UITVOERINGSBESLUIT (EU) 2022/856 VAN DE COMMISSIE

van 30 mei 2022

tot aanvaarding van een door Ierland overeenkomstig artikel 7, lid 4, van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad ingediend verzoek om te worden vrijgesteld van de toepassing van de Verordeningen (EU) nr. 1302/2014 en (EU) nr. 1303/2014 van de Commissie voor nieuwe tussenrijtuigen van type B2 voor dieselmotorstellen IÉ-RU klasse 22000 ICDMU

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2022) 3365)

(Slechts de teksten in de Engelse en Ierse taal zijn authentiek)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie ([1]), en met name artikel 7, lid 4,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Op 4 februari 2022 heeft Ierland overeenkomstig artikel 7, lid 4, van Richtlijn (EU) 2016/797 bij de Commissie een verzoek ingediend om te worden vrijgesteld van de toepassing van de bij Verordening (EU) nr. 1302/2014 ([2]) van de Commissie vastgestelde technische specificatie inzake interoperabiliteit rollend materieel — locomotieven en reizigerstreinen (TSI LOC&PAS) en van de bij Verordening (EU) nr. 1303/2014 ([3]) van de Commissie vastgestelde TSI veiligheid in spoorwegtunnels (TSI SRT) voor een aantal nieuwe tussenrijtuigen B2 voor de dieselmotorstellen klasse 22000 ICDMU die door Iarnród Éireann (IE) worden geëxploiteerd. Het verzoek is ingediend op grond van artikel 7, lid 1, punt e), van Richtlijn (EU) 2016/797, dat betrekking heeft op spoorwegnetten die niet aansluiten op, of die door de zee of vanwege speciale geografische omstandigheden afgesneden zijn van, het spoorwegnetwerk van de rest van de Unie.

(2) Om tegemoet te komen aan de snel groeiende vervoersvraag op de verbindingen die met de huidige treinstellen worden geëxploiteerd, is Iarnród Éireann van plan extra capaciteit te creëren door een aantal bestaande treinstellen met één of twee rijtuigen te verlengen. Daartoe heeft Iarnród Éireann met de constructeur Mitsui een kaderovereenkomst gesloten voor de levering van extra tussenrijtuigen (B2) voor de verlenging van de bestaande treinstellen (vaste B1-stellen).

(3) Volgens die overeenkomst moet Mitsui tegen 2022 41 tussenrijtuigen van het type B2 leveren, met een optie voor 60 extra rijtuigen die tot en met 31 december 2026 kan worden gelicht, d.w.z. in totaal 101 rijtuigen. De B2-tussenrijtuigen worden gebaseerd op het ontwerp van de bestaande rijtuigen B1, dat moet worden aangepast om rekening te houden met de technische wijzigingen die nodig zijn om: beter in te spelen op de operationele capaciteitsbehoeften; aan de wettelijke verplichtingen inzake emissies te voldoen en adequate alternatieven te bieden voor verouderde of onbeschikbare apparatuur en materiaal.

(4) Tijdens de 94e vergadering van het Comité spoorweginteroperabiliteit en -veiligheid hebben de Ierse vertegenwoordigers hun tegenhangers in kennis gesteld van de details van het bij de Commissie ingediende verzoek om een ontheffing.

(5) De tussenrijtuigen van het type B2 zullen worden opgenomen in bestaande treinstellen met een vaste samenstelling die niet aan de TSI voldoen. De toepassing van de eisen van de TSI's zou problemen opleveren met betrekking tot de compatibiliteit tussen TSI-conforme en niet-TSI-conforme voertuigen en zou bij de productie tot buitensporige technische problemen en complexiteit leiden.

([1]) PB L 138 van 26.5.2016, blz. 44.

([2]) Verordening (EU) nr. 1302/2014 van de Commissie van 18 november 2014 betreffende een technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem "rollend materieel — locomotieven en reizigerstreinen" van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PB L 356 van 12.12.2014, blz. 228).

([3]) Verordening (EU) nr. 1303/2014 van de Commissie van 18 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit betreffende "veiligheid in spoorwegtunnels" van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PB L 356 van 12.12.2014, blz. 394).

(6) Bovendien zou het economisch evenwicht van het project in gevaar komen, omdat de toepassing van de TSI's op tussenrijtuigen van het type B2 voor vertraging en extra kosten zou zorgen om die rijtuigen in de handel te kunnen brengen. Het volledige voertuigontwerp zou opnieuw moeten worden bekeken en worden getoetst aan de ontwerpparameters, hetgeen wellicht tot gevolg zou hebben dat de voertuigen en het ontwerp daarvan ingrijpend moeten worden aangepast om overeenstemming te bereiken met de TSI's waarvan ontheffing is gevraagd.

(7) De afwijking van de TSI's zou beperkt blijven tot wat nodig is om de tussenrijtuigen van het type B2 veilig te kunnen integreren in en compatibel te maken met de bestaande treinstellen. De voorgestelde alternatieve bepalingen waaraan de rijtuigen moeten voldoen, beantwoorden aan de relevante essentiële eisen en compenseren elke afwijking van de TSI's.

(8) Als risicobeperkende maatregel heeft Ierland voorgesteld dat de rijtuigen worden gebouwd naar hetzelfde ontwerp als de bestaande voertuigen. De rijtuigen zijn ontworpen overeenkomstig de relevante eisen van de Railway Group Standards van de British Rail Safety and Standards Board (RSSB), de CEN-Cenelec-normen en de Ierse nationale normen. Het ontwerp van de tussenrijtuigen wijkt alleen af van die normen en codes voor zover dat nodig is om de veilige integratie in en compatibiliteit met het Ierse spoorwegnet in zijn huidige toestand te waarborgen.

(9) De B2-tussenrijtuigen en de treinstellen waarin ze worden opgenomen, zullen worden gebruikt binnen het geografische gebied dat het hele spoorwegnet van Ierland omvat; het Ierse net heeft een afwijkende spoorbreedte van 1 600 mm, die elk commercieel hergebruik in andere delen van de Europese spoorwegruimte uitsluit.

(10) Het Ierse netwerk is verbonden met het Noord-Ierse netwerk. Het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland heeft zich op 31 januari 2020 teruggetrokken uit de Europese Unie. Daarom is Noord-Ierland een aangrenzend derde land van de Europese Unie geworden. Bijgevolg deelt Ierland niet langer een landsgrens met een andere lidstaat en is het spoorwegnet van Ierland niet langer verbonden met de rest van het spoorwegnet van de Europese Unie.

(11) Het verzoek van Ierland biedt voldoende garanties dat de toe te passen alternatieve bepalingen, als bedoeld in de overwegingen 7 en 8, een veilige exploitatie van deze rijtuigen op het Ierse spoornet zullen waarborgen.

(12) Daarom is de Commissie van oordeel dat aan de voorwaarden van artikel 7, lid 1, punt e), en artikel 7, lid 4, van Richtlijn (EU) 2016/797 is voldaan,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het verzoek van Ierland om te worden vrijgesteld van de toepassing van Verordening (EU) nr. 1302/2014 en Verordening (EU) nr. 1303/2014 op 101 tussenrijtuigen van type B2 die op het volledige Ierse net zullen rijden, wordt door de Commissie aanvaard.

Zodra deze rijtuigen op het Ierse net in gebruik worden genomen, stellen de Ierse autoriteiten de Commissie in kennis van de identificatienummers van de nieuwe rijtuigen en van de respectievelijke vaste treinstellen waarin ze worden opgenomen.

Artikel 2

Dit besluit is gericht tot Ierland.

Gedaan te Brussel, 30 mei 2022.

Voor de Commissie
Adina VĂLEAN
Lid van de Commissie