

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 28. dubna 2010,

kterým se Francii uděluje částečná výjimka z rozhodnutí 2006/66/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Kolejová vozidla – hluk“ transevropského konvenčního železničního systému a z rozhodnutí 2006/861/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Kolejová vozidla – nákladní vozy“ transevropského konvenčního železničního systému

(oznámeno pod číslem K(2010) 2588)

(Pouze francouzské znění je závazné)

(2010/245/EU)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství⁽¹⁾, a zejména na článek 9 uvedené směrnice,

s ohledem na žádost Francie ze dne 27. srpna 2009,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V souladu s čl. 9 odst. 1 písm. d) směrnice 2008/57/ES předložila Francie dne 27. srpna 2009 žádost o částečnou výjimku z rozhodnutí Komise 2006/66/ES⁽²⁾ (TSI „hluk“) a z rozhodnutí Komise 2006/861/ES⁽³⁾ (TSI „nákladní vozy“) pro vozy typu NA a AFA společnosti LOHR.
- (2) Žádost o výjimku se týká nákladních vozů používaných pro železniční přepravu nákladních vozidel vyrobených podle konstrukčního návrhu, jenž vznikl před vstupem obou TSI v platnost.
- (3) V souladu s článkem 15 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004⁽⁴⁾ poskytla Evropská železniční agentura dne 24. listopadu 2009 k žádosti o částečnou výjimku technické stanovisko.
- (4) Ve stanovisku se uvádí, že ustanovení šesti oddílů TSI „nákladní vozy“, která popisují táhlové ústrojí, zdvihání a zvedání, připevnění zařízení, kinematický obrys, dynamické chování vozidla a zajišťovací brzdu (v oddílech 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 a 4.2.4.1.2.8), nelze na uvedené vozy použít z důvodu jejich konstrukčních omezení, která vyplývají ze zvlá-

štního charakteru přepravovaného zboží. Pokud jde o TSI „hluk“, dané vozy musí pro dosažení požadovaných brzdových vlastností používat spolu s kompozitními brzdovými špalíky i hlučnější litinové špalíky. Do doby, než bude k dispozici méně hlučná technologie, proto nelze mezní hodnoty hluku projíždějících vozidel (oddíl 4.2.1.1 TSI) dodržet.

- (5) Celkový hospodářský dopad použití obou TSI, a konkrétně oddílů 4.2.3.1 a 4.2.3.4 TSI „nákladní vozy“, na vozy typu NA a AFA společnosti LOHR se odhaduje na téměř 204 milionů EUR. Tato částka a další požadavky, kterým by bylo třeba vyhovět v zájmu souladu s TSI, by nejen výrazně ohrozila hospodářskou životaschopnost projektu, ale i vážně zpomalila či ukončila jeho provádění.
- (6) Výjimka se uděluje na omezenou dobu, kterou by Francie měla využít k urychlení vývoje inovativních řešení, jež jsou doporučena v harmonizovaných specifikacích a jsou v souladu s dotčenými TSI.
- (7) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného článkem 29 směrnice 2008/57/ES,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Částečná výjimka z technických specifikací pro interoperabilitu „hluk“ a technických specifikací pro interoperabilitu „nákladní vozy“, o kterou dne 27. srpna 2009 v souladu s čl. 9 odst. 1 písm. d) směrnice 2008/57/ES požádala Francie pro vozy typu NA a AFA společnosti LOHR, se uděluje s těmito omezeními:

⁽¹⁾ Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 37, 8.2.2006, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 344, 8.12.2006, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1.

a) v případě ustanovení oddílu 4.2.1.1 TSI „hluk“ do doby, než bude k dispozici technické řešení umožňující dosažení souladu;

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Francouzské republice.

b) v případě ustanovení oddílů 4.2.2.1.2.2, 4.2.2.3.2.4, 4.2.2.3.2.5 (pouze typ NA), 4.2.3.1, 4.2.3.4, 4.2.4.1.2.8 TSI „nákladní vozy“ do doby, než vstoupí v platnost revidované rozhodnutí o TSI „nákladní vozy“.

V Bruselu dne 28. dubna 2010.

V každém případě však tato částečná výjimka neplatí pro vozy uvedených dvou typů, které byly uvedeny do provozu po 1. lednu 2015.

Za Komisi
Siim KALLAS
místopředseda