Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2024/909

22.3.2024

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT (EU) 2024/909

av den 19 mars 2024

om godtagande av en begäran från Irland i enlighet med artikel 7.4 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 om att inte tillämpa kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014 (TSD Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet) på mellanvagnar av typ B2 inom klass 22000 ICDMU som ägs av järnvägsföretaget Iarnród Éireann

(delgivet med nr C(2024)1680)

(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 21 september 2023 lämnade Irland in en begäran till kommissionen om avsteg från tillämpningen av följande punkter i bilagan till kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014 ([2]) (*TSD Tillgänglighet*): 4.2.2.1.1 led 2, 4.2.2.1.2.1 led 8, 4.2.2.3.1 led 5, 4.2.2.7.2 led 6 och 4.2.2.7.3 led 4. I dessa punkter anges några ergonomiska parametrar som rör personvagnar, såsom beskrivs i skälen 10–14.

(2) Denna begäran lämnades in 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.

(3) För att tillgodose passagerarnas snabbt ökande efterfrågan på järnvägsförbindelser som trafikeras med nuvarande fordonspark planerar järnvägsföretaget Iarnród Éireann (*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 Mitsui om leverans av de ytterligare mellanvagnar av typ B2 som krävs för att utöka de befintliga fasta tågsätten.

(4) Mitsui levererade 41 vagnar av typ B2 i slutet av 2022 och enligt avtalet finns det en option på att leverera ytterligare 60 vagnar vilken kan utnyttjas fram till december 2026, vilket innebär att det totala antalet vagnar uppgår till 101.

(5) Vagnarna av typ B2 har redan varit föremål för kommissionens genomförandebeslut (EU) 2022/856 ([3]) i vilket kommissionen godtog att vissa bestämmelser i kommissionens förordningar (EU) nr 1302/2014 ([4]) och (EU) nr 1303/2014 ([5]) inte skulle vara tillämpliga på dessa vagnar.

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

([2]) Kommissionens förordning (EU) nr 1300/2014 av den 18 november 2014 om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet avseende tillgängligheten till Europeiska unionens järnvägssystem för personer med funktionsnedsättningar och personer med nedsatt rörlighet (EUT L 356, 12.12.2014, s. 110, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/oj).

([3]) 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 (EUT L 150, 1.6.2022, s. 88, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2022/856/oj).

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

([5]) Kommissionens förordning (EU) nr 1303/2014 av den 18 november 2014 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende ”säkerhet i järnvägstunnlar” i järnvägssystemet i Europeiska unionen (EUT L 356, 12.12.2014, s. 394, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1303/oj).

(6) Vagnarna av typ B2 ska ingå i befintliga fasta tågsätt som inte uppfyller kraven i TSD Tillgänglighet. Om kraven i TSD Tillgänglighet tillämpas på vagnarna av typ B2 skulle det medföra kompatibilitetsproblem mellan fordon som uppfyller kraven och fordon som inte gör det, vilket leder till oproportionerliga tekniska svårigheter och komplicerar produktionen. Exempelvis skulle det för att tillhandahålla dynamisk visuell information på ett enhetligt och läsbart sätt på tågnivå krävas ny programvara, utbyte av interna displayer för hela fordonsparken och eventuellt en helt ny utformning av systemets arkitektur. Tillämpningen av kraven i TSD Tillgänglighet på vagnarna av typ B2 skulle också försena fordonsgodkännandet och medföra ytterligare kostnader.

(7) För att begränsa konsekvenserna har Irland föreslagit att B2-vagnarna ska ha samma konstruktion som de befintliga fordonen. De berörda B2-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.

(8) Tillämpningen av kraven i TSD Tillgänglighet skulle medföra försumbara fördelar jämfört med denna konstruktion, medan däremot avstegen från tillämpningen av TSD Tillgänglighet skulle begränsas till den utsträckning som krävs för kompatibilitet med befintliga fasta tågsätt i fråga om tillgänglighet. Såsom framgått i samband med återkommande passagerares användning av de befintliga fasta tågsätten skulle de föreslagna alternativa bestämmelserna uppfylla de relevanta väsentliga kraven och kompensera för varje avsteg från tillämpningen av TSD Tillgänglighet.

(9) När det gäller punkt 4.2.2.1.1 led 2 i TSD Tillgänglighet är sätets handtag detsamma som de som är monterade i befintliga fasta tågsätt. Det uppfyller kraven i TSD Tillgänglighet för handtag i alla avseenden förutom att mitten av handtagets användbara del är 15 mm högre än vad som föreskrivs i TSD Tillgänglighet.

(10) När det gäller punkt 4.2.2.1.2.1 led 8 i TSD Tillgänglighet är den reserverade sittplatsen densamma som de som används i befintliga fasta tågsätt. Den uppfyller kraven i TSD Tillgänglighet i alla avseenden förutom att den användbara sittytan är knappt 1 % mindre än vad som krävs enligt TSD Tillgänglighet för funktionshindrade. Denna lilla minskning hindrar inte åtkomsten till sittplatsen, och när den används har passagerare som sitter på angränsande reserverade sittplatser tillräckligt med utrymme.

(11) När det gäller punkt 4.2.2.3.1 led 5 i TSD Tillgänglighet är anordningarna för dörröppning respektive dörrstängning desamma som de som används i befintliga fasta tågsätt. De uppfyller kraven i TSD Tillgänglighet i alla avseenden förutom att öppningsknappen är placerad under stängningsknappen,

(12) När det gäller punkt 4.2.2.7.2 led 6 i TSD Tillgänglighet är systemet för sittplatsbokning detsamma som de som används i befintliga fasta tågsätt i fråga om bokstävers och siffrors storlek och utseende. Fordonen identifieras med hjälp av bokstäver. Bokstäverna visas på utsidan av fordonet på de externa destinationsdisplayerna. Bokstavshöjden är 55 mm i stället för 70 mm som föreskrivs i TSD Tillgänglighet.

(13) När det gäller punkt 4.2.2.7.3 led 4 i TSD Tillgänglighet är de interna displayerna till sin storlek och sitt utseende detsamma som de som används i befintliga fasta tågsätt. De uppfyller kraven i TSD Tillgänglighet i alla avseenden förutom att teckenhöjden är 35 mm i stället för 55 mm som föreskrivs i den formel för betraktningsavstånd som anges i TSD Tillgänglighet.

(14) B2-vagnarna och de fasta tågsätt som de skulle ingå i är avsedda 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.

(15) 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 har alltså upphört att dela en landgräns med en annan medlemsstat och Irlands järnvägsnät har blivit isolerat och avskilt från resten av järnvägsnätet i Europeiska unionen.

(16) Irlands begäran, och särskilt den information som lämnades i ärendet, är fullständig och enhetlig och innehåller bestämmelser om tillämpning av lämpliga alternativa åtgärder.

(17) 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 punkterna 4.2.2.1.1 led 2, 4.2.2.1.2.1 led 8, 4.2.2.3.1 led 5, 4.2.2.7.2 led 6 och 4.2.2.7.3 led 4 i bilagan till förordning (EU) nr 1300/2014 på mellanvagnar av typ B2 inom klass 22000 ICDMU, som kommer att trafikera det irländska nätet godtas härmed av kommissionen.

Artikel 2

Irland ska för varje leverans av vagnar av B2-typ som tas i trafik i det irländska nätet meddela kommissionen identifieringsnumren för vagnarna av B2-typ och deras respektive fasta tågsätt, senast den 31 december 2026.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Irland.

Utfärdat i Bryssel den 19 mars 2024.

På kommissionens vägnar
Adina-Ioana VĂLEAN
Ledamot av kommissionen