Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/909

22.3.2024

# DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2024/909 DER KOMMISSION

**vom 19. März 2024**

**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. 1300/2014 der Kommission (TSI PRM) nicht auf Klasse 22000 ICDMU — B2-Mittelwagen des Eisenbahnunternehmens Iarnród Éireann anzuwenden**

*(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2024) 1680)*

**(Nur der englische und der irsiche 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 21. September 2023 übermittelte Irland der Kommission einen Antrag auf Nichtanwendung der folgenden Abschnitte des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission ([2]) (im Folgenden „TSI PRM“): 4.2.2.1.1 Absatz 2, 4.2.2.1.2.1 Absatz 8, 4.2.2.3.1 Absatz 5, 4.2.2.7.2 Absatz 6 und 4.2.2.7.3 Absatz 4. In diesen Abschnitten werden — wie in den Erwägungsgründen 10 bis 14 dargelegt — einige ergonomische Parameter für Wagen festgelegt.

(2) Dieser Antrag wurde auf der Grundlage des Artikels 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.

(3) Um der rasch wachsenden Nachfrage nach den mit ihrem derzeitigen Wagenbestand betriebenen Schienenverkehrsdiensten gerecht zu werden, plant das Eisenbahnunternehmen Iarnród Éireann (im Folgenden „IÉ-RU“), zusätzliche Kapazitäten zu beschaffen, indem eine Reihe der vorhandenen nicht trennbaren Zugverbände um ein oder zwei Wagen erweitert werden. Zu diesem Zweck hat IÉ-RU mit Mitsui eine Rahmenvereinbarung über die Lieferung der zusätzlichen Mittelwagen (B2-Wagen) geschlossen, die für die Erweiterung der vorhandenen nicht trennbaren Zugverbände erforderlich sind.

(4) Bis Ende 2022 lieferte Mitsui 41 B2-Wagen, und im Rahmen der Vereinbarung besteht eine Option für die Lieferung weiterer 60 Wagen, die bis Dezember 2026 ausgeübt werden kann, wodurch sich die Gesamtzahl der Wagen auf 101 erhöht.

(5) Die B2-Wagen waren bereits Gegenstand des Durchführungsbeschlusses (EU) 2022/856 der Kommission ([3]), in dem die Kommission die Nichtanwendung einiger Bestimmungen ihrer Verordnungen (EU) Nr. 1302/2014 ([4]) und (EU) Nr. 1303/2014 ([5]) auf diese Wagen genehmigte.

([1]) ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44. ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj.
([2]) Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 110. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/oj).
([3]) 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 (ABl. L 150 vom 1.6.2022, S. 88. ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2022/856/oj).
([4]) 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. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj).
([5]) 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. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1303/oj).

(6) Die B2-Wagen sollen in vorhandene nicht trennbare Triebzugverbände eingereiht werden, die den Anforderungen der TSI PRM nicht entsprechen. Die Anwendung der Anforderungen der TSI PRM auf die B2-Wagen würde zu Kompatibilitätsproblemen zwischen TSI-konformen und nicht TSI-konformen Fahrzeugen und so zu unverhältnismäßig großen technischen Schwierigkeiten und einer unverhältnismäßig komplexen Produktion führen. So würde beispielsweise eine einheitliche und gut lesbare Bereitstellung dynamischer visueller Informationen im gesamten Zug eine neue Software, den Austausch der Innenanzeigen im gesamten Wagenbestand und möglicherweise eine völlige Neugestaltung der Systemarchitektur erforderlich machen. Die Anwendung der Anforderungen der TSI PRM auf die B2-Wagen würde auch die Fahrzeuggenehmigung verzögern und zusätzliche Kosten verursachen.

(7) Als Abhilfemaßnahme hat Irland vorgeschlagen, dass die B2-Wagen dem Entwurf der vorhandenen Wagen entsprechen. Die betroffenen B2-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.

(8) Die Anwendung der Anforderungen der TSI PRM würde gegenüber diesem Entwurf nur geringfügige Vorteile mit sich bringen, wogegen die Nichtanwendung der TSI PRM auf das Maß beschränkt würde, das im Hinblick auf die Barrierefreiheit für die Kompatibilität mit den vorhandenen nicht trennbaren Zugverbänden erforderlich ist. Wie die Benutzung durch die regelmäßigen Fahrgäste der vorhandenen nicht trennbaren Zusammenverbände gezeigt hat, würden die vorgeschlagenen Ausweichbestimmungen die einschlägigen grundlegenden Anforderungen erfüllen und jede Nichtanwendung der TSI PRM ausgleichen.

(9) In Bezug auf Abschnitt 4.2.2.1.1 Absatz 2 der TSI PRM ist der Haltegriff am Sitz identisch mit den Haltegriffen, die in den vorhandenen nicht trennbaren Zugverbänden angebracht sind. Dadurch werden die Anforderungen der TSI PRM an Haltegriffe in allen Aspekten außer der Höhe der Mitte des nutzbaren Teils des Haltegriffs, die 15 mm höher ist als in der TSI PRM vorgeschrieben, erfüllt.

(10) In Bezug auf Abschnitt 4.2.2.1.2.1 Absatz 8 der TSI PRM ist der Vorrangsitz identisch mit denen, die in den vorhandenen nicht trennbaren Zugverbänden verwendet werden. Er entspricht der TSI PRM in allen Aspekten außer der nutzbaren Sitzfläche, die weniger als 1 % kleiner ist als in der TSI PRM vorgeschrieben. Diese geringe Verkleinerung beeinträchtigt nicht die Barrierefreiheit des Sitzes und führt bei der Benutzung auch nicht dazu, dass Fahrgäste auf nebeneinander befindlichen Vorrangsitzen auf den jeweils benachbarten Sitzplatz hinüberragen.

(11) In Bezug auf Abschnitt 4.2.2.3.1 Absatz 5 der TSI PRM sind die Bedienelemente zum Öffnen und Schließen der Türen identisch mit denen, die in den vorhandenen nicht trennbaren Zugverbänden verwendet werden. Sie entsprechen der TSI PRM in allen Aspekten außer der Position der „Öffnen"-Taste, die sich unterhalb der „Schließen"-Taste befindet.

(12) In Bezug auf Abschnitt 4.2.2.7.2 Absatz 6 der TSI PRM ist das Sitzplatzreservierungssystem mit dem in den vorhandenen nicht trennbaren Zugverbänden verwendeten System in Abmessung und Aussehen identisch. Zur Kennzeichnung der Fahrzeuge werden Buchstaben verwendet. Die Buchstaben werden außen am Fahrzeug auf den Außenanzeigen des Zielbahnhofs angezeigt. Die Buchstaben sind 55 mm hoch — statt 70 mm wie in der TSI PRM vorgeschriebenen.

(13) In Bezug auf Abschnitt 4.2.2.7.3 Absatz 4 der TSI PRM sind die Innenanzeigen identisch mit denen, die in den vorhandenen nicht trennbaren Zugverbänden verwendet werden. Sie entsprechen der TSI PRM in allen Aspekten außer der Schrifthöhe, die 35 mm beträgt — statt 55 mm wie in der Formel der TSI PRM für die Leseentfernung vorgeschrieben.

(14) Die B2-Wagen 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.

(15) 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.

(16) Der Antrag Irlands und insbesondere die im Dossier enthaltenen Informationen sind vollständig und schlüssig und sehen geeignete Ausweichmaßnahmen vor.

(17) 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 Abschnitte 4.2.2.1.1 Absatz 2, 4.2.2.1.2.1 Absatz 8, 4.2.2.3.1 Absatz 5, 4.2.2.7.2 Absatz 6 und 4.2.2.7.3 Absatz 4 des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 auf 101 Klasse 22000 ICDMU — B2-Mittelwagen (im Folgenden „B2-Wagen"), die im irischen Netz betrieben werden, nicht anzuwenden, wird von der Kommission genehmigt.

*Artikel 2*

Irland muss die Identifikationsnummern der B2-Wagen und ihre jeweiligen nicht trennbaren Zugverbände für jede Reihe von B2-Wagen, die im irischen Netz in Betrieb genommen werden, der Kommission spätestens bis zum 31. Dezember 2026 mitteilen.

*Artikel 3*

Dieser Beschluss ist an Irland gerichtet.

Brüssel, den 19. März 2024

*Für die Kommission*
Adina-Ioana VĂLEAN
*Mitglied der Kommission*