

DECYZJA KOMISJI

z dnia 26 kwietnia 2010 r.

w sprawie przyznania Luksemburgowi częściowego odstępstwa od decyzji 2006/66/WE dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „tabor kolejowy – hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych oraz od decyzji 2006/861/WE dotyczącej technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „tabor kolejowy – wagony towarowe” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych

(notyfikowana jako dokument nr C(2010) 2546)

(Jedynie tekst w języku francuskim jest autentyczny)

(2010/234/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 9,

uwzględniając wniosek złożony przez Luksemburg dnia 23 września 2009 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. d) dyrektywy 2008/57/WE w dniu 23 września 2009 r. władze Luksemburga złożyły wniosek o częściowe odstępstwo od decyzji Komisji 2006/66/WE ⁽²⁾ (TSI „Hałas”) oraz od decyzji Komisji 2006/861/WE ⁽³⁾ (TSI „Wagony towarowe”) dla wagonów typu NA i AFA spółki LOHR.
- (2) Wniosek o odstępstwo dotyczy wagonów towarowych służących do transportu samochodów ciężarowych i wytwarzanych zgodnie z projektem opracowanym przed wejściem w życie obu TSI.
- (3) Zgodnie z art. 15 rozporządzenia (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁴⁾ Europejska Agencja Kolejowa przedstawiła w dniu 16 grudnia 2009 r. swoją opinię techniczną na temat wniosku o częściowe odstępstwo.
- (4) W opinii wskazano, iż przepisów sześciu punktów TSI „Wagony towarowe”, dotyczących urządzeń sprzęgowych, podnoszenia i podciągania, mocowania wyposażenia, skrajni kinematycznej, dynamicznego zachowania się pojazdu i hamulca postojowego (odpowiednio pkt 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 i 4.2.4.1.2.8), nie można stosować do przedmiotowych wagonów ze względu na ich ograniczenia konstrukcyjne związane ze szczególnym charakterem przewożonych ładunków. Odnośnie do TSI „Hałas” w przedmiotowych wagonach należy stosować w połączeniu z klockami hamulcowymi z materiałów kompozytowych również

powodujące większy hałas klocki żeliwne, aby uzyskać wymaganą skuteczność hamowania. Do czasu wprowadzenia technologii zapewniających mniejszy poziom hałasu nie można zatem osiągnąć limitów dotyczących hałasu przejazdu (pkt 4.2.1.1 TSI).

- (5) Ogólne skutki finansowe zastosowania wymienionych dwóch TSI, w szczególności pkt 4.2.3.1 i 4.2.3.4 TSI „Wagony towarowe”, w stosunku do wagonów typu NA i AFA spółki LOHR szacuje się na niemal 204 mln EUR. Powyższa kwota wraz z innymi wymogami, które należałoby zastosować, aby osiągnąć zgodność z obiema TSI spowodowałyby nie tylko poważne zagrożenie opłacalności finansowej projektu, ale również jego poważne opóźnienia, a nawet wstrzymanie realizacji.
- (6) Odstępstwa udziela się na czas określony, który władze Luksemburga powinny wykorzystać, aby przyspieszyć opracowanie nowatorskich rozwiązań wspieranych przy pomocy ujednoczonych specyfikacji i zgodnych ze stosownymi TSI.
- (7) Przepisy niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu powołanego na mocy art. 29 dyrektywy 2008/57/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Zgodnie z przepisami art. 9 ust. 1 lit. d) dyrektywy 2008/57/WE udziela się częściowego odstępstwa od TSI „Hałas” i TSI „Wagony towarowe”, o które w dniu 23 września 2009 r. wystąpiły władze Luksemburga dla wagonów typu NA i AFA spółki LOHR, z następującymi ograniczeniami:

- a) odnośnie do przepisów pkt 4.2.1.1 TSI „Hałas” – do czasu aż będzie dostępne rozwiązanie techniczne umożliwiające uzyskanie zgodności;
- b) odnośnie do przepisów pkt 4.2.2.1.2.2, 4.2.2.3.2.4, 4.2.2.3.2.5 (jedynie typ NA), 4.2.3.1, 4.2.3.4, 4.2.4.1.2.8 TSI „Wagony towarowe” – do czasu wejścia w życie zmiennej decyzji w sprawie TSI „Wagony towarowe”.

⁽¹⁾ Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 37 z 8.2.2006, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 344 z 8.12.2006, s. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 1.

W żadnym wypadku niniejsze częściowe odstępstwo nie dotyczy wagonów dwóch powyższych typów wprowadzonych do eksploatacji po dniu 1 stycznia 2015 r.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Wielkiego Księstwa Luksemburga.

Sporządzono w Brukseli dnia 26 kwietnia 2010 r.

W imieniu Komisji

Siim KALLAS

Wiceprzewodniczący
