



2024/909

22.3.2024

**KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2024/909**

af 19. marts 2024

**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. 1300/2014 (TSI PRM) på klasse 22000 ICDMU – »B2«-mellemvogne ejet af jernbanevirksomheden Iarnród Éireann**

(meddelt under nummer C(2024) 1680)

**(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 <sup>(1)</sup>, særlig artikel 7, stk. 4, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Den 21. september 2023 indgav Irland en anmodning om ikke at anvende følgende punkter i bilaget til Kommissionens forordning (EU) nr. 1300/2014 <sup>(2)</sup> (»TSI PRM«): 4.2.2.1.1, nr. 2), 4.2.2.1.2.1, nr. 8), 4.2.2.3.1, nr. 5), 4.2.2.7.2, nr. 6), og 4.2.2.7.3, nr. 4). Disse punkter fastsætter nogle af de ergonomiske parametre i vogne, som angivet i betragtning 10-14.
- (2) Anmodningen blev indgivet på grundlag af artikel 7, stk. 1, litra e), i direktiv (EU) 2016/797, som omfatter jernbanenet, der er afsondret fra eller afskåret af havet eller på grund af særlige geografiske forhold er afsondret fra den øvrige del af Unionens jernbanenet.
- (3) For at imødegå den hurtigt voksende passagerefterspørgsel efter jernbanetjenester, der leveres med den nuværende flåde, planlægger jernbanevirksomheden Iarnród Éireann (»IÉ-RU«) at opnå yderligere kapacitet ved at udvide en række eksisterende faste oprangeringer med en eller to vogne. Med henblik herpå har IÉ-RU en rammeaftale med Mitsui om levering af de supplerende mellemvogne (B2-vogne), som er nødvendige for at udvide de eksisterende faste oprangeringer.
- (4) Mitsui leverede 41 B2-vogne sidst i 2022, og i henhold til aftalen er der en mulighed for at få leveret yderligere 60 vogne, som kan udnyttes frem til december 2026, hvilket bringer det samlede antal vogne op på 101.
- (5) B2-vognene har allerede været genstand for Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2022/856 <sup>(3)</sup>, hvori Kommissionen accepterede, at visse bestemmelser i forordning (EU) nr. 1302/2014 <sup>(4)</sup> og forordning (EU) nr. 1303/2014 <sup>(5)</sup> ikke skulle finde anvendelse på disse vogne.

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

<sup>(2)</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 1300/2014 af 18. november 2014 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for tilgængelighed for handicappede og bevægelseshæmmede personer i EU's jernbanesystem (EUT L 356 af 12.12.2014, s. 110, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/oj>).

<sup>(3)</sup> 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 (EUT L 150 af 1.6.2022, s. 88, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2022/856/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2022/856/oj)).

<sup>(4)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj>).

<sup>(5)</sup> 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1303/oj>).

- (6) B2-vognene skal indgå i eksisterende togsæt med fast oprangering, der ikke er i overensstemmelse med TSI PRM. Anvendelsen af kravene i TSI PRM på B2-vogne vil skabe kompatibilitetsproblemer mellem de køretøjer, der er i overensstemmelse med TSI'en, og de køretøjer, der ikke er, hvilket vil føre til uforholdsmæssigt store tekniske problemer og kompleksitet i produktionen. For eksempel vil der for at give dynamisk visuel information på en ensartet og læselig måde på togniveau være behov for ny software, udskiftning af de indvendige skærme i hele flåden og eventuelt en helt ny konstruktion af systemets arkitektur. Anvendelsen af kravene i TSI PRM på B2-vogne vil også forsinke køretøjstilladelsen og medføre yderligere omkostninger.
- (7) Som en afbødende foranstaltning har Irland foreslået, at B2-vognene får samme udformning som de eksisterende køretøjer. De berørte B2-vogne blev konstrueret 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.
- (8) Anvendelsen af kravene i TSI PRM ville bidrage med ubetydelige fordele i forhold til den konstruktion, hvorimod den manglende anvendelse af kravene i TSI PRM ville være begrænset til det omfang, der er nødvendigt for at overholde kravene om tilgængelighed for de eksisterende faste oprangeringer. Som regelmæssige passagerers anvendelse af eksisterende faste oprangeringer har påvist, ville de foreslåede alternative bestemmelser opfylde de relevante væsentlige krav og kompensere for hver manglende efterlevelse af kravene i TSI PRM.
- (9) I forbindelse med punkt 4.2.2.1.1, nr. 2), i TSI PRM er håndgrebene ved sædet de samme som dem, der er monteret i de eksisterende faste oprangeringer. De er i overensstemmelse med kravene i TSI PRM for håndgreb i alle andre aspekter end det forhold, at midten af den anvendelige del af håndgrebet sidder 15 mm højere end foreskrevet i TSI PRM.
- (10) I forbindelse med punkt 4.2.2.1.2.1, nr. 8), i TSI PRM er forbeholdte siddepladser de samme som dem, der er monteret i de eksisterende faste oprangeringer. De er i overensstemmelse med kravene i TSI PRM i alle andre aspekter end det brugbare siddeareal, som er under 1 % mindre, end hvad der kræves i TSI PRM. Denne lille reduktion forhindrer ikke adgang til siddepladsen, og når den er i brug, får den ikke passagerer, der sidder på forbeholdte siddepladser, som støder op til hinanden, til at trænge ind på hinandens plads.
- (11) I forbindelse med punkt 4.2.2.3.1, nr. 5), i TSI PRM er betjeningsenhederne for åbning og lukning af dørene de samme som dem, der er monteret i de eksisterende faste oprangeringer. De er i overensstemmelse med kravene i TSI PRM i alle andre aspekter end åbningsknappen, som befinder sig under lukkeknappen.
- (12) I forbindelse med punkt 4.2.2.7.2, nr. 6), i TSI PRM er pladsreservationssystemet det samme som det, der anvendes i de eksisterende faste oprangeringer for så vidt angår dimensioner og udseende. I systemet anvendes bogstavbetegnelser til at identificere køretøjerne. Bogstaverne angives på køretøjets ydre på de udvendige destinationsskærme. Bogstaverne er 55 mm høje i stedet for 70 mm som foreskrevet i TSI PRM.
- (13) I forbindelse med punkt 4.2.2.7.3, nr. 4), i TSI PRM er de indvendige skærme de samme som dem, der anvendes i de eksisterende faste oprangeringer for så vidt angår dimensioner og udseende. De er i overensstemmelse med TSI PRM i alle andre aspekter end tegnets højde, som er 35 mm i stedet for 55 mm som foreskrevet i synsafstandsformularen i TSI PRM.
- (14) B2-vognene og togsættene i fast oprangering, som de vil blive inkluderet i, forventes 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.
- (15) 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 er derfor ophørt med at dele en landegrænse med en medlemsstat, og Irlands jernbanenet er blevet adskilt og isoleret fra resten af Den Europæiske Unions jernbanenet.
- (16) Anmodningen fra Irland og især de oplysninger, der fremgår af den forelagte sag, er fuldstændige, sammenhængende og indeholder passende alternative foranstaltninger, der kan anvendes.

- (17) 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 punkt 4.2.2.1.1, nr. 2), punkt 4.2.2.1.2.1, nr. 8), punkt 4.2.2.3.1, nr. 5), punkt 4.2.2.7.2, nr. 6), og punkt 4.2.2.7.3, nr. 4), i bilaget til forordning (EU) nr. 1300/2014 på 101 klasse 22000 — ICDMU B2-mellemvogne (»B2-vogne«), som skal køre på det irske net, accepteres hermed af Kommissionen.

#### *Artikel 2*

Irland meddeler Kommissionen identifikationsnumrene på B2-vognene og deres respektive faste oprangeringer for hvert parti B2-vogne, der sættes i drift på det irske net, senest den 31. december 2026.

#### *Artikel 3*

Denne afgørelse er rettet til Irland.

Udfærdiget i Bruxelles, den 19. marts 2024.

*På Kommissionens vegne*  
Adina-Ioana VĂLEAN  
*Medlem af Kommissionen*