Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2024/909

22.3.2024

UITVOERINGSBESLUIT (EU) 2024/909 VAN DE COMMISSIE

van 19 maart 2024

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 Verordening (EU) nr. 1300/2014 van de Commissie (TSI PRM) op tussenrijtuigen van het type B2 voor dieselmotorstellen klasse 22000 ICDMU die eigendom zijn van Iarnród Éireann

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2024) 1680)

(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 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie ([1]), en met name artikel 7, lid 4,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Op 21 september 2023 heeft Ierland bij de Commissie een verzoek ingediend om te worden vrijgesteld van de toepassing van de volgende punten van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 1300/2014 van de Commissie ([2]) (TSI PRM): 4.2.2.1.1, punt 2, 4.2.2.1.2.1, punt 8, 4.2.2.3.1, punt 5, 4.2.2.7.2, punt 6, en 4.2.2.7.3, punt 4. Deze punten bevatten enkele van de ergonomische parameters voor rijtuigen, zoals vermeld in de overwegingen 10 tot en met 14.

(2) 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.

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

(4) Eind 2022 leverde Mitsui 41 B2-rijtuigen en de overeenkomst bevat een tot december 2026 te gebruiken optie voor de levering van nog eens 60 rijtuigen, waarmee het totale aantal rijtuigen op 101 zou komen.

(5) De B2-rijtuigen vallen al onder Uitvoeringsbesluit (EU) 2022/856 van de Commissie ([3]), waarbij de Commissie heeft aanvaard dat een aantal bepalingen van Verordeningen (EU) nr. 1302/2014 ([4]) en (EU) nr. 1303/2014 ([5]) niet op die rijtuigen van toepassing zou zijn.

([1]) PB L 138 van 26.5.2016, blz. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj.

([2]) Verordening (EU) nr. 1300/2014 van de Commissie van 18 november 2014 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit betreffende de toegankelijkheid van het spoorwegsysteem in de Unie voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit (PB L 356 van 12.12.2014, blz. 110, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/oj).

([3]) 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 het type B2 voor dieselmotorstellen IÉ-RU klasse 22000 ICDMU (PB L 150 van 1.6.2022, blz. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2022/856/oj).

([4]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1302/oj).

([5]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1303/oj).

(6) De B2-rijtuigen moeten worden opgenomen in bestaande vaste treinstellen die niet voldoen aan de TSI PRM. De toepassing van de eisen van de TSI PRM op de B2-rijtuigen zou compatibiliteitsproblemen opleveren tussen voertuigen die wel en niet TSI PRM-conform zijn, met buitensporige technische problemen en complexiteit bij de productie tot gevolg. Om er bijvoorbeeld voor te zorgen dat dynamische visuele informatie in de trein op uniforme en leesbare wijze wordt weergegeven, zou nieuwe software nodig zijn, zouden de interne beeldschermen voor het gehele voertuigenpark moeten worden vervangen, en zou de architectuur van het systeem mogelijk helemaal opnieuw moeten worden ontworpen. De toepassing van de eisen van de TSI PRM op de B2-rijtuigen zou ook de afgifte van de vergunningen voor spoorvoertuigen vertragen en extra kosten met zich meebrengen.

(7) Als risicobeperkende maatregel heeft Ierland voorgesteld dat de B2-rijtuigen worden gebouwd naar hetzelfde ontwerp als de bestaande voertuigen. De B2-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.

(8) De toepassing van de eisen van de TSI PRM zou te verwaarlozen voordelen opleveren ten opzichte van dat ontwerp, terwijl de niet-toepassing van de TSI PRM beperkt zou blijven tot hetgeen nodig is om wat betreft toegankelijkheid te zorgen voor compatibiliteit met de bestaande vaste treinstellen. Zoals blijkt uit het gebruik van de bestaande vaste treinstellen door gewone passagiers, zouden de voorgestelde alternatieven aan de relevante essentiële eisen voldoen en opwegen tegen elk geval van niet-toepassing van de TSI PRM.

(9) Wat punt 4.2.2.1.1, punt 2, van de TSI PRM betreft, is de handgreep aan de stoel dezelfde als die welke in de bestaande vaste treinstellen is gemonteerd. Deze voldoet op één punt na aan alle eisen van de TSI PRM voor handgrepen; het midden van het bruikbare deel van de handgreep is namelijk 15 mm hoger dan voorgeschreven in de TSI PRM.

(10) Wat punt 4.2.2.1.2.1, punt 8, van de TSI PRM betreft, is de gereserveerde stoel gelijk aan die in de bestaande vaste treinstellen. Deze stoel is TSI PRM-conform wat alle andere aspecten betreft dan het nuttige zitoppervlak, dat minder dan 1 % kleiner is dan vereist krachtens de TSI PRM. Dit kleine verschil doet geen afbreuk aan de toegankelijkheid van de stoel en leidt er niet toe dat passagiers die op aangrenzende gereserveerde stoelen zitten, in elkaars ruimte komen.

(11) Wat punt 4.2.2.3.1, punt 5, van de TSI PRM betreft, zijn de deurbedieningsknoppen gelijk aan die in de bestaande vaste treinstellen. Zij zijn in ieder opzicht TSI PRM-conform, behalve dat de open-knop zich onder de dicht-knop bevindt.

(12) Wat punt 4.2.2.7.2, punt 6, van de TSI PRM betreft, is het plaatsreserveringssysteem qua afmetingen en vormgeving gelijk aan dat in de bestaande vaste treinstellen. Het systeem maakt gebruik van letters om de voertuigen te identificeren. De letters worden aan de buitenzijde van het voertuig weergegeven op de externe beeldschermen die de bestemming vermelden. De letterhoogte is 55 mm, in plaats van 70 mm zoals de TSI PRM voorschrijft.

(13) Wat punt 4.2.2.7.3, punt 4, van de TSI PRM betreft, zijn de interne beeldschermen qua afmetingen en vormgeving gelijk aan die in de bestaande vaste treinstellen. Zij zijn in ieder opzicht TSI PRM-conform, behalve dat het teken 35 mm hoog is, in plaats van 55 mm zoals de TSI PRM-formule voor de kijkafstand voorschrijft.

(14) De B2-rijtuigen en de vaste treinstellen waarin ze zouden worden opgenomen, zijn bestemd voor gebruik binnen het geografische gebied dat het hele spoorwegnet van Ierland omvat; het Ierse net heeft een afwijkende spoorwijdte van 1 600 mm, die elk commercieel hergebruik in andere delen van de Europese spoorwegruimte uitsluit.

(15) 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. Daardoor is Noord-Ierland een aangrenzend derde land van de Europese Unie geworden. Bijgevolg deelt Ierland niet langer een landsgrens met een andere lidstaat en sluit het spoorwegnet van Ierland niet langer aan op de rest van het spoorwegnet van de Europese Unie en is het daarvan afgesneden.

(16) Het verzoek van Ierland, en met name de informatie in het dossier, is volledig en coherent en voorziet in passende alternatieve maatregelen.

(17) 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 de punten 4.2.2.1.1, punt 2, 4.2.2.1.2.1, punt 8, 4.2.2.3.1, punt 5, 4.2.2.7.2, punt 6, en 4.2.2.7.3, punt 4, van de bijlage bij Verordening (EU) nr. 1300/2014 niet toe te passen op 101 tussenrijtuigen van het type B2 voor dieselmotorstellen klasse 22000 ICDMU ("B2-rijtuigen") die op het Ierse net zullen rijden, wordt door de Commissie aanvaard.

Artikel 2

Ierland deelt de Commissie uiterlijk op 31 december 2026 de identificatienummers van de B2-rijtuigen en hun respectieve vaste treinstellen mee voor elke partij B2-rijtuigen die in gebruik worden genomen op het Ierse net.

Artikel 3

Dit besluit is gericht tot Ierland.

Gedaan te Brussel, 19 maart 2024.

Voor de Commissie
Adina-Ioana VĂLEAN
Lid van de Commissie