



**DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2024/909**

**z dnia 19 marca 2024 r.**

**w sprawie przyjęcia złożonego przez Irlandię zgodnie z art. 7 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 wniosku o niestosowanie rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 (TSI PRM) do wagonów środkowych B2 klasy 22000 ICDMU będących własnością Iarnród Éireann-Railway Undertaking**

*(notyfikowana jako dokument nr C(2024) 1680)*

**(Jedynie teksty w języku angielskim i irlandzkim są autentyczne)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej <sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 7 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 21 września 2023 r. Irlandia przedłożyła Komisji wniosek o niestosowanie następujących punktów załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 <sup>(2)</sup> („TSI PRM”): 4.2.2.1.1 ppkt 2, 4.2.2.1.2.1 ppkt 8, 4.2.2.3.1 ppkt 5, 4.2.2.7.2 ppkt 6 i 4.2.2.7.3 ppkt 4. W punktach tych przedstawiono niektóre parametry ergonomiczne w wagonach, jak wyszczególniono w motywach 10–14.
- (2) Wniosek ten złożono na podstawie art. 7 ust. 1 lit. e) dyrektywy (UE) 2016/797, który to przepis dotyczy sieci kolejowych oddzielonych lub odizolowanych przez morze od sieci kolejowej na pozostałym obszarze Unii lub oddzielonych od niej z uwagi na szczególne uwarunkowania geograficzne.
- (3) Aby sprostać szybko rosnącemu zapotrzebowaniu pasażerów na usługi kolejowe obsługiwane przez swoją flotę, Iarnród Éireann-Railway Undertaking („IÉ-RU”) planuje uzyskać dodatkową przepustowość poprzez rozbudowę kilku istniejących składów stałych o jeden lub dwa wagony. W tym celu IÉ-RU zawarło z producentem Mitsui umowę ramową na dostawę dodatkowych wagonów środkowych (wagonów B2), potrzebnych do rozbudowy istniejących składów stałych.
- (4) Przedsiębiorstwo Mitsui dostarczyło 41 wagonów B2 pod koniec 2022 r., a zgodnie z umową istnieje możliwość dostawy kolejnych 60 wagonów, z której można skorzystać do grudnia 2026 r., co dałoby łącznie 101 wagonów.
- (5) Wagony B2 były już przedmiotem decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2022/856 <sup>(3)</sup>, w której Komisja postanowiła, że niektóre przepisy jej rozporządzeń (UE) nr 1302/2014 <sup>(4)</sup> i (UE) nr 1303/2014 <sup>(5)</sup> nie będą miały zastosowania do tych wagonów.

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

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 110, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/oj>).

<sup>(3)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2022/856 z dnia 30 maja 2022 r. w sprawie przyjęcia złożonego przez Irlandię zgodnie z art. 7 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 wniosku o niestosowanie rozporządzenia Komisji (UE) nr 1302/2014 i rozporządzenia Komisji (UE) nr 1303/2014 do wagonów środkowych IÉ-RU klasy 22000 ICDMU – B2 (Dz.U. L 150 z 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> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 228, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj>).

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 394, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1303/oj>).

- (6) Wagony B2 należy włączyć do istniejących pociągów zespołowych o stałym składzie niezgodnych z TSI PRM. Zastosowanie wymogów TSI PRM do wagonów B2 spowodowałoby problemy z kompatybilnością między pojazdami zgodnymi z TSI PRM a pojazdami niezgodnymi z TSI PRM, co doprowadziłoby do nieproporcjonalnych trudności technicznych i skomplikowało produkcję. Na przykład zapewnienie dynamicznych informacji wizualnych w jednolity i czytelny sposób na poziomie pociągu wymagałoby nowego oprogramowania, wymiany wyświetlaczy wewnętrznych w całej flocie oraz potencjalnie nowego projektu architektury systemu. Zastosowanie wymogów TSI PRM do wagonów B2 opóźniłoby również wydawanie zezwoleń dla pojazdów i wiązałoby się z dodatkowymi kosztami.
- (7) Jako środek łagodzący Irlandia zaproponowała, aby konstrukcja wagonów B2 była taka sama, jak istniejących pojazdów. Wagony B2 zaprojektowano zgodnie z odpowiednimi wymogami wynikającymi z norm Railway Group Standards, ustanowionymi przez British Rail Safety and Standards Board (RSSB), normami CEN-CENELEC i irlandzkimi normami krajowymi. Ich konstrukcja odbiega od wymogów określonych w tych normach i kodeksach tylko wtedy, gdy jest to konieczne do zapewnienia bezpiecznej integracji i kompatybilności pojazdów z siecią kolejową Irlandii w jej obecnym stanie.
- (8) Stosowanie wymogów TSI PRM przyniosłoby znikome korzyści ze względu na konstrukcję, natomiast niestosowanie wymogów TSI PRM byłoby ograniczone do zakresu niezbędnego do zapewnienia zgodności z rozwiązaniami w zakresie dostępności istniejących składów stałych. Jak wykazano z pomocą pasażerów regularnie korzystających z istniejących składów stałych, proponowane alternatywne przepisy spełniają odpowiednie zasadnicze wymagania i rekompensują każdy przypadek niestosowania TSI PRM.
- (9) W odniesieniu do pkt 4.2.2.1.1 ppkt 2 TSI PRM uchwyt siedzenia jest taki sam jak uchwyty zamontowane w istniejących składach stałych. Jest on zgodny z wymaganiami TSI PRM dotyczącymi uchwytów we wszystkich aspektach z wyjątkiem środka użytkowej części uchwytu, który jest umieszczony o 15 mm wyżej niż wymaga TSI PRM.
- (10) W odniesieniu do pkt 4.2.2.1.2.1 ppkt 8 TSI PRM miejsce uprzywilejowane jest takie samo jak w istniejących składach stałych. Jest ono zgodne z wymaganiami TSI PRM we wszystkich aspektach z wyjątkiem powierzchni użytkowej siedzenia, która jest mniejsza niż wymagana w TSI PRM o mniej niż 1 %. To niewielkie zmniejszenie nie wpływa na dostępność siedzenia, a podczas użytkowania nie powoduje wzajemnego naruszania przestrzeni pasażerów siedzących na sąsiadujących miejscach uprzywilejowanych.
- (11) W odniesieniu do pkt 4.2.2.3.1 ppkt 5 TSI PRM urządzenia sterowania drzwiami służące do otwierania i zamykania są takie same jak w istniejących składach stałych. Są one zgodne z wymaganiami TSI PRM we wszystkich aspektach z wyjątkiem przycisku otwierania, który znajduje się pod przyciskiem zamykania.
- (12) W odniesieniu do pkt 4.2.2.7.2 ppkt 6 TSI PRM system rezerwacji miejsc jest taki sam jak w istniejących składach stałych w odniesieniu do wymiarów i wyglądu. Do identyfikacji pojazdów używa się liter. Litery są wyświetlane na zewnątrz pojazdu na zewnętrznych wyświetlaczach informujących o stacji docelowej. Wysokość liter wynosi 55 mm zamiast 70 mm, jak określono w TSI PRM.
- (13) W odniesieniu do pkt 4.2.2.7.3 ppkt 4 TSI PRM wyświetlacze wewnętrzne są takie same jak w istniejących składach stałych w odniesieniu do wymiarów i wyglądu. Są one zgodne z wymaganiami TSI PRM we wszystkich aspektach z wyjątkiem wielkości czcionki, która wynosi 35 mm zamiast 55 mm, jak określono we wzorze dotyczącym odległości widzenia w TSI PRM.
- (14) Wagony B2 i pociągi zespołowe o stałym składzie, do których zostaną one włączone, mają być wykorzystywane na obszarze geograficznym obejmującym całą sieć kolejową Irlandii, w którym stosuje się inną szerokość toru wynoszącą 1 600 mm, bez możliwości efektywnego wykorzystania komercyjnego na innych obszarach jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.
- (15) Sieć irlandzka jest połączona z siecią Irlandii Północnej. W dniu 31 stycznia 2020 r. Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej wystąpiło z Unii Europejskiej. W związku z tym Irlandia Północna stała się sąsiadującym z Unią Europejską państwem trzecim. Irlandia przestała zatem dzielić granicę lądową z innym państwem członkowskim, a sieć kolejowa Irlandii została oddzielona i odizolowana od pozostałej części sieci kolejowej Unii Europejskiej.
- (16) Wniosek złożony przez Irlandię, a w szczególności informacje zawarte w aktach sprawy, jest kompletny, spójny i przewiduje odpowiednie środki alternatywne, które należy zastosować.

(17) W związku z tym Komisja uważa, że warunki określone w art. 7 ust. 1 lit. e) i art. 7 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/797 zostały spełnione,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Komisja niniejszym przyjmuje wniosek Irlandii o niestosowanie pkt 4.2.2.1.1 ppkt 2, 4.2.2.1.2.1 ppkt 8, pkt 4.2.2.3.1 ppkt 5, pkt 4.2.2.7.2 ppkt 6 i pkt 4.2.2.7.3 ppkt 4 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1300/2014 w odniesieniu do 101 wagonów środkowych klasy 22000 ICDMU – B2 („wagony B2”), które będą eksploatowane w sieci irlandzkiej.

#### Artykuł 2

Irlandia przekazuje Komisji numery identyfikacyjne wagonów B2 i ich odpowiednich składów stałych dla każdej partii wagonów B2 wprowadzonych do eksploatacji w sieci irlandzkiej, najpóźniej do dnia 31 grudnia 2026 r.

#### Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Irlandii.

Sporządzono w Brukseli dnia 19 marca 2024 r.

W imieniu Komisji  
Adina-Ioana VĂLEAN  
Członek Komisji