

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 26. apríla 2010,

ktorým sa Luxembursku udeľuje čiastočná výnimka z rozhodnutia 2006/66/ES o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „vozový park – hluk“ transeurópskej konvenčnej železnice a z rozhodnutia 2006/861/ES o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „vozový park – nákladné vozne“ transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy

[oznámené pod číslom K(2010) 2546]

(Iba francúzske znenie je autentické)

(2010/234/EÚ)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve ⁽¹⁾, a najmä na jej článok 9,

so zreteľom na žiadosť Luxemburska z 23. septembra 2009,

keďže:

(1) V súlade s článkom 9 ods. 1 písm. d) smernice 2008/57/ES predložilo Luxembursko 23. septembra 2009 žiadosť o čiastočnú výnimku z rozhodnutia Komisie 2006/66/ES ⁽²⁾ (TSI „hluk“) a z rozhodnutia Komisie 2006/861/ES ⁽³⁾ (TSI „nákladné vozne“) pre vozne typu NA a AFA spoločnosti LOHR.

(2) Žiadosť o výnimku sa týka nákladných vozňov používaných na železničnú prepravu nákladných vozidiel, ktoré sa vyrábajú podľa konštrukčného návrhu, ktorý vznikol pred nadobudnutím platnosti oboch TSI.

(3) Na základe článku 15 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ⁽⁴⁾ poskytla Európska železničná agentúra 16. decembra 2009 svoje technické stanovisko k žiadosti o čiastočnú výnimku.

(4) Zo stanoviska vyplýva, že ustanovenia šiestich bodov TSI „nákladné vozne“, v ktorých sa opisuje ťahadlové zariadenie, zdvíhanie a nakoľajovanie, prídavné zariadenia, kinematický obrys, dynamické vlastnosti vozidla a parkovacia brzda (ide o body 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) nemožno uplatňovať na uvedené vozne vzhľadom na ich konštrukčné obmedzenia vyplývajúce z osobitného charakteru prepravovaného tovaru. Pokiaľ ide o TSI „hluk“, predmetné vozne musia na dosiahnutie požadovaného brzdného výkonu okrem kompozitných brzdo- vých klátikov používať aj hlučnejšie liatinové klátiky.

Kým sa v praxi nebude používať menej hlučná technológia, nie je teda možné dodržiavať limity pre hluk pri prejazde (bod 4.2.1.1 TSI).

(5) Celkový hospodársky vplyv uplatňovania oboch TSI, konkrétne bodov 4.2.3.1 a 4.2.3.4 TSI „nákladné vozne“, na vozne typu NA a AFA spoločnosti LOHR sa odhaduje na takmer 204 miliónov EUR. Spolu s ďalšími požiadavkami, ktoré je potrebné uplatniť v záujme súladu s TSI, by táto suma jednak výrazne ohrozila hospodársku životaschopnosť projektu a jednak by mohla spôsobiť aj spomalenie či pozastavenie jeho realizácie.

(6) Výnimka sa udeľuje na obmedzené časové obdobie, ktoré by Luxembursko malo využiť na urýchlenie vývoja inovatívnych riešení, ktoré sa odporúčajú v harmonizovaných špecifikáciách a sú v súlade s predmetnými TSI.

(7) Ustanovenia tohto rozhodnutia sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného článkom 29 smernice 2008/57/ES,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Čiastočná výnimka z TSI „hluk“ a TSI „nákladné vozne“, o ktorú Luxembursko požiadalo 23. septembra 2009 pre vozne typu NA a AFA spoločnosti LOHR na základe článku 9 ods. 1 písm. d) smernice 2008/57/ES, sa udeľuje s týmito obmedzeniami:

a) v prípade ustanovení bodu 4.2.1.1 TSI „hluk“ na obdobie, kým nie je k dispozícii technické riešenie na dosiahnutie súladu;

b) v prípade ustanovení bodov 4.2.2.1.2.2, 4.2.2.3.2.4, 4.2.2.3.2.5 (len pre typ NA), 4.2.3.1, 4.2.3.4, 4.2.4.1.2.8 TSI „nákladné vozne“ na obdobie, kým nenadobudne účinnosť zrevidované rozhodnutie o TSI „nákladné vozne“.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 37, 8.2.2006, s. 1.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ L 344, 8.12.2006, s. 1.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1.

V každom prípade táto čiastočná výnimka neplatí pre vozne uvedených dvoch typov, ktoré sa uvedú do prevádzky po 1. januári 2015.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Luxemburskému veľkovoľvodstvu.

V Bruseli 26. apríla 2010

Za Komisiu
Siim KALLAS
podpredseda
