- (6) Derudover ville projektets økonomiske ligevægt blive bragt i fare, da anvendelsen af TSI'erne på »B2«-mellemvogne ville medføre forsinkelser og yderligere omkostninger for markedsføringen af vognene. Hele køretøjets konstruktion ville kræve en ny evaluering og revurdering af konstruktionsparametrene, og som følge heraf er det sandsynligt, at der ville være behov for væsentlige ændringer og ændringer i konstruktionen af køretøjerne for at opnå overensstemmelse med de TSI'er, for hvilke der er indgivet en anmodning om ikkeanvendelse.
- (7) Ikkeanvendelsen af TSI'erne vil være begrænset til det omfang, der er nødvendigt for at sikre »B2«-mellemvognenes sikre integration og kompatibilitet med de eksisterende togsæt i fast oprangering. De foreslåede alternative bestemmelser, som vognene skal overholde, opfylder de relevante væsentlige krav og kompenserer for enhver ikkeanvendelse af TSI'erne.
- (8) Som en afbødende foranstaltning har Irland foreslået, at vognene får samme udformning som de eksisterende køretøjer. De berørte vogne blev udformet i overensstemmelse med de relevante krav i Railway Group Standards, der er fastsat af det britiske Rail Safety and Standards Board (RSSB), CEN-Cenelec-standarder og irske nationale standarder. Deres konstruktion afviger kun fra kravene i disse standarder og kodekser, hvor det er nødvendigt for at sikre køretøjernes sikre integration og kompatibilitet med Irlands jernbanenet i dets nuværende status.
- (9) »B2«-mellemvognene og togsættene i fast oprangering, som de vil blive inkluderet i, forventes at blive anvendt i det geografiske område, der dækker hele det irske jernbanenet, som anvender en anden sporvidde på 1 600 mm uden mulighed for rentabel kommerciel genanvendelse i andre områder af det fælles europæiske jernbaneområde.
- (10) Det irske net er forbundet med det nordirske net. Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland trådte ud af Den Europæiske Union den 31. januar 2020. Nordirland er derfor blevet et tilgrænsende tredjeland til Den Europæiske Union. Irland ophører derfor med at dele en landegrænse med en medlemsstat, og Irlands jernbanenet er blevet isoleret fra resten af Den Europæiske Unions jernbanenet.
- (11) Anmodningen fra Irland giver tilstrækkelige garantier for, at de alternative bestemmelser, der skal anvendes, jf. betragtning 7 og 8, vil garantere sikker drift af disse vogne på det irske jernbanenet.
- (12) Kommissionen finder derfor, at betingelserne i artikel 7, stk. 1, litra e), og artikel 7, stk. 4, i direktiv (EU) 2016/797 er opfyldt —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Irlands anmodning om ikke at anvende forordning (EU) nr. 1302/2014 og forordning (EU) nr. 1303/2014 på 101 »B2«-mellemvogne, som skal køre på det irske net, accepteres af Kommissionen.

De irske myndigheder underretter Kommissionen om identifikationsnumrene på de nye vogne og deres respektive endelige faste oprangeringer, når vognene kommer i drift på det irske net.

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til Irland.

Udfærdiget i Bruxelles, den 30. maj 2022.

På Kommissionens vegne
Adina VĂLEAN
Medlem af Kommissionen