

**EL**

**EL**

**EL**



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 8.7.2008  
COM(2008) 432 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ  
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

**Μέτρα περιορισμού του σιδηροδρομικού θορύβου για τον υφιστάμενο στόλο**

{SEC(2008) 2203}  
{SEC(2008) 2204}

# ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

## Μέτρα περιορισμού του σιδηροδρομικού θορύβου για τον υφιστάμενο στόλο

### 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

#### Το πρόβλημα του σιδηροδρομικού θορύβου

Στις βιομηχανικές χώρες ο θόρυβος αποτελεί μια από τις απειλές για τη δημόσια υγεία με τη μεγαλύτερη διάδοση. Επομένως ο περιορισμός του θορύβου είναι αναγκαίος όχι μόνο για λόγους άνεσης, αλλά και για τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων του στην υγεία, που είναι, παραδείγματος χάρη, καρδιαγγειακά προβλήματα και διανοητικές διαταραχές.

Γενικώς ο σιδηρόδρομος θεωρείται ένας από τους περιβαλλοντικά φιλικότερους τρόπους μεταφοράς. Όμως η συμβολή των σιδηροδρομικών μεταφορών στην ηχορύπανση είναι σημαντική, καθώς το 10% περίπου του πληθυσμού εκτίθεται σε στάθμες θορύβου άνω του κατωφλίου «σοβαρής όχλησης»<sup>1</sup>.

Σε ορισμένες ευρωπαϊκές περιφέρειες υπάρχει σημαντική αντίδραση κατά του σιδηροδρομικού θορύβου από το κοινό, που ζητεί πολιτικές πρωτοβουλίες για την μείωσή του. Εάν το πρόβλημα αυτό δεν αντιμετωπιστεί, το αποτέλεσμα θα μπορούσε να είναι περιορισμοί της σιδηροδρομικής κίνησης κατά μήκος των σημαντικότερων ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών αξόνων, και ειδικότερα των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών, ενώ είναι ενδεχόμενο οι συνεπακόλουθες συμφορήσεις να έχουν αρνητικές επιπτώσεις στις ευρωπαϊκές οικονομίες. Επιπλέον, ενδεχόμενη μετάβαση από το σιδηρόδρομο στην οδό στους άξονες αυτούς θα ήταν δυνατό να έχει ως αποτέλεσμα εντεινόμενες περιβαλλοντικές επιπτώσεις, και ειδικότερα εκπομπές αερίων θερμοκηπίου, διότι οι ειδικές εκπομπές CO<sub>2</sub> των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών είναι σημαντικά χαμηλότερες από τις αντίστοιχες των οδικών μεταφορών. Αυτό θα συνέβαινε τη στιγμή κατά την οποία η Κοινότητα εξετάζει το ενδεχόμενο ανάπτυξης σιδηροδρομικού δικτύου που παρέχει προτεραιότητα στις εμπορευματικές μεταφορές<sup>2</sup>.

#### Ήδη αναληφθείσα δράση

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα έχει ήδη αναλάβει ενέργειες για το θέμα αυτό, με τη λήψη μέτρων στους τομείς του περιβάλλοντος και της σιδηροδρομικής διαλειτουργικότητας.

Η οδηγία 2002/49/ΕΚ<sup>3</sup> για τον περιβαλλοντικό θόρυβο προβλέπει στρατηγικούς χάρτες θορύβου (προς εκπόνηση μέχρι τον Ιούνιο του 2007) και σχέδια δράσης (μέχρι τον Ιούνιο 2008) για σημαντικούς σιδηροδρομικούς άξονες και μεγάλα πολεοδομικά συγκροτήματα.

<sup>1</sup> Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος: TERM 2001. Σύμφωνα με το δημοσίευμα αυτό, το 30 % του πληθυσμού υφίσταται σοβαρή όχληση από οδικό θόρυβο.

<sup>2</sup> Ανακοίνωση COM(2007) 608 της Επιτροπής «Προς σιδηροδρομικό δίκτυο εμπορευματικής προτεραιότητας».

<sup>3</sup> Οδηγία 2002/49/ΕΚ (ΕΕ L 189 της 18.07.2002, σ. 12).

Το έτος 2003, ειδικοί<sup>4</sup> προσδιόρισαν το θόρυβο κύλισης των εμπορευματικών φορταμαξών ως τη σημαντικότερη πηγή σιδηροδρομικού θορύβου. Η τεχνολογία πέδησης που χρησιμοποιείται επί του παρόντος (τροχοπέδιλα από χυτοσίδηρο που επενεργούν στην επιφάνεια των τροχών) δημιουργούν τραχείες επιφάνειες τροχών, με επακόλουθο σημαντικό επίπεδο δονήσεων των σιδηροτροχιών και των τροχών. Καθώς οι εμπορευματικές αμαξοστοιχίες συχνά λειτουργούν τη νύχτα, ο θόρυβος που εκπέμπουν καθίσταται ακόμη σοβαρότερο πρόβλημα.

Οι ειδικοί σύστησαν να δοθεί προτεραιότητα σε μέτρα σε επίπεδο πηγής (οχήματα και τροχιές), διότι τα μέτρα αυτά είναι τα συμφερότερα. Πάντως, σύμφωνα με πρόσφατα αριθμητικά δεδομένα<sup>5</sup>, συνολικά δαπανώνται ετησίως στην Ευρώπη για την κατασκευή ηχοφραγμών 150-200 εκατ. ευρώ. Θα μπορούσε να γίνει δεκτό ότι οι ηχοφραγμοί συνιστούν αποτελεσματικό στοιχείο στα προγράμματα περιορισμού του θορύβου, όπου αυτό είναι αναγκαίο, παραδείγματος χάρη σε πυκνοκατοικημένες αστικές περιοχές. Εάν οι φραγμοί συνδυάζονται με μέτρα στην πηγή, το μήκος ή/και το ύψος των φραγμών είναι δυνατόν να μειωθεί, με αποτέλεσμα σημαντικές οικονομίες.

Για να επιλυθούν τα προβλήματα στην πηγή και να επιτευχθεί διαλειτουργικότητα στις σιδηροδρομικές γραμμές, το Δεκέμβριο του 2005 η Επιτροπή εξέδωσε τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας σχετικά με το σιδηροδρομικό θόρυβο (ΤΠΔ θορύβου)<sup>6</sup>, όπου εισάγονται όρια για το τροχαίο υλικό το οποίο χρησιμοποιείται στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Τα όρια αυτά ισχύουν για καινούργιο και ανακαινισμένο τροχαίο υλικό, στο οποίο περιλαμβάνονται οι εμπορευματικές φορτάμαξες και το οποίο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με τροχοπέδιλα χαμηλού θορύβου, με σκοπό τη μείωση της εκπομπής θορύβου κατά 50% περίπου.

### **Ανάγκη περαιτέρω δράσης σε ευρωπαϊκό επίπεδο**

Δεδομένου όμως του μακρού χρόνου ζωής του τροχαίου υλικού, θα χρειαστεί να παρέλθουν αρκετά έτη πριν είναι δυνατόν να επιτευχθεί σημαντική μείωση των εκπομπών θορύβου από εμπορευματικές αμαξοστοιχίες με βάση την υφιστάμενη νομοθεσία και εφόσον δεν ληφθούν πρόσθετα μέτρα για τον υφιστάμενο στόλο.

Σήμερα, περίπου το 50% των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών είναι διεθνείς, με συνέπεια σημαντικό πλήθος φορταμαξών να διασχίζουν πληθώρα εθνικών δικτύων. Επειδή ακόμη και μικρό πλήθος θορυβωδών φορταμαξών έχει σημαντική επίπτωση και καθορίζει την επιρροή του θορύβου, το πρόβλημα δεν είναι δυνατόν να επιλυθεί επαρκώς μόνο με εθνικές στρατηγικές περιορισμού. Επίσης, αρνητική επίδραση στους διασυνοριακούς άξονες θα μπορούσε να έχουν αποκλίνουσες εθνικές προσεγγίσεις, με τις οποίες ορισμένοι από τους ενδιαφερόμενους θα διέθεταν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι άλλων.

---

<sup>4</sup> Ομάδα εργασίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το σιδηροδρομικό θόρυβο: Έγγραφο καθορισμού θέσης για τις ευρωπαϊκές στρατηγικές και προτεραιότητες όσον αφορά τον περιορισμό του σιδηροδρομικού θορύβου, Βρυξέλλες 2003.

<sup>5</sup> UIC: Noise Reduction in European Railway Infrastructure. Status Report 2007 (Μείωση θορύβου στις ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές υποδομές. Έκθεση για την υφιστάμενη κατάσταση, 2007).  
[http://www.uic.asso.fr/download.php/environnement/reductionbruitinfra\\_en.pdf](http://www.uic.asso.fr/download.php/environnement/reductionbruitinfra_en.pdf).

<sup>6</sup> Απόφαση αριθ. 2006/66/EK της Επιτροπής, της 23<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2005 (EE L 37 της 08.02.2006, σ. 1).

Συνεπώς, η μείωση του θορύβου κατά τρόπο αποτελεσματικό είναι δυνατόν να επιτευχθεί καλύτερα με συμπλήρωση των δράσεων που έχουν ήδη αναληφθεί από τα κράτη μέλη από κοινοτική δράση για τον περιορισμό του σιδηροδρομικού θορύβου.

## 2. ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΔΡΑΣΗΣ

Ο στόχος της κοινοτικής δράσης είναι η μείωση της έκθεσης των πολιτών στο σιδηροδρομικό θόρυβο με ώθηση στην κατάρτιση προγραμμάτων περιορισμού του σιδηροδρομικού θορύβου για τη μείωση των εκπομπών θορύβου από εμπορευματικές αμαξοστοιχίες, χωρίς να διακυβεύεται η ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, κυρίως με μετασκευή εμπορευματικών φορταμαξών, σκοπός της οποίας θα είναι η τοποθέτηση τροχοπέδλων χαμηλού θορύβου, που θεωρείται το αποτελεσματικότερο είδος μέτρο σε σχέση με το κόστος του.

Καταρχήν η επισκευή θα πρέπει να αφορά όλες τις ευρωπαϊκές εμπορευματικές φορτάμαξες που διανύουν ετησίως απόσταση μεγαλύτερη από 10.000 km και έχουν απομένοντα προσδοκώμενο χρόνο ζωής τουλάχιστον πέντε έτη. Δεδομένης της σποραδικής τους χρήσης, στις φορτάμαξες με διανυόμενη απόσταση μικρότερη από 10.000 km ετησίως (15% του στόλου) αντιστοιχεί λιγότερο από 3% του συνολικού μεταφορικού έργου του εμπορευματικού στόλου. Συνεπώς, πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στη μετασκευή φορταμαξών με μεγάλη διανυόμενη απόσταση ετησίως, ώστε να μεγιστοποιηθεί η μείωση θορύβου σύντομα. Με τη διάκριση αυτή αναμένεται ότι θα μειωθεί σημαντικά το κόστος της μετασκευής, χωρίς να διακυβεύεται ο στόχος μείωσης του θορύβου.

Η στοχευόμενη χρονολογία για την ολοκλήρωση του εγχειρήματος της μετασκευής θα πρέπει να είναι το έτος 2015. Η εκτίμηση των επιπτώσεων<sup>7</sup> έδειξε ότι θα ήταν εφικτό ο ευρωπαϊκός στόλος φορταμαξών να μετασκευαστεί μέχρι τη χρονολογία αυτή, με την προϋπόθεση ότι για τη μετασκευή θα χρησιμοποιηθούν οι ενδεδειγμένες τεχνολογίες.

Αν και η εκτίμηση επιπτώσεων εστίασε στο σύστημα εύρους γραμμής 1435 mm (διότι δράση σε ευρωπαϊκό επίπεδο απαιτείται στα ευρωπαϊκά δίκτυα αυτού του τυπικού εύρους, λόγω της περιορισμένης αποτελεσματικότητας των εθνικών μέτρων), τα προτεινόμενα μέτρα μπορεί να εφαρμοστούν και σε συστήματα μεγάλου εύρους. Στις περιπτώσεις που είναι αναγκαίο, πρέπει να εξασφαλίζεται η συνεργασία γειτονικών χωρών.

## 3. ΜΕΤΑΣΚΕΥΗ: ΕΜΠΟΔΙΑ ΚΑΙ ΟΦΕΛΗ

Κατά την παρελθούσα δεκαετία αναπτύχθηκαν διάφοροι τύποι σύνθετων τροχοπέδλων, με σκοπό την αντικατάσταση των συμβατικών τροχοπέδλων από χυτοσίδηρο, που αποτελούν την κύρια πηγή τραχύτητας της σιδηροτροχιάς και των τροχών. Με τα τροχοπέδλα αυτά παρέχεται η δυνατότητα μείωσης του αντιληπτού θορύβου κύλισης μέχρι κατά 50%. Τα τροχοπέδλα τα γνωστά ως τύπου K<sup>8</sup> είναι δοκιμασμένης τεχνολογίας και χρησιμοποιούνται

<sup>7</sup> PriceWaterhouseCoopersAdvisory: Impact Assessment study on rail noise abatement measures addressing the existing fleet. Final report December 2007 (Μελέτη εκτίμησης επιπτώσεων με αντικείμενο μέτρα περιορισμού του σιδηροδρομικού θορύβου για τον υφιστάμενο στόλο. Τελική έκθεση, Δεκέμβριος 2007).  
[http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm)

<sup>8</sup> Τα τροχοπέδλα τύπου K αποτελούνται από οργανική σύνθετη ύλη και έχουν διαφορετικά χαρακτηριστικά πέδησης από τα συμβατικά τροχοπέδλα. Συνεπώς, για τη μετασκευή απαιτούνται

σε καινούργιες φορτάμαξες, αλλά συνεπάγονται υψηλό κόστος μετασκευής. Έτσι αναπτύχθηκαν άλλοι τύποι, τα γνωστά ως τροχοπέδιλα τύπου LL<sup>9</sup>, αποκλειστικά για μετασκευές. Στις αρχές του έτους 2008, ένας τύπος τροχοπέδλων τύπου K έλαβε οριστική έγκριση της UIC<sup>10</sup>, ενώ τρεις τύποι τροχοπέδλων τύπου LL έλαβαν προσωρινή έγκριση.

Σύμφωνα με τη μελέτη εκτίμησης επιπτώσεων, απαιτείται η μετασκευή μέχρι 370 000 φορταμαξών, των οποίων τα δύο τρίτα κατέχονται από κατεστημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και το ένα τρίτο από ιδιωτικές (περιλαμβάνονται επιχειρήσεις συνδυασμένων μεταφορών και μικρές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις).

Με τη σημερινή τεχνολογία για τη μεταποίηση θα μπορούσε να απαιτηθούν επενδυτική δαπάνη της τάξεως των 200–700 εκατ. ευρώ (τροχοπέδιλα τύπου LL) ή 1,0–1,8 δις. ευρώ (τροχοπέδιλα τύπου K) και συμπληρωματικές δαπάνες συντήρησης τάξεως μεγέθους 200–400 εκατ. ευρώ (υπολογίζονται συνολικά μέχρι το έτος 2025, για αμφότερες τις τεχνολογίες).

Το κύριο όφελος της μετασκευής είναι η μείωση της εκπομπής θορύβου από εμπορευματικές αμαξοστοιχίες μέχρι κατά 50%, οπότε έτσι επέρχεται μείωση του πλήθους ανθρώπων που υφίστανται την εξόχως δυσμενή επίδραση του σιδηροδρομικού θορύβου κατά 16 εκατομμύρια περίπου. Το αποτέλεσμα της μελέτης κόστους-ωφέλειας δείχνει σημαντικά καθαρά οφέλη της μετασκευής, της τάξεως 3 έως 10 σε σύγκριση με το κόστος. Στην περίπτωση αυτή δεν λαμβάνονται υπόψη μείζονος σημασίας οφέλη της μετασκευής τα οποία δεν είναι δυνατόν να ποσοτικοποιηθούν, όπως οι οικονομίες λόγω προγραμμάτων περιορισμού για μειωμένο θόρυβο σχετιζόμενο με την υποδομή, μειωμένες δαπάνες συντήρησης για τη σιδηροδρομική υποδομή και κέρδη λόγω αυξημένης απόδοσης της διαχείρισης του στόλου.

Το κύριο εμπόδιο για τη μετασκευή εμπορευματικών φορταμαξών σε μεγάλη κλίμακα είναι οικονομικό, διότι αν και αναγνωρίζεται ευρέως ότι η μετασκευή αποτελεί το συμφερότερο τρόπο για σημαντική μείωση του σιδηροδρομικού θορύβου, οι συμφεροντούχοι δεν διαθέτουν επαρκείς πόρους ή κίνητρα για να προχωρήσουν σε αυτή.

---

ρυθμίσεις του συστήματος πέδησης, που συνεπιφέρουν επιπλέον αρχικές δαπάνες μέχρι 10 000 ευρώ ανά φορτάμαξα. Είναι πολύ αποτελεσματικά όσον αφορά τον περιορισμό του θορύβου (μείωση μέχρι 10 dB, ισοδύναμη προς 50%) και γενικώς, για καινούργια οχήματα, θεωρούνται ουδέτερα από άποψη κόστους.

<sup>9</sup> Τα τροχοπέδιλα τύπου LL απαιτούν μόνο ήσσονος σημασίας ρυθμίσεις του συστήματος πέδησης. Έχουν μελετηθεί έτσι ώστε να έχουν χαρακτηριστικά πέδησης εντελώς όμοια με τα χαρακτηριστικά των τροχοπέδλων από χυτοσίδηρο. Κατασκευάζονται είτε από οργανικό σύνθετο υλικό είτε από πυροσυσσωματωμένα μέταλλα και παρέχουν μείωση θορύβου της ίδιας τάξης μεγέθους όπως τα τροχοπέδιλα τύπου K. Αν και η ανάπτυξή τους άρχισε ήδη το 1999, στις αρχές του έτους 2008 δεν είχαν λάβει οριστική έγκριση, λόγω της εξαιρετικά απαιτητικής τεχνολογίας τους.

<sup>10</sup> Λόγω ανυπαρξίας σχετικών ευρωπαϊκών προδιαγραφών, τα τροχοπέδιλα εγκρίνονται από τη UIC, τη Διεθνή Ένωση Σιδηροδρόμων. Η UIC πραγματοποιεί δοκιμές στα τροχοπέδιλα με βάση τις προδιαγραφές τους από άποψη επιδόσεων πέδησης, θέματα σχετικά με την ασφάλεια και την επιχειρησιακή λειτουργία (όπως συνθήκες δριμύ χειμών). Η προσωρινή έγκριση χορηγείται μόλις οι τεχνικές δοκιμές ολοκληρωθούν επιτυχώς. Στη συνέχεια είναι δυνατή η έναρξη δοκιμών κατά τη λειτουργία σε μεγαλύτερη κλίμακα και, εφόσον η επιχειρησιακή εμπειρία είναι θετική, ακολουθεί η οριστική έγκριση.

#### 4. ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΤΗ ΣΤΗΡΙΞΗ ΤΗΣ ΜΕΤΑΣΚΕΥΗΣ

Προκειμένου να υπερκεραστούν τα εμπόδια που τίθενται για τη μετασκευή, η Επιτροπή ανέλυσε διάφορα μέτρα και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι συνδυασμοί μέσων πολιτικής είναι καταλληλότεροι αποτελεσματικότεροι από μεμονωμένα μέτρα (βλ. έκθεση εκτίμησης επιπτώσεων).

Ο συνδυασμός διαφοροποιημένων σε συνάρτηση με το θόρυβο τελών πρόσβασης τροχιάς, οροφών εκπομπής θορύβου και εκούσιων δεσμεύσεων προσδιορίζεται ως η καταλληλότερη λύση. Τα κύρια πλεονεκτήματα της επιλογής αυτής είναι τα μέγιστα οφέλη από άποψη μείωσης θορύβου (με σχέση ωφέλειας/δαπάνης μέχρι 10), δυνητικά χαμηλότερες δαπάνες σε σχέση με άλλα μέσα, όπως οι άμεσες επιδοτήσεις, και η ευρεία εφαρμογή της σε φορτάμαξες που έχουν απογραφεί σε διάφορα κράτη μέλη, ή ακόμη και εκτός της ΕΕ. Το αγοροστραφές μέτρο των διαφοροποιημένων τελών πρόσβασης τροχιάς παρέχει επίσης κίνητρα ώστε να δοθεί προτεραιότητα σε φορτάμαξες με μεγάλη χρήση. Επιπλέον, οι οροφές μείωσης θορύβου θα ήταν δυνατόν να συμβάλουν στην αύξηση της αποτελεσματικότητας της διαφοροποίησης των τελών πρόσβασης τροχιάς, διότι στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχονται περισσότερα κίνητρα για μετασκευή.

##### 4.1. Εισαγωγή διαφοροποιημένων τελών πρόσβασης τροχιάς

Σύμφωνα με την αρχή «καθορισμός της σωστής τιμής»<sup>11</sup>, που αποτελεί το θεμελιώδες προαπαιτούμενο για αποδοτική τιμολόγηση στις μεταφορές, η εισαγωγή διαφοροποιημένων τελών πρόσβασης τροχιάς αποτελεί το κύριο στοιχείο της δέσμης μέτρων για την προώθηση της μετασκευής φορταμαξών.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η οδηγία 2001/14/ΕΚ<sup>12</sup> εναρμονίζει τις αρχές χρέωσης. Σύμφωνα με μία από τις αρχές αυτές, στα τέλη υποδομής είναι δυνατόν να λαμβάνεται υπόψη το κόστος των περιβαλλοντικών επιπτώσεων λόγω της λειτουργίας των αμαξοστοιχιών, περιλαμβανομένου και του θορύβου. Κάθε διαφοροποίηση χρέωσης θα πρέπει καταρχήν να αντικατοπτρίζει το μέγεθος της περιβαλλοντικής επίπτωσης. Σαν κίνητρο θα ήταν δυνατόν να χρησιμοποιηθούν τρία βασικά υποδείγματα διαφοροποιημένων τελών πρόσβασης τροχιάς:

- *κοστολογικά ουδέτερο σύστημα ανταμοιβής-ποινής*, με μειωμένα τέλη για αθόρυβες φορτάμαξες και υψηλά τέλη για θορυβώδεις·
- *σύστημα ανταμοιβής*, με τέλη μειωμένα, ώστε να καταστεί δυνατή η μετασκευή υφιστάμενων φορταμαξών με υψηλό επίπεδο εκπομπών θορύβου. Ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει οικονομικό αντιστάθμισμα από το κράτος μέλος·
- *σύστημα ποινών*, συνιστάμενο σε αυξημένα τέλη για θορυβώδεις φορτάμαξες.

Επειδή η οδηγία 2001/14/ΕΚ δεν παρέχει δυνατότητα αύξησης του συνόλου των εσόδων (εκτός αν τα τέλη για ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς είναι ανάλογα), το *σύστημα ποινών* είναι εφικτό μόνο όταν επιβάλλεται συγκρίσιμο τέλος για τις οδικές εμπορευματικές

<sup>11</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής «Πράσινες μεταφορές».

<sup>12</sup> Οδηγία 2001/14/ΕΚ, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας (ΕΕ L 75 της 15.03.2001, σ. 29).

μεταφορές. Η προταθείσα οδηγία για το ευρωτέλος (Eurovignette)<sup>13</sup> θα εισαγάγει τη χρέωση εξωτερικού κόστους στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, οπότε θα καταστεί δυνατή – σε περίπτωση εφαρμογής συγκρίσιμου επιπέδου τελών στις οδικές μεταφορές - η ευρύτερη ρύθμιση των τελών πρόσβασης τροχιάς.

Όσον αφορά το *σύστημα ανταμοιβής*, η μελέτη εκτίμησης επιπτώσεων έδειξε ότι θα ήταν αναγκαία η πρόβλεψη των απαραίτητων οικονομικών κινήτρων, ώστε οι ιδιοκτήτες φορταμαξών να μετασκευάσουν τις φορτάμαξές τους κατά τη φάση εκκίνησης. Αυτό θα ήταν δικαιολογημένο, για να περιοριστεί η μετάβαση από το σιδηρόδρομο σε άλλους τρόπους μεταφοράς, επειδή οι σιδηρόδρομοι θα πρέπει να υποβληθούν στο κόστος μετασκευής του στόλου τους.

Το *σύστημα ανταμοιβής* εγείρει το ερώτημα της συνέπειας με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις, λόγω της αντιστάθμισης των επιπτώσεων στα τέλη υποδομής από το δημόσιο. Γι' αυτό το λόγο, η εφαρμογή του υπόψη συστήματος θα πρέπει να υπόκειται σε σαφείς και διαφανείς προϋποθέσεις, όπως:

- η εφαρμογή του θα πρέπει να είναι χρονικά περιορισμένη, ώστε να δρομολογηθεί η μετασκευή και να καταστεί δυνατή η ανάκτηση της αρχικής επένδυσης·
- θα πρέπει να χορηγείται σε όλους τους χρήστες με ισότητα και χωρίς διακρίσεις·
- η έντασή της θα πρέπει να είναι ανάλογη προς το σκοπό, δηλαδή την παροχή οικονομικού κινήτρου κατά τη φάση εκκίνησης του προγράμματος μετασκευής.

Τα *συστήματα ανταμοιβής* είναι δυνατό να αποτελέσουν κρατική ενίσχυση και στις περιπτώσεις αυτές θα πρέπει να διαβιβάζεται σχετική ειδοποίηση προς την Επιτροπή κατά τις διατάξεις του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ, και να πραγματοποιείται αξιολόγηση με βάση τις σχετικές κατευθυντήριες γραμμές.

Μετά τη φάση εκκίνησης, η οποία μπορεί να λήξει όταν θα έχουν μετασκευαστεί η πλειονότητα των υπόψη φορταμαξών, δεν θα υπάρχει πλέον ανάγκη για *σύστημα ανταμοιβής*. Αντί γι' αυτό, με κοστολογικά ουδέτερο *σύστημα ανταμοιβής-ποινής* θα είναι δυνατή η παροχή κινήτρων ώστε να συνεχιστούν τα προγράμματα μετασκευής και να τονωθεί η εισαγωγή περισσότερο καινοτόμων τεχνολογιών μείωσης θορύβου, με τις οποίες θα είναι δυνατή η υπέρβαση των οριακών τιμών της ισχύουσας ΤΠΔ.

Τα σχετιζόμενα με το θόρυβο τέλη πρόσβασης τροχιάς αναφέρονται σε μεμονωμένες φορτάμαξες και σε χιλιόμετρα που διανύονται από αυτές ή τους άξονές τους σε ορισμένη γραμμή. Η ανταμοιβή θα παρέχεται σε όλες τις αθόρυβες φορτάμαξες (περιλαμβανόμενων και εκείνων που ήδη πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας), ώστε οι κάτοχοι φορταμαξών που επενδύουν στην ανακαίνιση του στόλου τους να μη θίγονται, και να προάγεται η χρήση αθόρυβων φορταμαξών, αφού μόνο με τη χρήση τους επιτυγχάνεται μείωση θορύβου. Επιπλέον, για σιδηροδρομικές γραμμές σε περιοχές ευαίσθητες από άποψη θορύβου ή/και τη νύχτα, με επιπλέον ανταμοιβή για αθόρυβες φορτάμαξες θα ήταν δυνατόν να παρέχονται κίνητρα στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ώστε να προσαρμόζουν τη διαχείριση του στόλου τους στις ανάγκες των περιοχών αυτών. Ανάλογα με την περίπτωση, στα καθεστώς χρέωσης θα μπορούσαν να ενταχθούν και επιβατάμαξες.

---

<sup>13</sup> Πρόταση οδηγίας τροποποιητικής της οδηγίας 1999/62/ΕΚ, περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής.



Στην εκτίμηση επιπτώσεων εντοπίστηκε κάποιο πρακτικό πρόβλημα σχετικό με τα διαφοροποιημένα τέλη πρόσβασης τροχιάς. Πρόκειται για το γεγονός ότι η οντότητα που λαμβάνει την ανταμοιβή για το θόρυβο δεν ταυτίζεται κατ'ανάγκη με την οντότητα την υπεύθυνη από οικονομική άποψη για τη μετασκευή. Επειδή η μίσθωση φορταμαζών είναι δυνατόν να θεωρηθεί ενεργός αγορά, αναμένεται αντίστοιχη προσαρμογή των τιμών μίσθωσης. Οι αθόρυβες φορτάμαζες, που συνεπάγονται χαμηλότερο κόστος από άποψη τελών πρόσβασης τροχιάς, θα λάβουν υψηλότερο μίσθωμα στην αγορά, εφόσον θα αυξηθεί η προθυμία καταβολής του. Οπωσδήποτε, η εκούσια δέσμευση των ενδιαφερόμενων μερών θα μπορούσε να στηρίζει τη διαδικασία αυτή, με την εξασφάλιση διαφάνειας για τις χρηματοροές οι οποίες σχετίζονται με τη μετασκευή και τα τέλη.

Για διαφοροποιημένα τέλη πρόσβασης τροχιάς απαιτούνται αυτόματο σύστημα ταυτοποίησης και λογισμικό επιβολής τελών συσχετισμένο με το σύστημα ταυτοποίησης, καθώς και τα εθνικά μητρώα οχημάτων. Μετρήσεις θορύβου δεν είναι αναγκαίες. Την τεχνική βάση γι' αυτή την αυτόματη ταυτοποίηση θα μπορούσε να αποτελέσει η εξάπλωση των τηλεπληροφορικών εφαρμογών στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές σύμφωνα με τη σχετική τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ ΕμΤΕ)<sup>14</sup>.

Κατά το Στρατηγικό Ευρωπαϊκό Σχέδιο Εξάπλωσης, που έχει εκπονηθεί από το σιδηροδρομικό κλάδο, όλες οι λειτουργίες, περιλαμβανόμενων των λειτουργιών για κινήσεις μεμονωμένων φορταμαζών, θα έχουν τεθεί σε εφαρμογή μέχρι τον Ιανουάριο του 2014. Επιπλέον, μεγάλο ποσοστό των λειτουργιών θα είναι διαθέσιμο νωρίτερα.

Η εισαγωγή τελών πρόσβασης τροχιάς διαφοροποιημένων σε συνάρτηση με το θόρυβο σε εθνικό επίπεδο κατά τρόπο μη εναρμονισμένο θα είχε τον κίνδυνο να μην είναι αποτελεσματική, διότι το κίνητρο για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ενδεχομένως δεν θα ήταν επαρκές εάν τα καθεστάτα αυτά εισάγονταν μόνο από ορισμένα κράτη μέλη, εάν τα χρονικά περιθώρια παρουσίαζαν αντιφάσεις και εάν ήταν διαφορετική η μεταχείριση των αθόρυβων φορταμαζών. Επίσης θα ήταν δυνατόν οι διοικητικές δαπάνες για μη εναρμονισμένα καθεστάτα να είναι υψηλές, χωρίς να υπάρχει ανάγκη. Συνεπώς, το μέσο αυτό, που παρέχει τα αναγκαία κίνητρα για τη μετασκευή, πρέπει να εφαρμοστεί ταυτοχρόνως, υποχρεωτικά και εναρμονισμένα, σε όλα τα οικεία κράτη μέλη. Εκτός από την εναρμόνιση των κύριων στοιχείων των καθεστώτων επιβολής τελών, απαιτείται η ανάπτυξη κοινού συστήματος ταξινόμησης φορταμαζών σε συνάρτηση με το θόρυβο.

Για την εφαρμογή διαφοροποιημένων τελών πρόσβασης τροχιάς απαιτούνται κοινές προσπάθειες του σιδηροδρομικού κλάδου, των κρατών μελών και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής:

**Κατά την αναδιτύπωση της οδηγίας 2001/14/ΕΚ, η Επιτροπή θα προτείνει νομικές απαιτήσεις για την εφαρμογή τελών πρόσβασης τροχιάς διαφοροποιημένων σε συνάρτηση με το θόρυβο.**

Οι διαχειριστές υποδομής θα προσαρμόσουν τα καθεστάτα επιβολής τελών σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία. Επιπλέον, είναι υπεύθυνοι για την εγκατάσταση συστημάτων ταυτοποίησης και για τα αναγκαία εργαλεία ΤΠ. Η ολοκλήρωση των προγραμμάτων μετασκευής αναμένεται μέχρι το τέλος του έτους 2015, λαμβανομένου υπόψη χρονικού περιθωρίου τριών ετών για την αντικατάσταση των τροχοπέδων.

---

<sup>14</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 62/2006, της 23<sup>ης</sup> Δεκεμβρίου 2005 (ΕΕ L 13 της 18.01.2006, σ. 1).

Στο πλαίσιο της προετοιμασίας της εφαρμογής τελών πρόσβασης τροχιάς διαφοροποιημένων σε συνάρτηση με το θόρυβο, η Επιτροπή θα προχωρήσει στην εκπόνηση μελέτης για την ανάπτυξη και την εναρμόνιση σημαντικών στοιχείων των καθεστώτων αυτών.

#### **4.2. Η εισαγωγή οροφών εκπομπής θορύβου ως δεύτερου μέτρου**

Η οροφή εκπομπής θορύβου περιορίζει τις μέσες εκπομπές εντός καθορισμένου χρόνου σε συγκεκριμένο σημείο κατά μήκος της γραμμής. Παραδείγματος χάρη, η υφιστάμενη στάθμη θορύβου θα μπορούσε να θεωρηθεί ως όριο για την αποτροπή της ανόδου της σε περίπτωση αύξησης των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Με βάση την οδηγία 2002/49/EK, τα κράτη μέλη είναι νομικώς αρμόδια για τον καθορισμό ορίων του είδους αυτού όσον αφορά τον περιβαλλοντικό θόρυβο.

Η οροφή εκπομπής θορύβου αφήνει ελεύθερο το σιδηροδρομικό κλάδο να εντοπίσει τις βέλτιστες λύσεις. Η σιδηροδρομική επιχείρηση μπορεί να χρησιμοποιεί οχήματα με χαμηλότερες εκπομπές για την αύξηση του πλήθους ή/και της ταχύτητας αμαξοστοιχιών, χωρίς υπέρβαση των ορίων θορύβου. Συνεπώς η οροφή εκπομπής θορύβου παρέχει κίνητρο για τη χρήση οχημάτων χαμηλού θορύβου. Με οροφές εκπομπής θορύβου θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί άμεσα ο θόρυβος σε σημεία υψηλού θορύβου του ευρωπαϊκού δικτύου καθώς και κατά τις ευαίσθητες χρονικές περιόδους της εσπέρας και της νύχτας. Επίσης, με το μέσο αυτό καλύπτονται μέτρα σχετιζόμενα με την υποδομή, που οδηγούν σε ολιστική προσέγγιση της μείωσης σιδηροδρομικού θορύβου.

**Προκειμένου να διατηρηθεί η μείωση θορύβου που επιτυγχάνεται με μετασκευή, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνιστά στα κράτη μέλη να εισαγάγουν οροφές εκπομπής θορύβου για τις σημαντικές γραμμές σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, ως δεύτερο μέτρο, μετά την ολοκλήρωση των αρχικών προγραμμάτων μετασκευής.** Όμως, πριν από την εισαγωγή αυτού του μέτρου, πρέπει να πραγματοποιηθούν αναλύσεις κόστους-ωφέλειας, λαμβανόμενης υπόψη της μείωσης θορύβου που έχει ήδη επιτευχθεί με τη μετασκευή και με άλλα μέσα κατά την ημερομηνία εκείνη.

#### **4.3. Εκούσιες δεσμεύσεις εκ μέρους του σιδηροδρομικού κλάδου**

Με εκούσιες συνοδευτικές δεσμεύσεις είναι δυνατόν να εξασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα των διαφοροποιημένων τελών πρόσβασης τροχιάς και να βοηθηθεί η επιτάχυνση της εφαρμογής του μέτρου αυτού ακόμη και πριν τεθούν σε ισχύ νομοθετικές απαιτήσεις.

Οι εκούσιες δεσμεύσεις των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων όσον αφορά τη μεταβίβαση των ανταμοιβών των εισπραττόμενων για το θόρυβο από διαχειριστές υποδομής στους κατόχους φορταμαζών (στις περιπτώσεις κατά τις οποίες αυτοί δεν χρησιμοποιούν δικές τους φορτάμαξες) θα στηρίζουν μηχανισμούς αγοράς με τους οποίους θα εξασφαλιστεί η δυνατότητα χρήσης των ανταμοιβών για θόρυβο στη χρηματοδότηση των δαπανών μετασκευής.

Επιπλέον, με εκούσιες ρυθμίσεις εκ μέρους του κλάδου για την κατάρτιση και την εφαρμογή μεμονωμένων προγραμμάτων μετασκευής το ταχύτερο δυνατό, θα μπορούσε να επιτευχθεί καλύτερος συντονισμός των επιμέρους δραστηριοτήτων και θα ήταν δυνατόν να αυξηθεί η περιωπή της δράσης.

Προκειμένου να μειωθεί ο σιδηροδρομικός θόρυβος το ταχύτερο δυνατό, πέρα από τις νομοθετικές ενέργειες **η Επιτροπή συνιστά την εκούσια εφαρμογή διαφοροποιημένων**

**τελών πρόσβασης τροχιάς** (όπως αναφέρεται στο σημείο 4.1). Τα εκούσια καθεστώτα, που θα εισαχθούν από «πρωτοπόρους», πρέπει να συντονίζονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Για το σκοπό αυτό η Επιτροπή θα μπορούσε να εκδώσει τις ενδεδειγμένες κατευθυντήριες γραμμές και να συστήσει ομάδες ειδικών.

**Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καλεί το σιδηροδρομικό κλάδο να προχωρήσει σε εκούσιες δεσμεύσεις του είδους αυτού χωρίς καθυστέρηση.**

#### **4.4. Μείωση δαπανών μετασκευής**

Ως βασικό εμπόδιο για τη μετασκευή προσδιορίζονται οι δαπάνες επένδυσης και πρόσθετης συντήρησης. Όμως τα παραδείγματα μετασκευής εμπορευματικών φορταμαζών με (όχι εγκεκριμένα από τη UIC) σύνθετα τροχοπέδιλα στην Πορτογαλία και στο Ηνωμένο Βασίλειο δείχνουν ότι είναι δυνατή η κοστολογικά ουδέτερη μετασκευή.

Είναι εμφανές ότι η διαθέσιμη σήμερα τεχνολογία δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί επαρκής για μετασκευή σε ευρωπαϊκή κλίμακα. **Για το λόγο αυτό η Επιτροπή καλεί τη βιομηχανία να αναπτύξει περαιτέρω τα σύνθετα τροχοπέδιλα, σε στενή συνεργασία με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους κατόχους φορταμαζών, ώστε να επιτευχθεί σημαντική μείωση κόστους. Η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να στηρίζει τα κατάλληλα έργα έρευνας και ανάπτυξης στο πλαίσιο υφιστάμενων προγραμμάτων, όπως τα FP7 και LIFE+.**

Και πάλι κατά τη δημόσια διαβούλευση, η ανάγκη αποσαφήνισης, εκτίμησης και επιτάχυνσης των διαδικασιών έγκρισης για σύνθετα τροχοπέδιλα εντοπίστηκε ως σημαντικό συνοδευτικό μέτρο που επίσης οδηγεί σε μειωμένες δαπάνες μετασκευής. **Κατόπιν τούτου, η Επιτροπή θα επανεξετάσει την ισχύουσα διαδικασία έγκρισης, σε στενή συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων, ώστε η διαδικασία αυτή να καταστεί αποδοτικότερη, περισσότερο διαφανής και ταχεία.**

#### **4.5. Παρακολούθηση της μετασκευής και των επιπτώσεών της**

Για την εκτίμηση της επιτυχίας των προγραμμάτων μετασκευής, θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν το εγχείρημα χαρτογράφησης θορύβου στο πλαίσιο της οδηγίας 2002/49/EK και τα δεδομένα που αναφέρθηκαν από τα κράτη μέλη στην Επιτροπή. Λαμβανόμενων σαν βάση των χαρτών του 2007, είναι δυνατόν να παρακολουθηθεί η αποτελεσματικότητα των προγραμμάτων μετασκευής και να εκπονηθούν οροφές εκπομπών.

Αντίστοιχα, τα κράτη μέλη καλούνται να εξετάσουν το ενδεχόμενο προγραμμάτων μετασκευής στα οποία έχει δοθεί ώθηση με διαφοροποιημένα τέλη πρόσβασης τροχιάς στο πλαίσιο των σχεδίων δράσης για το θόρυβο με βάση την οδηγία 2002/49/EK.

Επιπλέον, η Επιτροπή θα παρακολουθεί την πρόοδο της εφαρμογής των προταθέντων μέτρων και την πρόοδο στη μετασκευή. **Το αργότερο εντός τριετίας μετά την έκδοση της ανακοίνωσης, η Επιτροπή θα δημοσιεύσει έκθεση σχετικά με τα ληφθέντα μέτρα εκ μέρους του σιδηροδρομικού κλάδου.**

#### **4.6. Σύσταση ομάδων ειδικών**

Επειδή η εφαρμογή της επιβολής τελών πρόσβασης με διαφοροποίηση σε συνάρτηση με το θόρυβο απαιτεί την εξέταση και την εναρμόνιση διάφορων τεχνικών θεμάτων, **η Επιτροπή θα συστήσει κατάλληλες ομάδες εργασίας από ειδικούς και θα εξασφαλίσει τη συνεργασία**

τους, ώστε να τη συνεπικουρούν στην ανάπτυξη υλικού καθοδήγησης. Στους τομείς που πρέπει να καλύπτονται από αυτές τις ομάδες ειδικών περιλαμβάνονται η ανάπτυξη συστημάτων κατάταξης φορταμαξών, οι προδιαγραφές συστημάτων ταυτοποίησης, η εναρμόνιση καθεστώτων επιβολής τελών σε συνάρτηση με το θόρυβο και η παρακολούθηση της προόδου της μετασκευής και των επιπτώσεών της.

## 5. ΑΛΛΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΘΟΡΥΒΟΥ

Η πρωτοβουλία αυτή εστιάζει σε ένα συγκεκριμένο μέτρο για τη μείωση του σιδηροδρομικού θορύβου. Πρόκειται για τη μετασκευή εμπορευματικών φορταμαξών με τροχοπέδιλα χαμηλού θορύβου. Παρόλο που το μέτρο αυτό θεωρείται ευρέως ως εξαιρετικά αποδοτικό και αποτελεσματικό, δεν μπορεί να επιλύσει όλα τα προβλήματα σιδηροδρομικού θορύβου στην Ευρώπη.

Συνεπώς, εκτός από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας πρωτοβουλίας, η Επιτροπή θα εκτιμήσει και άλλα μέτρα τα οποία θα συζητηθούν με τους ειδικούς, τα κράτη μέλη και τους συμφεροντούχους και, ενδεχομένως, θα εφαρμοστούν. Παραδείγματος χάρη:

- Όπως ανέφεραν οι ειδικοί<sup>4</sup>, μέτρα σχετιζόμενα με την υποδομή (π.χ. λείανση σιδηροτροχιών, η χρήση αποσβεστήρων κραδασμών σιδηροτροχιών) και άλλες ενέργειες είναι σημαντικές για τη συμπλήρωση των μέτρων που αφορούν το τροχαίο υλικό («λείοι τροχοί σε λείες τροχιές»). Η Επιτροπή ενθαρρύνει τα κράτη μέλη και το σιδηροδρομικό κλάδο για παράλληλη εφαρμογή των μέτρων αυτών.
- Η τακτική αναθεώρηση της ΤΠΔ θορύβου θεωρείται αναγκαία, ώστε να λαμβάνεται υπόψη η τεχνική πρόοδος, διότι, εκτός από τα σύνθετα τροχοπέδιλα, για το τροχαίο υλικό έχουν αναπτυχθεί και άλλες τεχνολογίες χαμηλού θορύβου.
- Επίσης, μπορεί να χορηγούνται κρατικές ενισχύσεις για τη διαλειτουργικότητα<sup>15</sup>, στο βαθμό που αυτό είναι δυνατό να αποτελέσει συμβολή για την άρση τεχνικών εμποδίων στην ευρωπαϊκή αγορά σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Στις περιπτώσεις αυτές, οι επιλέξιμες δαπάνες καλύπτουν το σύνολο των επενδύσεων των σχετικών με τη μείωση θορύβου τόσο για τη σιδηροδρομική υποδομή όσο και για το τροχαίο υλικό. Εναλλακτικώς, θα μπορούσε επίσης να χρησιμοποιηθεί κρατική ενίσχυση για το περιβάλλον<sup>16</sup>.

<sup>15</sup> Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, που θεσπίστηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 30 Απριλίου του 2008.

<sup>16</sup> Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος, ΕΕ C 82 της 01.04.2008, σ. 1.