DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2022/856 DER KOMMISSION

vom 30. Mai 2022

zur Genehmigung eines Antrags Irlands gemäß Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates, die Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission und die Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 der Kommission nicht auf IÉ-RU Klasse 22000 ICDMU — „B2"-Mittelwagen anzuwenden

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2022) 3365)

(Nur der englische und der irische Text sind verbindlich)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union ([1]), insbesondere auf Artikel 7 Absatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Am 4. Februar 2022 übermittelte Irland der Kommission gemäß Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 einen Antrag auf Nichtanwendung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) von Fahrzeugen — Lokomotiven und Personenwagen (TSI LOC&PAS) gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission ([2]) und der TSI bezüglich der Sicherheit in Eisenbahntunneln (TSI SRT) gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 der Kommission ([3]) auf eine Reihe von Klasse 22000 ICDMU — „B2"-Mittelwagen, die vom Eisenbahnunternehmen Iarnród Éireann (im Folgenden „IÉ-RU") betrieben werden sollen. Dieser Antrag wurde auf der Grundlage von Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe e der Richtlinie (EU) 2016/797 gestellt, der Eisenbahnnetze betrifft, bei denen es sich um Binnennetze handelt oder die durch besondere geografische Verhältnisse vom Eisenbahnnetz der übrigen Union abgeschnitten sind.

(2) Um der rasch wachsenden Nachfrage nach den mit den derzeitigen Triebzügen betriebenen Schienenverkehrsdiensten gerecht zu werden, plant IÉ-RU, zusätzliche Kapazitäten zu erhalten, indem eine Reihe der vorhandenen nicht trennbaren Triebzugverbände um ein oder zwei Wagen erweitert werden. Zu diesem Zweck hat IÉ-RU mit dem Hersteller Mitsui eine Rahmenvereinbarung über die Lieferung der zusätzlichen Mittelwagen („B2"-Mittelwagen) geschlossen, die für die Erweiterung der vorhandenen Triebzüge (nicht trennbare „B1"-Zugverbände) erforderlich sind.

(3) Gemäß dieser Vereinbarung über insgesamt 101 Wagen liefert Mitsui bis 2022 41 „B2"-Mittelwagen mit Option auf die Lieferung weiterer 60 Wagen, die bis zum 31. Dezember 2026 ausgeübt werden kann. Die „B2"-Mittelwagen sollen auf dem Entwurf des vorhandenen „B1"-Wagens beruhen, an dem technische Änderungen vorgenommen werden müssen, die erforderlich sind, um den operativen Kapazitätsanforderungen gerecht zu werden, die rechtlichen Verpflichtungen in Bezug auf Abgasemissionen zu erfüllen und geeignete Alternativen für veraltete oder nicht verfügbare Ausrüstungen und Materialien bereitzustellen.

(4) Auf der 94. Sitzung des Ausschusses für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit informierten die irischen Vertreter ihre Amtskollegen über die Einzelheiten des an die Kommission gerichteten Antrags auf Nichtanwendung.

(5) Die „B2"-Mittelwagen sollen in vorhandene nicht TSI-konforme nicht trennbare Triebzugverbände eingereiht werden. Die Anwendung der Anforderungen der TSI würde zu Kompatibilitätsproblemen zwischen TSI-konformen und nicht TSI-konformen Fahrzeugen und so zu unverhältnismäßig großen technischen Schwierigkeiten und einer unverhältnismäßig komplexen Produktion führen.

([1]) ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44.

([2]) Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über eine technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lokomotiven und Personenwagen" des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 228).

([3]) Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität bezüglich der „Sicherheit in Eisenbahntunneln" im Eisenbahnsystem der Europäischen Union (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 394).

(6) Darüber hinaus wäre das wirtschaftliche Gleichgewicht des Vorhabens gefährdet, da die Anwendung der TSI auf „B2"-Mittelwagen zu Verzögerungen und zusätzlichen Kosten für das Inverkehrbringen dieser Wagen führen würde. Die gesamten Parameter der Fahrzeugauslegung müssten neu geprüft und neu bewertet werden, wodurch höchstwahrscheinlich erhebliche Änderungen und eine Neukonzipierung der Fahrzeuge erforderlich würden, um die Konformität mit den TSI herzustellen, für die ein Antrag auf Nichtanwendung gestellt wurde.

(7) Die Nichtanwendung der TSI würde sich auf das für die sichere Integration und Kompatibilität der „B2"-Mittelwagen mit den vorhandenen nicht trennbaren Triebzugverbänden erforderliche Maß beschränken. Die vorgeschlagenen Ausweichbestimmungen, die die Wagen erfüllen müssen, genügen den einschlägigen grundlegenden Anforderungen und gleichen jede Nichtanwendung der TSI aus.

(8) Als Abhilfemaßnahme hat Irland vorgeschlagen, dass die Wagen dem Entwurf der vorhandenen Wagen entsprechen. Die betroffenen Wagen wurden im Einklang mit den einschlägigen Anforderungen der vom British Rail Safety and Standards Board (RSSB) festgelegten Railway Group Standards, CEN-Cenelec-Normen und irischen nationalen Normen entworfen. Ihr Entwurf weicht nur dann von den Anforderungen dieser Normen und Kodizes ab, wenn dies erforderlich ist, um die sichere Integration und Kompatibilität der Fahrzeuge mit dem irischen Eisenbahnnetz in seinem derzeitigen Zustand sicherzustellen.

(9) Die „B2"-Mittelwagen und die nicht trennbaren Triebzugverbände, in die sie eingereiht würden, sollen in dem geografischen Gebiet eingesetzt werden, das das gesamte Eisenbahnnetz Irlands umfasst, in dem eine andere Spurweite (1 600 mm) verwendet wird, sodass eine rentable kommerzielle Wiederverwendung in anderen Gebieten des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums unmöglich ist.

(10) Das irische Netz ist mit dem nordirischen Netz verbunden. Das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland ist am 31. Januar 2020 aus der Europäischen Union ausgetreten. Nordirland ist daher zu einem benachbarten Drittland der Europäischen Union geworden. Folglich teilt Irland keine Landgrenze mehr mit einem anderen Mitgliedstaat, und das irische Schienennetz ist nun vom übrigen Eisenbahnnetz der Europäischen Union abgeschnitten.

(11) Der Antrag Irlands bietet ausreichende Garantien dafür, dass die vorgesehenen Ausweichbestimmungen gemäß den Erwägungsgründen 7 und 8 den sicheren Betrieb dieser Wagen im irischen Eisenbahnnetz sicherstellen werden.

(12) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die Bedingungen des Artikels 7 Absatz 1 Buchstabe e und des Artikels 7 Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/797 erfüllt sind —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Antrag Irlands, die Verordnung (EU) Nr. 1302/2014 und die Verordnung (EU) Nr. 1303/2014 auf 101 „B2"-Mittelwagen, die im irischen Netz betrieben werden, nicht anzuwenden, wird von der Kommission genehmigt.

Die irischen Behörden teilen der Kommission die Identifikationsnummern der neuen Wagen und ihren jeweiligen endgültigen nicht trennbaren Zugverband mit, sobald diese Wagen im irischen Netz in Betrieb sind.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an Irland gerichtet.

Brüssel, den 30. Mai 2022

Für die Kommission
Adina VĂLEAN
Mitglied der Kommission