

KOMISJONI OTSUS,

26. aprill 2010,

millega tehakse Luksemburgi suhtes osaline erand otsusest 2006/66/EÜ, mis käsitleb üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku alastsüsteemi „veerem – müra” tehnilisi koostalitlusnõudeid, ja otsusest 2006/861/EÜ, mis käsitleb üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku alastsüsteemi „veerem – kaubavagunid” tehnilisi koostalitlusnõudeid

(teatavaks tehtud numbri K(2010) 2546 all)

(Ainult prantsuskeelne tekst on autentne)

(2010/234/EL)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiivi 2008/57/EÜ ühenduse raudteesüsteemi koostalitlusvõime kohta, ⁽¹⁾ eriti selle artiklit 9,

võttes arvesse Luksemburgi poolt 23. septembril 2009 esitatud taotlust

ning arvestades järgmist:

- (1) Kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikli 9 lõike 1 punktiga d esitas Luksemburg 23. septembril 2009 taotluse, et tema suhtes kohaldataks osalist erandit komisjoni otsusest 2006/66/EÜ ⁽²⁾ (müra KTK) ja komisjoni otsusest 2006/861/EÜ ⁽³⁾ (kaubavagunite KTK) seoses äriühingu LOHR NA- ja AFA-tüüpi vagunitega.
- (2) Eranditaotlus hõlmab kaubavaguneid, mida kasutatakse poolhaagiste veoks raudteel ja mida toodetakse vastavalt projektile, mida kasutati enne nimetatud KTKde (koostalitlusvõime tehniliste kirjelduste) jõustumist.
- (3) Kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 881/2004 ⁽⁴⁾ artikliga 15 esitas Euroopa Raudteeagentuur 16. detsembril 2009 osalise erandi taotluse kohta oma tehnilise arvamuse.
- (4) Arvamuses on märgitud, et arvestades asjaomaste vagunite konstruktsiooni piiranguid, mille põhjuseks on veetava kauba erilaad, ei ole kõnealuste vagunite suhtes võimalik kohaldada kaubavagunite KTK nende kuue osa sätteid, mis käsitlevad veoseadmeid, tõstmist, seadmete kinnitamist, kinemaatilist gabariiti, veeremi dünaamilist käitumist ja seisupidurit (vastavalt osad 4.2.2.1.2.2, 4.2.2.3.2.4, 4.2.2.3.2.5, 4.2.3.1, 4.2.3.4 ja 4.2.4.1.2.8). Seoses müra KTKga tuleb kõnealuste vagunite puhul kasutada koos liitpiduriklotsidega ka valjemaid valumal-

mist klotse, et saavutada nõutud pidurdustõhusus. Seetõttu ei ole kuni vaiksama tehnoloogia kasutuselevõtu ni võimalik järgida möödasõidumüra piirmäärasid (KTK osa 4.2.1.1).

- (5) Kui kõnealust kahte KTKd, konkreetsemalt kaubavagunite KTK osi 4.2.3.1 ja 4.2.3.4 kohaldataks äriühingu LOHR NA- ja AFA-tüüpi vagunite suhtes, oleks majanduslik üldmõju hinnanguliselt peaaegu 204 miljonit eurot. Nimetatud summa koos teiste nõuetega, mida oleks vaja kohaldada, et olla vastavuses KTKga, mitte ainult ei paneks suuresti ohtu projekti majanduslikku elujõulisust, vaid ka lükkaks oluliselt edasi või peataks selle rakendamise.
- (6) Erand võimaldatakse piiratud ajaks, mida Luksemburg peaks kasutama selleks, et kiiremini välja töötada uuenduslikud lahendused, mis põhinevad ühtlustatud normidel ja on vastavuses kõnealuste KTKdega.
- (7) Käesoleva otsuse sätted on kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikli 29 alusel loodud komitee arvamusga,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikli 9 lõike 1 punktiga d tehakse Luksemburgi suhtes 23. septembril 2009 taotletud osaline erand müra KTKst ja kaubavagunite KTKst äriühingu LOHR NA- ja AFA-tüüpi vagunite puhul järgmistele piirangutega:

- a) müra KTK 4.2.1.1 osa sätete puhul seni, kuni puudub tehniline lahendus vastavuse saavutamiseks;
- b) kaubavagunite KTK osade 4.2.2.1.2.2, 4.2.2.3.2.4, 4.2.2.3.2.5 (ainult NA-tüübi puhul), 4.2.3.1, 4.2.3.4, 4.2.4.1.2.8 sätete puhul seni, kuni jõustub läbivaadatud otsus kaubavagunite KTK kohta.

⁽¹⁾ ELT L 191, 18.7.2008, lk 1.

⁽²⁾ ELT L 37, 8.2.2006, lk 1.

⁽³⁾ ELT L 344, 8.12.2006, lk 1.

⁽⁴⁾ ELT L 164, 30.4.2004, lk 1.

Igal juhul ei kehti erand enam selliste kõnealusest kaht tüüpi vagunite suhtes, mis antakse eksploatatsiooni pärast 1. jaanuari 2015.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Luksemburgi Suurhertsogiriigile.

Brüssel, 26. aprill 2010

Komisjoni nimel
asepresident
Siim KALLAS
