KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT (EU) 2022/856

av den 30 maj 2022

om godtagande av en begäran inlämnad av Irland i enlighet med artikel 7.4 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 om att inte tillämpa kommissionens förordning (EU) nr 1302/2014 och kommissionens förordning (EU) nr 1303/2014 på mellanvagnar av typ B2 inom IÉ-RU klass 22000 ICDMU

[delgivet med nr C(2022) 3365]

(Endast de engelska och iriska texterna är giltiga)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen ([1]), särskilt artikel 7.4, och

av följande skäl:

(1) Den 4 februari 2022 lämnade Irland till kommissionen, i enlighet med artikel 7.4 i direktiv (EU) 2016/797, en begäran om avsteg från tillämpningen av den tekniska specifikationen för driftskompatibilitet (TSD) avseende lok och passagerarfordon (LOC&PAS TSI), som fastställs i kommissionens förordning (EU) nr 1302/2014 ([2]), och avseende säkerhet i järnvägstunnlar (SRT TSI), som fastställs i kommissionens förordning (EU) nr 1303/2014 ([3]), för ett antal mellanvagnar av typ B2 inom klass 22000 ICDMU, som ska användas av Iarnród Éireann-Railway Undertaking (*IÉ-RU*). Denna begäran ingavs på grundval av artikel 7.1 e i direktiv (EU) 2016/797, som omfattar järnvägsnät som är isolerade eller avskilda från järnvägsnätet i resten av unionen av havet eller på grund av särskilda geografiska förhållanden.

(2) För att tillgodose resenärernas snabbt ökande efterfrågan på järnvägsförbindelser som trafikeras med de nuvarande tågsätten planerar IÉ-RU att skaffa ytterligare kapacitet genom att utöka ett antal befintliga fasta tågsätt med en eller två vagnar. Därför har IÉ-RU ett ramavtal med tillverkaren Mitsui om leverans av de ytterligare mellanvagnar av typ B2 som krävs för att utöka de befintliga tågsätten (fasta B1-tågsätt).

(3) Enligt detta avtal ska Mitsui leverera 41 B2-vagnar senast 2022, med en option på att leverera ytterligare 60 vagnar vilken kan utnyttjas till och med den 31 december 2026, dvs. avtalet omfattar totalt 101 vagnar. B2-vagnarna ska baseras på de befintliga B1-vagnarnas konstruktion, med de tekniska anpassningar som är nödvändiga för att uppfylla driftsmässiga kapacitetskrav, uppfylla rättsliga skyldigheter i fråga om avgasutsläpp och erbjuda lämpliga alternativ till föråldrade eller ej tillgängliga typer av utrustning och material.

(4) Vid det 94:e mötet i kommittén för driftskompatibilitet och säkerhet informerade de irländska företrädarna sina motparter om detaljerna i den begäran om avsteg som lämnats till kommissionen.

(5) B2-vagnarna ska ingå i befintliga fasta tågsätt som inte uppfyller TSD-kraven. Om TSD-kraven tillämpas skulle det medföra kompatibilitetsproblem mellan fordon som uppfyller TSD-kraven och fordon som inte gör det, vilket leder till oproportionerliga tekniska svårigheter och komplicerar produktionen.

([1]) EUT L 138, 26.5.2016, s. 44.

([2]) Kommissionens förordning (EU) nr 1302/2014 av den 18 november 2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – Lok och passagerarfordon i Europeiska unionens järnvägssystem (EUT L 356, 12.12.2014, s. 228).

([3]) Kommissionens förordning (EU) nr 1303/2014 av den 18 november 2014 om en teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende ”säkerhet i järnvägstunnlar” i järnvägssystemet i Europeiska unionen (EUT L 356, 12.12.2014, s. 394).

(6) Den ekonomiska jämvikten för projektet skulle också hotas, i och med att en tillämpning av TSD-kraven på B2-vagnar skulle orsaka förseningar och merkostnader för utsläppandet av sådana vagnar på marknaden. Alla konstruktionsparametrar för fordonen skulle behöva utvärderas och bedömas på nytt, vilket sannolikt skulle leda till betydande ändringar och omkonstruktioner för att de TSD-krav som omfattas av ansökan av avsteg skulle uppfyllas.

(7) Avstegen från TSD-kraven är begränsade till vad som är nödvändigt för en säker integrering av och kompatibilitet för B2-vagnarna i befintliga fasta tågsätt. De föreslagna alternativa bestämmelser som vagnarna måste följa uppfyller de relevanta väsentliga kraven och kompenserar för varje avsteg från TSD-kraven.

(8) För att begränsa konsekvenserna har Irland föreslagit att vagnarna ska ha samma konstruktion som de befintliga fordonen. De berörda vagnarna konstruerades i enlighet med relevanta krav i järnvägsstandarder som fastställts av British Rail Safety and Standards Board (RSSB), CEN-Cenelec-standarder och irländska nationella standarder. Konstruktionen avviker från kraven i dessa standarder och föreskrifter endast när det är nödvändigt för att säkerställa fordonens säkra integrering i och kompatibilitet med Irlands järnvägsnät i dess nuvarande skick.

(9) B2-vagnarna och de fasta tågsätt som de skulle ingå i är planerade att användas inom ett geografiskt område som omfattar hela det irländska järnvägsnätet, med den avvikande spårvidden 1 600 mm, utan någon möjlighet till lönsam kommersiell återanvändning i andra delar av det gemensamma europeiska järnvägsområdet.

(10) Irlands järnvägsnät är sammankopplat med Nordirlands järnvägsnät. Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland utträdde ur Europeiska unionen den 31 januari 2020. Därmed har Nordirland blivit ett angränsande tredjeland till Europeiska unionen. Irland upphör alltså att dela en landgräns med en annan medlemsstat och Irlands järnvägsnät har blivit isolerat från resten av järnvägsnätet i Europeiska unionen.

(11) Den begäran som inlämnats av Irland ger tillräckliga garantier för att de alternativa bestämmelser som kommer att tillämpas, såsom anges i skäl 7 och 8, kommer att säkerställa en säker drift av dessa vagnar i det irländska järnvägsnätet.

(12) Därför anser kommissionen att de villkor som anges i artikel 7.1 e och artikel 7.4 i direktiv (EU) 2016/797 är uppfyllda.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Irlands begäran om att inte tillämpa förordning (EU) nr 1302/2014 och förordning (EU) nr 1303/2014 på 101 mellanvagnar av typ B2 som kommer att trafikera det irländska nätet godtas av kommissionen.

De irländska myndigheterna ska underrätta kommissionen om de nya vagnarnas identifieringsnummer och deras respektive slutliga fasta tågsätt, så snart som dessa vagnar börjar användas i det irländska nätet.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Irland.

Utfärdat i Bryssel den 30 maj 2022.

På kommissionens vägnar
Adina VĂLEAN
Ledamot av kommissionen