

ET

ET

ET



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 8.7.2008
KOM(2008) 432 lõplik

KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Olemasoleva veeremi raudteemüra vähendamist käsitlevad meetmed

{SEK(2008) 2203}
{SEK(2008) 2204}

KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE JA NÕUKOGULE

Olemasoleva veeremi raudteemüra vähendamist käsitlevad meetmed

1. SISSEJUHATUS

Raudteemüra probleem

Müra on tööstusriikides üks levinumaid ohte rahvatervisele. Müra vähendamine on seega vajalik mitte üksnes heaolu seisukohast, vaid ka selleks, et vähendada selle halba mõju tervisele, nagu näiteks südame-veresoonkonna vaevused ja meeleelundite kahjustused.

Raudteetransporti on üldiselt peetud kõige keskkonnasõbralikumaks transpordiliigiks. Sellest hoolimata on raudteetranspordi osatähtsus mürareostuses küllalt kaalukas – ligi 10 % elanikkonnast puutub kokku märkimisväärse müratasemega¹.

Mõnes Euroopa piirkonnas on raudteemüra suhtes märkimisväärne avalikkuse vastuseis, mis nõuab poliitilisi algatusi müra vähendamiseks. Juhul kui parandusmeetmeid ei võeta, võib see viia eelkõige kaubarongide osas raudteeliikluse piiranguteni Euroopa kõige olulisemates raudteekoridorides, ning piirangutest tulenevad kitsaskohad avaldaksid kahjulikku mõju Euroopa majandusele. Lisaks tooks võimalik üleminek kõnealustes koridorides raudteetranspordilt maanteetranspordile kaasa üha suurema keskkonnamõju, eelkõige kasvuhoonegaaside heitkoguste suurenemise, kuna raudtee-kaubaveost tulenevad spetsiifilised süsinikdioksiidi heitkogused on märgatavalt väiksemad kui maanteevedude puhul. See leiaks aset ajal, mil ühendus kaalub võimalust töötada välja põhiliselt kaubavedudeks kasutatav raudteevõrgustik².

Juba võetud meetmed

Euroopa Ühendus on selles küsimuses juba samme astunud, võttes meetmeid keskkonna ja raudtee koostalitlusvõime valdkonnas.

Keskkonnamüra direktiiviga 2002/49/EÜ³ nähakse ette mürakaardid (peavad olema koostatud 2007. aasta juuniks) ning tegevuskavad (2008. aasta juuniks) põhiraudteede ja suurte linnastute jaoks.

Ekspertid⁴ leidsid 2003. aastal, et suurim raudteemüra allikas on kaubavagunite veeremismüra. Praegu kasutatavad pidurisüsteemid (valumalmist piduriklotsid, mis toimivad ratta veeremispinnale) tekitavad rattapinna karedust ning põhjustavad sellega rööbaste ja

¹ Euroopa Keskkonnaagentuur: TERM 2001. Selle väljaande kohaselt häirib maanteemüra tõsiselt 30 % elanikkonnast.

² Komisjoni teatis KOM(2007) 608 „Põhiliselt kaubaveoks kasutatava raudteevõrgustiku suunas”.

³ Direktiiv 2002/49/EÜ (ELT L 189, 18.7.2002, lk 12)

⁴ Euroopa Komisjoni raudteemüra töörühm: Seisukohavõtt raudteemüra vähendamist käsitlevate Euroopa strateegiate ja prioriteetide kohta, Brüssel 2003.

<http://ec.europa.eu/transport/rail/ws/doc/position-paper.pdf>.

rataste suurt vibratsiooni. Kaubarongide müra on eriti problemaatiline, kuna need liiguvad sageli öösel.

Ekspertid soovitasid esmajärjekorras müra tekitajate (sõidukid ja raudteerööpad) läheduses võetavaid meetmeid, kuna need on kõige kulutasuvamad. Viimaste andmete kohaselt⁵ kulutatakse Euroopas siiski 150–200 miljonit eurot aastas müratõkete ehitamiseks. Vajaduse korral võivad müratõkked kahtlemata moodustada müra vähendamise programmide tõhusa osa näiteks tihedasti asustatud linnapiirkondades. Kui müratõkked kombineeritakse kohapealsete meetmetega, võib tõkete pikkust ja/või kõrgust vähendada, hoides seega märkimisväärselt kulusid kokku.

Selleks et lahendada probleeme koha peal ja saavutada raudteede koostalitlusvõime, võttis komisjon 2005. aasta detsembris vastu koostalitluse tehnilised kirjeldused (müraalased KTKd),⁶ milles sätestatakse piirangud Euroopa Liidus kasutatavale veeremile. Neid piiranguid kohaldatakse uue ja uuendatud veeremi suhtes, sealhulgas kaubavagunid, mis peavad olema varustatud vähest müra tekitavate piduriklotsidega, mis vähendavad müra ligikaudu 50 %.

Vajadus võtta Euroopa tasandil täiendavaid meetmeid

Arvestades veeremi pikka tööiga, võtab üldise mürasaaste märgatav vähendamine aega mitu aastat, kui ei võeta olemasoleva veeremiga seotud lisameetmeid.

Tänapäeval on ligikaudu 50 % raudtee-kaubaveost rahvusvaheline ning suur hulk vaguneid liigub riikide arvukate raudteevõrgustike vahel. Kuna isegi üksikud mürarikkad vagunid avaldavad märkimisväärselt mõju ja määravad mürataseme, ei piisa probleemi asjakohaseks lahendamiseks ainuüksi riiklikest vähendamise strateegiatest. Samuti võivad riikide erinevad lähenemisviisid mõjutada negatiivselt piiriüleseid koridore ning anda mõnedele osalistele teiste ees konkurentsieelise.

Seega saaks raudteemüra tõhusalt vähendada, täiendades liikmesriikide võetud meetmeid raudteemüra vähendamist käsitlevate ühenduse meetmetega.

2. ÜHENDUSE MEETMETE EESMÄRGID JA KOHALDAMISALA

Ühenduse meetmete eesmärk on vähendada inimeste kokkupuudet raudteemüraga, edendades raudteemüra vähendamise programme, millega piiratakse kaubarongide mürareostust, halvendamata seejuures raudtee-kaubaveo konkurentsivõimet, peamiselt seeläbi, et kõige kulutasuvama meetmena asendatakse kaubavagunite pidurisüsteemid vähest müra tekitavate pidurisüsteemidega.

Pidurisüsteemi moderniseerimine peaks põhimõtteliselt hõlmama kõiki Euroopa kaubavaguneid, mille aastane läbisõit on üle 10 000 km ja mille eeldatav allesjäänud tööiga on vähemalt viis aastat. Juhusliku kasutamise tõttu on aastas vähem kui 10 000 km läbivate vagunite (15 % veeremist) osakaal kaubaveoveeremi üldisest transpordisuutlikkusest alla 3 %. Seepärast tuleks esmatähtsaks pidada suure aastase läbisõiduga vaguneid, et vähendada müra

⁵ UIC: Müra vähendamine Euroopa raudteeinfrastruktuuris. 2007. aasta aruanne.
http://www.uic.asso.fr/download.php/environnement/reductionbruitinfra_en.pdf.

⁶ Komisjoni otsus 2006/66/EÜ, 23. detsember 2005 (ELT L 37, 8.2.2006, lk 1).

maksimaalselt juba varajases staadiumis. Kõnealuse kahe erandi abil vähendataks oluliselt moderniseerimiskulusid, ohustamata seejuures müra vähendamise eesmärki.

Moderniseerimise lõpetamise tähtajaks seatakse aasta 2015. Mõju hindamisest⁷ nähtus, et Euroopa vaguneid on võimalik selleks tähtajaks moderniseerida, tingimusel et kasutatakse sobivaid moderniseerimistehnoloogiaid.

Kuigi mõju hindamises keskenduti 1435 mm-le rööpmelaiusele (Euroopa standardse rööpmelaiusega raudteevõrgustikes vajatakse ELi tasandi meetmeid, kuna riiklikud meetmed ei ole piisavalt tõhusad), võib kavandatavaid meetmeid kohaldada ka laiarööpmeliste raudteede suhtes. Vajaduse korral tuleb tagada naaberriikide vaheline koostöö.

3. MODERNISEERIMINE: TAKISTUSED JA KASUD

Viimase kümne aasta jooksul on välja töötatud mitmesuguseid liitmaterjalist piduriklotse, et vahetada välja tavapärased valumalmist klotsid, mis on rööpa ja ratta ebatasasuse peamine allikas. Need piduriklotsid võimaldavad vähendada kuuluvat veeremismüra kuni 50 %. Nn K-klotside⁸ tehnoloogia on tõestatud ja neid kasutatakse uute vagunite puhul, kuid nende paigaldamine olemasolevatele vagunitele on kulukas. Teist tüüpi, nn LL-klots⁹ töötatakse parajasti välja üksnes pidurisüsteemi moderniseerimise eesmärgil. 2008. aasta alguses sai üks K-klotside liik UICi lõpliku tüübikinnituse¹⁰ ning kolme liiki LL-klotsidel on esialgne tüübikinnitus.

Mõju hindamise kohaselt on vaja moderniseerida kuni 370 000 vagunit, millest ligikaudu kaks kolmandikku kuulub ajalooliselt väljakujunenud raudtee-ettevõtjatele ja üks kolmandik on eraomanduses (sealhulgas kombineeritud veoteenuseid osutavad ettevõtjad ja väikeettevõtjad).

Tänapäevase tehnoloogiaga oleksid moderniseerimise investeeringukulud vahemikus 200–700 miljonit eurot (LL-klotsid) ja 1,0–1,8 miljardit eurot (K-klotsid) ning sellele lisanduksid halduskulud vahemikus 200–400 miljonit eurot (kulud kokku kuni 2025. aastani mõlema tehnoloogia osas).

⁷ PriceWaterhouseCoopersAdvisory: Mõju hindamise uuring olemasoleva veeremi raudteemüra vähendamist käsitlevate meetmete kohta. Lõpparuanne, detsember 2007. http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm.

⁸ K-klotsid on valmistatud orgaanilisest liitmaterjalist ja neil on tavapärastest piduriklotsidest erinevad pidurdusomadused. Pidurisüsteemi vahetus nõuab seega pidurisüsteemi kohandamist, mistõttu algsed lisakulud ulatuvad kuni 10 000 euroni vaguni kohta. K-klotsid on müra vähendamisel väga tõhusad (müra väheneb kuni 10 dB ehk 50 %) ja neid käsitatakse üldiselt uute sõidukite puhul lisakuludeta võimalusena.

⁹ LL-klotside puhul vajab pidurisüsteem üksnes väikesi kohandusi. Need on kavandatud nii, et nende pidurdusomadused on üsna sarnased valumalmist klotside omadustega. Neid valmistatakse kas orgaanilisest liitmaterjalist või paagutatud metallist ning need vähendavad müra samas ulatuses kui K-klotsid. Kuigi LL-klotsi hakati välja töötama juba 1999. aastal, ei ole need väga nõudliku tehnoloogia tõttu 2008. aasta alguseks veel lõplikku tüübikinnitust saanud.

¹⁰ Kui puuduvad asjaomased Euroopa tehnilised kirjeldused, annab piduriklotsidele tüübikinnituse UIC – Rahvusvaheline Raudteeliit. UIC testib piduriklotse kirjelduste põhjal, võttes arvesse pidurdustõhusust, ohutust ja kasutust (nt karme talvetingimusi). Esialgne tüübikinnitus antakse siis, kui tehnilised katsed on edukalt lõpule viidud; seejärel võib alustada ulatuslike kasutusaegsete katsetega ning kui kasutuskogemus on positiivne, järgneb sellele lõplik tüübikinnitus.

Moderniseerimisest saadav peamine kasu on kaubarongide müra vähendamine kuni 50 % ja sellest tulenevalt märkimisväärse müratasemega kokkupuutuvate inimeste arvu vähenemine ligikaudu 16 miljoni võrra. Tasuvusuuringu tulemustest nähtub, et moderniseerimise netotulu oleks 3–10 korda suurem kui kulu. Seejuures ei võeta arvesse moderniseerimisest tulenevat kasu, mida ei saanud kvantifitseerida, nagu infrastruktuuriga seotud müra vähendamise programmide väiksemast arvust tulenev kokkuvõtte, raudteeinfrastruktuuri väiksemad hoolduskulud ning veeremi tõhusam haldamine.

Kaubavagunite ulatusliku moderniseerimise peamine takistus on rahastamine, sest kuigi üldiselt tõdetakse, et moderniseerimine on kõige kulutasuvam viis müra märkimisväärseks vähendamiseks, ei ole sidusrühmadel piisavalt vahendeid ega stiimuleid selle läbiviimiseks.

4. MEETMED MODERNISEERIMISE RAKENDAMISEKS JA TOETAMISEKS

Moderniseerimise takistuste ületamiseks analüüsis komisjon eri meetmeid ning jõudis järeldusele, et poliitiliste vahendite kombineerimine on sobivam ja tõhusam kui üksikmeetmed (vt mõju hindamise kokkuvõtte).

Müra järgi diferentseeritud raudtee kasutustasude, mürataseme ülemmäärade ja vabatahtlikult võetud kohustuste kombineerimist peeti kõige sobivamaks lahenduseks. Selle valiku peamised eelised on suurim kasu seoses müra vähenemisega (kusjuures tulude ja kulude suhe on kuni 10), potentsiaalselt väiksemad kulud kui muude valikuvõimaluste, nagu otsetoetuste puhul ning laialdane kohaldamine eri liikmesriikides või koguni väljaspool ELi registreeritud vagunite suhtes. Turupõhine vahend diferentseeritud raudtee kasutustasude näol pakub stiimuleid tihedas kasutuses olevate vagunite eelistamiseks. Lisaks võivad mürataseme ülemmäärad aidata raudtee kasutustasusid tõhusamalt diferentseerida, kuna raudtee-ettevõtjatel on moderniseerimiseks rohkem stiimuleid.

4.1. Diferentseeritud raudtee kasutustasude kasutuselevõtmine

Kooskõlas õigete hindade kehtestamise põhimõtte¹¹ kui transpordi tõhusa maksustamise peamise eeldusega on diferentseeritud raudtee kasutustasude kehtestamine vagunite moderniseerimise edendamismeetmete peamine osa.

Euroopa tasandil on maksustamise põhimõtted ühtlustatud direktiiviga 2001/14/EÜ¹². Üks põhimõtetest on, et infrastruktuuri kasutustasude kehtestamisel võib võtta arvesse rongide käitamisega seotud keskkonnamõjudest, sealhulgas mürast tulenevaid kulusid. Tasude diferentseerimine peaks põhimõtteliselt kajastama keskkonnamõju ulatust. Stiimulina võiks rakendada kolme põhilist diferentseeritud raudtee kasutustasude mudelit:

- lisakuludeta *bonus-malus*-süsteem, kus alandatakse vähest müra tekitavate vagunite tasusid ja suurendatakse müra tekitavate vagunite tasusid;
- *bonus*-süsteem, kus olemasolevate müra tekitavate vagunite moderniseerimise võimaldamiseks on kehtestatud madalamad tasud; infrastruktuuri-ettevõtja saab liikmesriigilt majanduslikku hüvitist;

¹¹ Komisjoni teatis „Keskkonnahoidlik transport”.

¹² Direktiiv 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta (EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29).

- *malus*-süsteem, kus müra tekitavatele vagunitele on kehtestatud kõrgemad tasud.

Kuna direktiivi 2001/14/EÜ kohaselt ei ole kogutulu suurenemine lubatud (välja arvatud juhul, kui konkureerivatele transpordiliikidele on kehtestatud sarnased tasud), on *malus*-süsteem teostatav üksnes siis, kui autokaubavedude suhtes kehtestatakse sarnane tasu. Kavandatava Eurovignette'i direktiiviga¹³ kehtestatakse autokaubavedudele väliskuludel põhinev tasu ning seega on võimalik raudtee kasutustasusid laiemalt kohandada, tingimusel et autotranspordi suhtes kohaldatakse võrreldaval tasemel tasusid.

Bonus-süsteemiga seoses osutati mõju hindamise kokkuvõttes, et käivitusetapis oleks vajalik pakkuda vaguniomanikele vagunite moderniseerimiseks asjakohaseid majanduslikke stiimuleid. See oleks põhjendatud eesmärgiga piirata üleminekut raudteetranspordilt muudele transpordiliikidele raudteetranspordisektori poolt kantavate veeremi moderniseerimiskulude tõttu.

Tuleks kontrollida *bonus*-süsteemi kooskõla riigiabi eeskirjadega, kuna infrastruktuuritasude soodustused hüvitatakse riiklikest vahenditest. Seepärast peaks kõnealust süsteemi rakendama selgetel ja läbipaistvatel tingimustel:

- seda tuleks rakendada piiratud aja jooksul, et alustada moderniseerimist ja võimaldada algse investeeingu tagasisaamist;
- kõik kasutajad peaksid saama süsteemi kasutada võrdsel ja mittediskrimineerival viisil;
- süsteemi osatähtsus peaks olema sobivas suhtes selle eesmärgiga, milleks on pakkuda majanduslikku stiimulit moderniseerimisprogrammi käivitusetapiks.

Bonus-süsteemid võivad kujutada endast riigiabi ning sellistest juhtudest tuleb teavitada komisjoni vastavalt EÜ asutamislepingu artikli 88 lõikele 3 ja neid tuleb analüüsida asjaomaste suuniste põhjal.

Pärast käivitusetappi, mis võib lõppeda siis, kui suurem osa vaguneid on moderniseeritud, ei ole *bonus*-süsteemi enam vaja. Selle asemel võiks lisakuludeta *bonus-malus*-süsteem pakkuda stiimuleid moderniseerimisprogrammide jätkamiseks ja edendada selliste innovatiivsemate vähest müra tekitavate tehnoloogiate kasutuselevõttu, mis lähevad kehtivatest koostalitluse tehniliste kirjelduste piirväärtustest kaugemale.

Müraga seotud raudtee kasutustasud määratakse üksikute vagunite või nende telgede kohta teataval liinil läbisõidetud kilomeetrite põhjal. Preemia tuleks anda kõikidele vähest müra tekitavatele vagunitele (sealhulgas need, mis on juba koostalitluse tehniliste kirjeldustega kooskõlas) nii, et oma veeremi uuendamisse investeerivad vaguniomanikud ei satuks ebasoodsasse olukorda ning et edendataks vähest müra tekitavate vagunite kasutamist, kuna vaid sel viisil on võimalik müra vähendada. Lisaks võiks müratundlikes piirkondades asuvate raudteeliinide ja/või öösel toimuva transpordi puhul anda vähest müra tekitavatele vagunitele lisapreemiaid, mis motiveeriks raudtee-ettevõtjaid kohandama oma veeremi haldamist kõnealuste piirkondade vajadustele. Vajaduse korral võiks maksustamiskavadesse kaasata reisivaguneid.

¹³ Ettepanek direktiivi kohta, millega muudetakse direktiivi 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest.

Mõju hindamises sõnastati diferentseeritud raudtee kasutustasudega seonduv praktiline probleem: mürapreemiaid saavad raudtee-ettevõtjad ei ole tingimata samad isikud kui moderniseerimiskulusid kandvad ettevõtjad. Kuna vagunite renti võib käsitada toimiva turuna, oodatakse rendihindade vastavat kohandamist: vähest müra tekitavatel vagunitel, mis põhjustavad vähem kulusid raudtee kasutustasudena, on turul kõrgemad rendihinnad, kuna maksmisvalmidus suureneb. Siiski võiksid asjaomaste osalejate vabatahtlikult võetud kohustused seda protsessi toetada, kuna need toovad kaasa moderniseerimise ja tasudega seonduvate finantsvoogude läbipaistvuse.

Diferentseeritud raudtee kasutustasud vajavad automaatset identifitseerimissüsteemi ning maksustamisalast tarkvara, mis on seotud identifitseerimissüsteemi ja riiklike raudteeveeremi registritega. Mürameetmeid ei vajata. Raudtee-kaubaveo teenuste telemaatiliste seadmete kasutamine vastavalt asjaomasele koostalitluse tehnilisele kirjeldusele (TAF KTK)¹⁴ looks kõnealusele automaatsele identifitseerimisele tehnilise aluse.

Raudteesektoris vastu võetud Euroopa strateegilise arenduskava kohaselt rakendatakse kõik funktsioonid, sealhulgas üksikute vagunite liikumist käsitlevad funktsioonid 2014. aasta jaanuariks. Lisaks on hulgaliselt funktsioone kättesaadavad juba varem.

Müra järgi diferentseeritud raudtee kasutustasude ühtlustamata kasutuselevõtt liikmesriikide tasandil võib osutada ebatõhusaks, kuna raudtee-ettevõtjatele pakutav stiimul ei pruugi olla piisav, kui ainult mõned liikmesriigid võtavad sellised skeemid kasutusele, ajakavad ei ole kooskõlas ning vähest müra tekitavaid eri liiki vaguneid käsitletakse erinevalt. Ühtlustamata skeemide halduskulud oleksid samuti tarbetult kõrged. Seetõttu tuleks moderniseerimiseks vajalikku stiimulit pakkuvad meetmed rakendada kõikides asjaomastes liikmesriikides üheaegselt ning kohustuslikus ja ühtlustatud korras. Lisaks maksustamisskeemide põhielementide ühtlustamisele on vaja välja töötada ka ühtne vagunite müra liigitussüsteem.

Diferentseeritud raudtee kasutustasude rakendamiseks on vaja raudteesektori, liikmesriikide ja Euroopa Komisjoni ühiseid jõupingutusi.

Direktiivi 2001/14/EÜ uuestisõnastamise käigus teeb komisjon ettepaneku müra järgi diferentseeritud raudtee kasutustasude rakendamiseks vajalike õigusnormide kohta.

Infrastruktuuriettevõtjad kohandavad maksustamisskeeme vastavalt ühenduse õigusaktidele. Lisaks vastutavad nad identifitseerimissüsteemide ja vajalike infotehnoloogiliste vahendite paigaldamise eest. Moderniseerimisprogrammid kavandatakse lõpule viia 2015. aasta lõpuks, võttes arvesse piduriklotside vahetamiseks ettenähtud kolmeaastast ajavahemikku.

Selleks et müra järgi diferentseeritud raudtee kasutustasude rakendamist ette valmistada, käivitab komisjon uuringu kõnealuste skeemide põhielementide väljatöötamiseks ja ühtlustamiseks.

4.2. Teine etapp: mürataseme ülemmäärade kasutuselevõtmine

Mürataseme ülemmääradega piiratakse keskmist mürataset kindlaksmääratud ajavahemiku jooksul teatavates kohtades raudteeliinil. Praeguse mürataseme võiks näiteks võtta piirmääraks, et ennetada müra suurenemist juhul, kui raudtee-kaubavedu kasvab. Direktiivi

¹⁴ Määrus (EÜ) nr 62/2006, 23. detsember 2005 (ELT L 13, 18.1.2006, lk 1).

2002/49/EÜ kohaselt on liikmesriigid pädevad kehtestama selliseid keskkonnamüra käsitlevaid piiranguid.

Mürataseme ülemmäärade rakendamisel jääb parimate lahenduste leidmine raudteesektori ülesandeks: raudtee-ettevõtja võib kasutada vähem müra tekitavat veeremit, et suurendada rongide arvu ja/või kiirust müra piirmäärasid ületamata. Mürataseme ülemmäärad toimiksid seega stiimulina vähest müra tekitava veeremi kasutamiseks. Mürataseme ülemmäärade abil võib käsitleda nii Euroopa raudteevõrgustiku probleemseid punkte kui ka tundlikke õhtuseid ja öiseid ajavahemikke. Kõnealune meede hõlmab ka infrastruktuuriga seotud meetmeid, aidates jõuda raudteemüra vähendamist käsitleva tervikliku lähenemisviisini.

Selleks et säilitada moderniseerimise abil saavutatud müra vähenemist, soovib komisjon liikmesriikidele võtta kasutusele mürataseme ülemmäärad peamiste raudteede kaubaveoliinide jaoks, mis on teine etapp pärast algsete moderniseerimisprogrammide lõpuleviimist. Siiski oleks vaja enne kõnealuse meetme kasutuselevõtmist läbi viia tasuvusuuring, et kaaluda müra vähenemist, mis on moderniseerimise ja muude meetmete abil selleks ajaks juba saavutatud.

4.3. Raudteesektori vabatahtlikult võetud kohustused

Vabatahtlikult võetud lisakohustustega saab tagada diferentseeritud raudtee kasutustasude tõhususe ja kiirendada nende rakendamist juba enne, kui õigusnormid jõustuvad.

Raudtee-ettevõtjate vabatahtlikult võetud kohustus edastada infrastruktuuriettevõtjatelt saadud mürapreemiad vaguniomanikele (juhul kui nad ei kasuta oma vaguneid) aitab turumehhanismidel tagada, et mürapreemiaid võidakse kasutada moderniseerimiskulude rahastamiseks.

Lisaks aitab sektori vabatahtlikult võetud kohustus koostada ja rakendada viivitamatult individuaalsed moderniseerimisprogrammid jõuda üksikmeetmete parema koordineerimiseni ning suurendab meetmete nähtavust.

Selleks et vähendada raudteemüra võimalikult kiiresti, soovib komisjon lisaks seadusandlikule tegevusele **rakendada vabatahtlikult diferentseeritud raudtee kasutustasusid** (vastavalt punktile 4.1). Eesrinnas olijate poolt kasutusele võetud vabatahtlikke kavasid tuleb koordineerida Euroopa tasandil. Sel eesmärgil võib komisjon avaldada asjakohased suunised ja luua eksperdirühmad.

Euroopa Komisjon kutsub raudteesektorit üles võtma viivitamata selliseid vabatahtlikke kohustusi.

4.4. Moderniseerimiskulude vähendamine

Moderniseerimise peamisteks takistusteks peetakse investeringute ja täiendava haldamise märkimisväärseid kulusid. Siiski osutab kaubavagunite piduriklotside väljavahetamine (ilma UICi tüübikinnituseta) liitmaterjalist piduriklotside vastu Ühendkuningriigis ja Portugalis, et lisakuludeta moderniseerimine on võimalik.

Praegu kättesaadavat tehnoloogiat ei saa pidada Euroopa tasandil moderniseerimise läbiviimisel piisavaks. **Komisjon kutsub seepärast tööstusharu üles jätkama liitmaterjalist piduriklotside väljatöötamist tihedas koostöös raudtee-ettevõtjate ja vaguniomanikega, et vähendada märkimisväärselt kulusid. Komisjon toetab jätkuvalt**

asjakohaseid uurimis- ja tutvustusprojekte selliste olemasolevate programmide raames nagu seitsmes raamprogramm ja LIFE+.

Liitmaterjalist piduriklotside tüübikinnitusmenetluste selgitamist, hindamist ja kiirendamist peeti avaliku arutelu käigus taas kord oluliseks täiendavaks meetmeks, mis aitaks kaasa moderniseerimiskulude vähenemisele. **Komisjon kavatseb seetõttu tihedas koostöös Euroopa Raudteeagentuuriga läbi vaadata praeguse loaandmismenetluse, et muuta see tõhusamaks, läbipaistvamaks ja kiiremaks.**

4.5. Moderniseerimise ja selle mõjude järelevalve

Direktiivi 2002/49/EÜ kohast mürakaardistamist ja liikmesriikide poolt komisjonile edastatud teavet tuleks kasutada moderniseerimisprogrammide edukuse hindamiseks: moderniseerimisprogrammide tõhusust jälgitaks 2007. aasta mürakaartide alusel ning nende põhjal saaks kaaluda vajadust mürataseme ülemmäärade järele.

Liikmesriikidel soovitatakse kaaluda diferentseeritud raudtee kasutustasude abil teostatavaid moderniseerimisprogramme direktiivi 2002/49/EÜ kohaste müra hõlmavate tegevuskavade raames.

Lisaks jälgib komisjon kavandatud meetmete rakendamise ning moderniseerimise edenemist. **Hiljemalt kolm aastat pärast käesoleva teatise vastuvõtmist avaldab komisjon aruande raudteesektoris võetud meetmete kohta.**

4.6. Eksperdirühmade moodustamine

Kuna müra järgi diferentseeritud raudtee kasutustasude rakendamiseks on vaja täpsustada ja ühtlustada mitmed tehnilised probleemid, **moodustab komisjon asjakohased eksperdirühmad** ja tagab nende koostöö, et saada toetust suuniste väljatöötamisel. Eksperdirühmade pädevusse kuuluvad valdkonnad hõlmavad vagunite liigitussüsteeme, identifitseerimissüsteemide kirjeldusi, müraga seotud maksustamissüsteemide ühtlustamist ning moderniseerimise edusammude ja mõjude järelevalvet.

5. MUUD MEETMED RAUDTEEMÜRA VÄHENDAMISEKS

Käesolevas algatuses keskendutakse raudteemüra vähendamise konkreetsele meetmele: kaubavagunite piduriklotsid asendatakse vähest müra tekitavate piduriklotsidega. Kuigi seda meetet meetakse üldiselt väga tõhusaks, ei suudeta sellega lahendada kõiki raudteemürast tulenevaid probleeme Euroopas.

Seepärast kavatseb komisjon hinnata ka muid, käesoleva algatuse kohaldamisalast välja jäävaid meetmeid, arutada neid ekspertide ja sidusrühmadega ning vajaduse korral need rakendada. Näiteks:

- Nagu osutasid eksperdid,⁴ on infrastruktuuriga seotud meetmed (nt raudteerööbaste lihvimine, rööpasummutite kasutamine) ja lisameetmed oluliseks täienduseks veeremit käsitlevatele meetmetele („tasased rattad tasastel rööbastel”). Komisjon õhutab liikmesriike ja raudteesektorit neid meetmeid samaaegselt rakendama.
- Müraalaste KTKde korrapärasest läbivaatamisest peetakse oluliseks tehniliste edusammude arvessevõtmisel, kuna lisaks liitmaterjalist piduriklotsidele on kaubaveoks ette nähtud veeremi jaoks välja töötatud ka muid vähest müra tekitavaid tehnoloogiaid.

- Ühtlasi võib anda koostalitlusvõime jaoks ette nähtud riigiabi,¹⁵ juhul kui see aitab eemaldada tehnilisi takistusi Euroopa raudteeteenuste turult. Sellistel juhtudel hõlmavad abikõlblikud kulud kõiki nii raudteeinfrastruktuuri kui ka veeremiga seonduvaid, müra vähendamiseks tehtud investeeringuid. Teise võimalusena võib rakendada ka keskkonnakaitseks antavat riigiabi¹⁶.

¹⁵ Ühenduse suunised raudtee-ettevõtjatele antava riigiabi kohta, vastu võtnud Euroopa Komisjon 30. aprillil 2008.

¹⁶ Ühenduse suunised keskkonnakaitsele antava riigiabi kohta, ELT C 82, 1.4.2008, lk 1.