

KOMISJONI OTSUS,

28. aprill 2010,

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

(teatavaks tehtud numbri K(2010) 2588 all)

(Ainult prantsuskeelne tekst on autentne)

(2010/245/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 Prantsusmaa 27. augustil 2009 esitatud taotlust

ning arvestades järgmist:

- (1) Kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikli 9 lõike 1 punktiga d esitas Prantsusmaa 27. augustil 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 24. novembril 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 valumalmist klotse, et saavutada nõutud pidurdustõhusus. Seetõttu ei ole kuni vaiksama tehnoloogia kasutuselevõtnuni 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 Prantsusmaa peaks kasutama selleks, et kiiremini välja töötada uuenduslikud lahendused, mis põhinevad ühtlustatud normidel ja on vastavuses kõnealuste KTKdega.
- (7) Käesoleva otsuse sätteid on kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikli 29 alusel loodud komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Kooskõlas direktiivi 2008/57/EÜ artikli 9 lõike 1 punktiga d tehakse Prantsusmaa suhtes 27. augustil 2009 taotletud osaline erand müra KTKst ja kaubavagunite KTKst äriühingu LOHR NA- ja AFA-tüüpi vagunite puhul järgmiste piirangutega:

⁽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.

- a) müra KTK osa 4.2.1.1 sätete puhul seni, kuni puudub tehniline lahendus vastavuse saavutamiseks;

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Prantsuse Vabariigile.

- 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.

Brüssel, 28. aprill 2010

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

Komisjoni nimel

asepresident

Siim KALLAS
