

**LT**

**LT**

**LT**



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 8.7.2008  
KOM(2008) 432 galutinis

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI**

**Geležinkelių transporto keliamo triukšmo mažinimo priemonės, skirtos esamam riedmenų parkui**

{SEK(2008) 2203}

{SEK(2008) 2204}

## KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

### Geležinkelių transporto keliamo triukšmo mažinimo priemonės, skirtos esamam riedmenų parkui

#### 1. IŽANGA

##### Geležinkelių transporto keliamo triukšmo problema

Pramoninėse šalyse triukšmas yra viena iš labiausiai paplitusių problemų, keliančių grėsmę visuomenės sveikatai. Todėl mažinti triukšmą svarbu siekiant ne tik gerovės, bet ir sumažinti neigiamą poveikį sveikatai, pavyzdžiui, sergamumą širdies ir kraujagyslių ligomis ir pažintinių funkcijų prastėjimą.

Apskritai geležinkeliai laikomi viena iš aplinkai mažiausiai kenksmingų transporto priemonių. Tačiau geležinkelių transportas gerokai prisideda prie bendro triukšmingumo – maždaug 10 % gyventojų veikia triukšmas, viršijantis „labai erzinančio“ triukšmo ribą<sup>1</sup>.

Kai kuriuose Europos regionuose visuomenė griežtai pasisako prieš geležinkelių transporto keliamą triukšmą ir reikalauja politinių iniciatyvų jam mažinti. Jei nebus imtasi jokių taisomųjų veiksmų, gali tecti apriboti geležinkelių (visų pirma prekinųjų traukinių) eismą svarbiausiais Europos geležinkelio koridoriais, o dėl to kilusios kliūtys tikriausiai neigiamai paveiktų Europos valstybių ekonomiką. Be to, jei geležinkelių transportą tuose koridoriuose pakeistų kelių transportas, padidėtų poveikis aplinkai, visų pirma būtų išmetama daugiau šiltnamio efektą sukeliančių dujų, nes vežant krovinius geležinkeliais įprastai išmetama gerokai mažiau CO<sub>2</sub> nei gabenant juos keliais. Tai įvyktų Komisijai kaip tik svarstant galimybę plėtoti geležinkelių tinklą teikiant pirmenybę krovinių vežimui<sup>2</sup>.

##### Veiksmai, kurių jau imtasi

Europos bendrija jau ėmėsi veiksmų šiam klausimui spręsti ir patvirtino aplinkosaugos bei geležinkelių sąveikos srities priemones.

Aplinkos triukšmo direktyvoje 2002/49/EB<sup>3</sup> numatyti pagrindinių geležinkelių ir didelių aglomeracijų strateginiai triukšmo žemėlapiai (sudarytini iki 2007 m. birželio) ir veiksmų planai (parengtini iki 2008 m. birželio).

2003 m. ekspertai<sup>4</sup> nustatė, kad didžiausias triukšmo šaltinis yra riedantys prekiniai vagonai. Dėl šiuo metu naudojamos stabdymo technologijos (stabdoma ketaus stabdžių trinkelėms įsiremiant į rato paviršių) ratų paviršius tampa nelygus, todėl bėgiai ir ratai smarkiai vibruoja.

---

<sup>1</sup> Europos aplinkos agentūra, TERM 2001. Šiame leidinyje skelbiama, kad 30 % gyventojų kenčia nuo labai erzinančio kelių triukšmo.

<sup>2</sup> Komisijos komunikatas COM(2007) 608 „Į krovinių vežimą orientuoto geležinkelių tinklo link“.

<sup>3</sup> Direktyva 2002/49/EB (OL L 189, 2002 7 18, p. 12).

<sup>4</sup> Europos Komisijos Geležinkelių transporto keliamo triukšmo darbo grupė –, Pozicija dėl Europos geležinkelių transporto keliamo triukšmo mažinimo strategijų ir prioritetų, Briuselis 2003 m. <http://ec.europa.eu/transport/rail/ws/doc/position-paper.pdf>.

Kadangi prekiniai traukiniai dažnai važinėja naktimis, jų keliamas triukšmas dar kenksmingesnis.

Ekspertai rekomendavo pirmenybę teikti priemonėms, kuriomis veikiamas pats triukšmo šaltinis (transporto priemonės ir bėgiai), nes tokios priemonės rentabiliausios. Vis dėlto, naujausiais duomenimis<sup>5</sup>, užtvarams nuo triukšmo statyti Europoje kasmet išleidžiama 150–200 mln. EUR. Žinoma, užtvaros nuo triukšmo gali būti veiksminga triukšmo mažinimo programų dalis ten, kur jos būtinos, pavyzdžiui, tankiai gyvenamose miesto zonose. Jei būtų ne tik statomos užtvaros, bet ir imamasi priemonių triukšmui mažinti veikiant jo šaltinį, užtvaros galėtų būti trumpesnės ir (arba) žemesnės, o tai padėtų sutaupyti nemažai lėšų.

Siekdama išspręsti problemas ten, kur jos kyla, ir užtikrinti geležinkelio linijų sąveiką, 2005 m. gruodį Komisija patvirtino technines sąveikos specifikacijas, susijusias su geležinkelių transporto keliamu triukšmu (Triukšmo TSS)<sup>6</sup>, kuriose nustatė ribines vertes, taikomas Europos Sąjungoje naudojamiems riedmenims. Šios ribinės vertės taikomos naujiems ir atnaujintiems riedmenims, įskaitant prekinis vagonus, kuriuose turi būti įrengtos mažai triukšmo keliančios stabdžių trinkelės, kurias naudojant triukšmo lygis sumažėja maždaug 50 %.

### **Būtinybė imtis tolesnių Europos lygmens veiksmų**

Vis dėlto, jei galios tie patys teisės aktai ir nebus imtasi esamam riedmenų parkui skirtų papildomų priemonių, tai, atsižvelgiant į ilgą riedmenų naudojimo laiką, bendram prekinį traukinių keliamam triukšmui gerokai sumažinti prireiks kelerių metų.

Šiandien maždaug 50 % krovinio geležinkelių transporto yra tarptautinis transportas, todėl daug vagonų rieda įvairių šalių nacionaliniais tinklais. Kadangi net ir nedaug triukšmingų vagonų sukelia daug triukšmo, vien nacionalinėmis triukšmo mažinimo strategijomis šios problemos veiksmingai išspręsti neįmanoma. Be to, tai, kad valstybės taiko skirtingus veiklos metodus, gali neigiamai paveikti tarpvalstybinius koridorius ir suteikti konkurencinį pranašumą tam tikriems subjektams.

Todėl geležinkelių transporto keliamą triukšmą galima veiksmingai sumažinti, jeigu valstybių narių įgyvendinami veiksmai būtų papildyti Bendrijos geležinkelių transporto keliamo triukšmo mažinimo priemonėmis.

## **2. KOMUNIKATO TIKSLAI IR TAIKYMO SRITIS**

Bendrijos veiksmų tikslas – sumažinti geležinkelių transporto keliamo triukšmo poveikį gyventojams, skatinant priimti geležinkelių transporto keliamo triukšmo mažinimo programas, kuriomis prekinį traukinių keliamas triukšmas būtų ribojamas nekeliant pavojaus krovinio geležinkelių transporto konkurencingumui; tai būtų daroma rentabiliausiu būdu – prekiniuose vagonuose būtų įrengiami mažai triukšmo keliantys stabdžiai.

Iš principo reikėtų modernizuoti visus Europos prekinis vagonus, kurie per metus nurieda daugiau kaip 10 000 km ir kurių numatomas likęs naudojimo laikas yra bent penkeri metai.

---

<sup>5</sup> Tarptautinė geležinkelių sąjunga, Triukšmo mažinimas Europos geležinkelių infrastruktūroje. 2007 m. padėties ataskaita.

[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> 2005 m. gruodžio 23 d. Komisijos sprendimas 2006/66/EB (OL L 37, 2006 2 8, p. 1).

Vagonai, per metus nuriedantys mažiau nei 10 000 km (15 % riedmenų parko), naudojami retai, todėl jų eksploatavimas sudaro mažiau nei 3 % viso krovinių riedmenų parko našumo. Todėl pirmiau turėtų būti modernizuojami vagonai, kurie per metus nurieda didelį atstumą, kad anksčiau pavyktų kuo labiau sumažinti keliamą triukšmą. Taikant šias dvi išimtis gerokai sumažėtų modernizavimo išlaidos ir nekiltų pavojaus, kad nepavyks sumažinti triukšmo.

Modernizavimą numatoma baigti 2015 m. Poveikio vertinimas<sup>7</sup> parodė, kad, naudojant tinkamas modernizavimo technologijas, iki tos datos Europos riedmenų parką modernizuoti įmanoma.

Nors vertinant poveikį daugiau dėmesio skirta 1435 mm standartinio pločio bėgių sistemai (kadangi šiems standartinio pločio Europos bėgių tinklams skirtos nacionalinės priemonės nepakankamai veiksmingos, todėl būtina imtis ES lygmens veiksmų), siūlomas priemonės galima taikyti ir platesnių bėgių sistemoms. Kur reikia, būtina užtikrinti kaimyninių šalių bendradarbiavimą.

### 3. MODERNIZAVIMAS. KLIŪTYS IR NAUDA

Per pastarąjį dešimtmetį pramonėje sukurtos kelių tipų mišrios stabdžių trinkelės, kuriomis turėtų būti pakeistos įprastos ketaus trinkelės, dėl kurių bėgių ir ratų paviršius tampa nelygus. Naudojant šias stabdžių trinkeles galima iki 50 % sumažinti girdimą riedmenų keliamą triukšmą. Pripažinta vadinamųjų K trinkelių<sup>8</sup> technologija naudojama gaminant naujus vagonus, tačiau ją taikyti riedmenų modernizavimui yra brangu. Todėl būtent modernizavimo reikmėms kuriamos vadinamosios LL trinkelės<sup>9</sup>. 2008 m. pradžioje Tarptautinė geležinkelių sąjunga (TGS) galutinai patvirtino vienos rūšies K trinkeles<sup>10</sup>, o trijų rūšių LL trinkelės patvirtintos laikinai.

Poveikio vertinimo tyrime nustatyta, kad reikia modernizuoti 370 000 vagonų, kurių du trečdaliai priklauso valstybinėms, o trečdalis – privačioms geležinkelio įmonėms (įskaitant mišriojo transporto operatorius ir smulkiąsias geležinkelio įmones).

---

<sup>7</sup> *PriceWaterhouseCoopersAdvisory*, Geležinkelių transporto keliamo triukšmo mažinimo priemonių, skirtų esamam riedmenų parkui, poveikio vertinimo tyrimas. Galutinė ataskaita, 2007 m. gruodžio mėn.,

[http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm).

<sup>8</sup> K trinkelės gaminamos iš organinės mišrios medžiagos ir jų stabdymo savybės kitokios nei įprastų trinkelių. Todėl jas įrengiant būtina pritaikyti stabdymo sistemą, o tam reikia papildomų pradinių išlaidų, kurios gali siekti iki 10 000 EUR už vieną vagoną. Jos labai veiksmingai mažina triukšmą (iki 10 dB, t. y. 50 %), ir apskritai laikoma, kad įrengiant jas naujose transporto priemonėse papildomų išlaidų nereikia.

<sup>9</sup> Naudojant LL trinkeles stabdymo sistemą pritaikyti paprasčiau. Jų stabdymo savybės beveik tokios pat, kaip ir pagamintų iš ketaus. Jos gaminamos iš organinės mišrios medžiagos arba kietinto metalo ir mažina triukšmą taip pat, kaip ir K trinkelės. Nors šios trinkelės pradėtos kurti 1999 m., dėl itin sudėtingos technologijos 2008 m. pradžioje jos dar nebuvo galutinai patvirtintos.

<sup>10</sup> Kadangi atitinkamų Europos techninių specifikacijų nėra, stabdžių trinkelių tinkamumą naudoti patvirtina Tarptautinė geležinkelių sąjunga (TGS). TGS išbando stabdžių trinkeles pagal savo specifikacijas, atsižvelgdama į stabdymo savybes, saugą ir naudojimo sąlygas (pavyzdžiui, atšiaurias žiemos sąlygas). Laikina patvirtinamos stabdžių trinkelės, kurių techniniai bandymai buvo sėkmingi; vėliau gali būti pradėti didesnio masto naudojimo bandymai ir, nustačius, kad stabdžių trinkelės veikia tinkamai, jos gali būti patvirtinamos galutinai.

Naudojant esamą technologiją į modernizavimą tektų investuoti 200–700 mln. (naudojant LL trinkeles) arba 1,0–1,8 mlrd. EUR (naudojant K trinkeles), o pridėtinės eksploataavimo išlaidos siektų 200–400 mln. EUR (apskaičiuotos iki 2025 m., abiem technologijoms).

Didžiausia modernizavimo nauda – 50 % mažesnis prekiinių traukinių keliamas triukšmas, todėl maždaug 16 mln. žmonių neapatirtų didelio geležinkelių transporto keliamo triukšmo poveikio. Ekonominės naudos santykio tyrimo rezultatai rodo, kad modernizavimas atneštų nemažą grynąją naudą, kuri, palyginti su išlaidomis, siektų nuo 3 iki 10. Tačiau šiame tyrime neatsižvelgta į didžiulę modernizavimo naudą, kurios neįmanoma išreikšti skaičiais, pavyzdžiui, kiek būtų sutaupyta lėšų dėl to, kad būtų galima įgyvendinti mažiau su infrastruktūra susijusio triukšmo mažinimo programų, sumažėtų geležinkelių infrastruktūros priežiūros išlaidos ir padidėtų riedmenų parko valdymo veiksmingumas.

Pagrindinė plataus masto prekiinių vagonų modernizavimo kliūtis – finansinė: nors ir sutariama, kad modernizavimas yra veiksmingiausia priemonė gerokai sumažinti geležinkelių transporto keliamą triukšmą, suinteresuotosioms šalims tam nepakanka išteklių arba paskatų.

#### **4. MODERNIZAVIMO ĮGYVENDINIMO IR PARAMOS PRIEMONĖS**

Komisija išnagrinėjo įvairias priemones, kuriomis būtų galima įveikti modernizuoti trukdančias kliūtis, ir nusprendė, kad politikos priemonių deriniai tinkamesni ir veiksmingesni už pavienes priemones (žr. poveikio vertinimo ataskaitą).

Nutarta, kad tinkamiausias sprendimas – pagal keliamą triukšmą diferencijuotų mokesčių už naudojimąsi bėgiais, aukščiausios keliamo triukšmo ribos ir savanoriškų įsipareigojimų derinys. Pagrindiniai šio varianto pranašumai – geriausi triukšmo mažinimo rezultatai (ekonominės naudos santykis siekia 10), tikriausiai mažesnės išlaidos nei naudojant kitas priemones, pavyzdžiui, tiesiogines subsidijas, galimybė jį plačiai taikyti įvairiose valstybėse narėse ir net ne Europos Sąjungoje registruotiems vagonams. Taikant diferencijuoto mokesčio už naudojimąsi bėgiais rinkos priemonę taip pat bus sukurta paskata pirmenybę teikti dažnai naudojamiems vagonams. Be to, nustatčius aukščiausią keliamo triukšmo ribą mokestis už naudojimąsi bėgiais galėtų tapti veiksmingesnis, nes geležinkelio įmonės būtų labiau suinteresuotos modernizuoti vagonus.

##### **4.1. Diferencijuoto mokesčio už naudojimąsi bėgiais įvedimas**

Siekiant „nustatyti teisingas kainas“<sup>11</sup>, t. y. atsižvelgiant į esminį veiksmingo transporto kainų nustatymo reikalavimą, diferencijuoto mokesčio už naudojimąsi bėgiais įvedimas yra pagrindinė skatinimo modernizuoti vagonus priemonių dalis.

Direktyva 2001/14/EB<sup>12</sup> Europos lygmeniu suderinami apmokestinimo principai. Vienas iš šių principų – nustatant infrastruktūros mokesčius galima atsižvelgti į traukinių eismo poveikį aplinkai, įskaitant triukšmą. Mokestis iš esmės turėtų būti diferencijuojamas atsižvelgiant į poveikio aplinkai dydį. Kaip paskata galėtų būti naudojami trys pagrindiniai diferencijuoto mokesčio už naudojimąsi bėgiais modeliai:

---

<sup>11</sup> Komisijos komunikatas „Ekologiškas transportas“.

<sup>12</sup> Direktyva 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo (OL L 75, 2001 3 15, p. 29).

- papildomų išlaidų nereikalaujanti *bonus-malus sistema*, pagal kurią mokesčiai už tyliuosius vagonus sumažinami, o už triukšmingus – padidinami;
- *bonus sistema*, pagal kurią mokesčiai sumažinami, kad būtų galima modernizuoti esamus daug triukšmo keliančius vagonus; finansinę paramą infrastruktūros valdytojui teikia valstybė narė;
- *malus sistema*, pagal kurią padidinami mokesčiai už triukšmingus vagonus.

Kadangi pagal Direktyvą 2001/14/EB neleidžiama imti mokesčių, dėl kurių padidėtų bendrosios pajamos (nebent panašūs mokesčiai būtų taikomi ir konkurencinėms transporto priemonėms), *malus sistemą* bus galima taikyti tik panašiai apmokestinus krovinių kelių transportą. Siūloma „Eurovinjetės“ direktyva<sup>13</sup> bus įvestas kroviniui kelių transportui taikomas išorinių išlaidų mokestis, todėl, jei mokesčiai kelių transportui bus taikomi panašiai, bus galima plačiau keisti mokesčius už naudojamąsi bėgiais.

Poveikio vertinimo tyrimas parodė, kad, taikant *bonus sistemą*, vagonų savininkams tektų suteikti būtinas ekonomines paskatas, kad vagonus jie modernizuotų pradiniam etape. Tai pasiteisintų siekiant užtikrinti, kad geležinkelių transportas nebūtų keičiamas į kitų rūšių transporto priemones vien dėl to, kad geležinkelių įmonėms tektų jų riedmenų parko modernizavimo išlaidos.

Kyla abejonių, ar *bonus sistema* suderinama su kitomis valstybės pagalbos taisyklėmis, nes infrastruktūros mokesčių nuolaidos būtų kompensuojamos iš valstybės išteklių. Todėl ši sistema turėtų būti įgyvendinama laikantis aiškių ir skaidrių sąlygų:

- ji turėtų būti įgyvendinama ribotą laikotarpį, kad būtų pradėtas modernizavimas ir suteikta galimybė susigrąžinti pradines investicijas;
- visiems naudotojams ji turėtų būti taikoma vienodai ir nediskriminuojant;
- jos intensyvumas turėtų atitikti tikslą – suteikti finansinę paskatą pradinio modernizavimo programos etapu.

*Bonus sistemas* galėtų būti valstybės pagalba; tokiu atveju apie jas reikės pranešti Komisijai pagal EB sutarties 88 straipsnio 3 dalį ir jas įvertinti pagal atitinkamas gaires.

Pasibaigus pradiniam etapui, kuris gali baigtis modernizavus daugumą numatytų vagonų, *bonus sistema* nebebus reikalinga. Vietoj jos būtų galima taikyti papildomų išlaidų nereikalaujančią *bonus-malus sistemą*, kuri suteiktų paskatų toliau įgyvendinti modernizavimo programas ir diegti naujoviškesnes triukšmo mažinimo technologijas, kurias naudojant pavyktų pasiekti geresnių rezultatų už dabartinės TSS ribines vertes.

Su triukšmu susiję mokesčiai už naudojamąsi bėgiais būtų imami už atskirus vagonus ir jų ar jų ašių tam tikra linija nuriedėtus kilometrus. Priemoka turėtų būti mokama už visus tyliuosius vagonus (įskaitant tuos, kurie jau atitinka technines sąveikos specifikacijas), kad vagonų savininkai, investuojantys į savo riedmenų parko atnaujinimą, nepatirtų sunkumų ir būtų skatinami naudoti tyliuosius vagonus, nes tik juos naudojant įmanoma sumažinti triukšmą. Be to, papildoma priemoka už tyliuosius vagonus, riedančius geležinkelio linijomis zonose, kur

<sup>13</sup> Direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 1999/62/EB dėl sunkiasvorių krovinių transporto priemonių apmokestinimo už naudojamąsi tam tikra infrastruktūra, pasiūlymas.

triukšmo problema itin opi, ir (arba) naktį, galėtų paskatinti geležinkelio įmones valdyti savo riedmenų parką atsižvelgiant į tų zonų reikmes. Jei reikia, į mokesčių sistemas galima įtraukti ir keleivinius vagonus.

Poveikio vertinime nurodyta praktinė problema, susijusi su diferencijuotais mokesčiais už naudojimąsi bėgiais – priemokas už triukšmo mažinimą gauna nebūtinai tas pats subjektas, kuris yra finansiškai atsakingas už modernizavimą. Kadangi vagonų nuoma gali būti laikoma veikiančia rinka, numatomas atitinkamas nuomos kainų pokytis: tyliųjų vagonų, kuriems taikomi mažesni mokesčiai už naudojimąsi bėgiais, nuoma bus brangesnė, nes padaugės norinčių mokėti. Vis dėlto savanoriškas suinteresuotųjų subjektų išipareigojimas galėtų palaikyti šį procesą, nes dėl jo su modernizavimu ir mokesčiais susiję finansiniai srautai taptų skaidresni.

Norint taikyti diferencijuotus mokesčius už naudojimąsi bėgiais, būtina automatinės atpažinties sistema ir su atpažinties sistema bei nacionaliniais transporto priemonių registrais susieta mokesčių ėmimo programinė įranga. Triukšmo matuoti nereikia. Techninis tokios automatinės atpažinties pagrindas būtų krovinio geležinkelių transporto telematikos priemonės, įdiegtos pagal atitinkamas Technines sąveikos specifikacijas (Telematikos priemonių krovinių vežimo paslaugų (TPKV) TSS)<sup>14</sup>.

Pagal geležinkelių sektoriaus pateiktą Strateginį išdėstymo Europoje planą, visos funkcijos, įskaitant susijusias su atskirų vagonų judėjimu, bus įdiegtos iki 2014 m. sausio. Be to, didele šių funkcijų dalimi bus galima naudotis ir anksčiau.

Pagal keliamą triukšmą diferencijuoti mokesčiai už naudojimąsi bėgiais, nesuderinus įvesti nacionaliniu lygmeniu, gali būti neveiksmingi, nes geležinkelio įmonėms gali nepakakti tokios paskatos, jei tokias sistemas įdiegtų tik kelios valstybės narės, terminai būtų nenuoseklūs, o skirtingų tipų tylieji vagonai būtų traktuojami nevienodai. Administracinės nesuderintų sistemų išlaidos taip pat būtų nepagrįstai didelės. Todėl ši būtinas modernizavimo paskatas suteikianti priemonė turi būti privalomai ir darniai įgyvendinta vienu metu visose valstybėse narėse. Reikia ne tik suderinti pagrindines apmokestinimo sistemų dalis, bet ir sukurti bendrą vagonų keliamo triukšmo klasifikacijos sistemą.

Diegiant diferencijuotus mokesčius už naudojimąsi bėgiais būtina sutelkti geležinkelių sektoriaus, valstybių narių ir Europos Komisijos pastangas.

**Rengdama Direktyvos 2001/14/EB naują redakciją, Komisija pasiūlys pagal keliamą triukšmą diferencijuotų mokesčių už naudojimąsi bėgiais taikymo teisinius reikalavimus.**

Infrastruktūros valdytojai apmokestinimo sistemas pritaikys pagal Bendrijos teisę. Be to, jie atsakingi už atpažinties sistemų ir būtinų IT priemonių įdiegimą. Modernizavimo programas numatoma užbaigti iki 2015 m. pabaigos, atsižvelgiant į trejų metų terminą stabdžių kaladėlėms pakeisti.

Kad pasirengtų taikyti pagal keliamą triukšmą diferencijuotus mokesčius už naudojimąsi bėgiais, Komisija imsis tyrimo svarbioms šių sistemų dalims sukurti ir suderinti.

---

<sup>14</sup> 2005 m. gruodžio 23 d. Reglamentas (EB) Nr. 62/2006 (OL L 13, 2006 1 18, p. 1).



## 4.2. Antrasis etapas – aukščiausios keliamo triukšmo ribos nustatymas

Aukščiausia keliamo triukšmo riba – tai per nustatytą laikotarpį tam tikroje vietoje pagal geležinkelio liniją vidutinio keliamo triukšmo riba. Pavyzdžiui, šiuo metu keliamas triukšmas gali būti nustatytas kaip riba siekiant išvengti didesnio triukšmo, jei krovinio geležinkelių transporto gausės. Pagal Direktyvą 2002/49/EB valstybės narės turi teisę nustatyti tokias aplinkos triukšmo ribas.

Nustačius aukščiausią keliamo triukšmo ribą geležinkelių sektorius gali ieškoti geriausių sprendimų: geležinkelio įmonė gali naudoti mažiau triukšmo keliančius vagonus, kad traukinių skaičių ir (arba) greitį galėtų padidinti neviršydamą keliamo triukšmo ribos. Todėl nustačius aukščiausią keliamo triukšmo ribą sukuriama paskata naudoti mažai triukšmo keliančius vagonus. Nustačius aukščiausias keliamo triukšmo ribas būtų galima tiesiogiai spręsti Europos tinklo „karštųjų taškų“ ir keblumų keliančio vakaro bei nakties meto problemas. Ši priemonė apima ir su infrastruktūra susijusias priemones, taigi geležinkelių transporto keliamas triukšmas mažinamas atsižvelgiant į visus problemos aspektus.

**Kad modernizavus riedmenis sumažėjęs triukšmas nepadidėtų, Europos Komisija valstybėms narėms rekomenduoja nustatyti pagrindinių krovinio geležinkelio linijų aukščiausią keliamo triukšmo ribą; tai būtų antrasis etapas užbaigus pradines modernizavimo programas.** Tačiau prieš įvedant šią priemonę turėtų būti išanalizuota ekonominė nauda, susijusi su tuo metu įgyvendintomis modernizavimo ir kitomis triukšmo mažinimo priemonėmis.

## 4.3. Savanoriški geležinkelių sektoriaus įsipareigojimai

Kartu prisiimtais savanoriškais įsipareigojimais gali būti užtikrintas diferencijuotų mokesčių už naudojimąsi bėgiais veiksmingumas ir suteikta galimybė paspartinti jų taikymą netgi anksčiau, nei įsigalios teisiniai reikalavimai.

Savanoriškais geležinkelio įmonių įsipareigojimais iš infrastruktūros valdytojų gautas priemokas už triukšmo mažinimą perduoti vagonų savininkams (jei jos naudojasi ne savo vagonais) bus paremti rinkos mechanizmai, kuriais užtikrinama, kad priemoka už triukšmo mažinimą galėtų būti panaudota modernizavimo išlaidoms padengti.

Be to, šiam sektoriui savo noru įsipareigojus kuo greičiau priimti ir įgyvendinti atskiras modernizavimo programas, bus galima geriau koordinuoti atskirus veiksmus, ir šie veiksmai taps labiau pastebimi.

Siekiant kuo greičiau sumažinti geležinkelių transporto keliamą triukšmą, **Komisija rekomenduoja ne tik imtis teisinių veiksmų, bet ir savo noru pradėti taikyti diferencijuotus mokesčius už naudojimąsi bėgiais** (kaip nurodyta 4 dalies 1 punkte). Savanoriškos sistemos, kurias turėtų pradėti taikyti atitinkamos srities lyderiai, turi būti koordinuojamos Europos lygmeniu. Tuo tikslu Komisija gali paskelbti atitinkamas gaires ir sukurti ekspertų grupes.

**Europos Komisija ragina geležinkelių sektorių nedelsiant prisiimti tokius savanoriškus įsipareigojimus.**

#### 4.4. Modernizavimo išlaidų mažinimas

Nustatyta, kad didelės investavimo bei pridėtinės eksploataavimo išlaidos yra pagrindinė riedmenų modernizavimo kliūtis. Tačiau Portugalijos ir Jungtinės Karalystės, kur prekiniuose vagonuose įrengtos (TGS nepatvirtintos) mišrios stabdžių trinkelės, pavyzdžiai rodo, kad modernizuoti galima ir be papildomų išlaidų.

Žinoma, negalima manyti, kad šiandien naudojamos technologijos pakanka vykdyti modernizavimą Europos mastu. **Todėl Komisija ragina pramonės įmones glaudžiai bendradarbiauti su geležinkelio įmonėmis bei vagonų savininkais ir toliau tobulinti mišrias stabdžių trinkeles, kad pavyktų gerokai sumažinti išlaidas. Atitinkamus tyrimų ir parodomuosius projektus Komisija toliau remis pagal esamas programas, tokias kaip FP7 ir LIFE+.**

Be to, surengus viešąsias konsultacijas nustatyta, kad mišrių stabdžių trinkelių patvirtinimo procedūrų išaiškinimas, įvertinimas ir paspartinimas yra svarbi papildoma priemonė, taip pat padėsianti sumažinti modernizavimo išlaidas. **Todėl, glaudžiai bendradarbiaudama su Europos geležinkelio agentūra, Europos Komisija peržiūrės dabartinę tvirtinimo procedūrą, kad ji taptų veiksmingesnė, skaidresnė ir spartesnė.**

#### 4.5. Modernizavimo ir jo poveikio stebėseną

Vertinant modernizavimo programų veiksmingumą turėtų būti naudojami pagal Direktyvą 2002/49/EB rengiami triukšmo žemėlapiai ir valstybių narių Komisijai pateikti duomenys; remiantis 2007 m. žemėlapiais bus tikrinamas modernizavimo programų veiksmingumas, ir gali būti smulkiau paaiškinta, kodėl reikia nustatyti aukščiausias keliamo triukšmo ribas.

Pačioms valstybėms narėms patariama pagal Direktyvą 2002/49/EB rengiamuose triukšmo mažinimo veiksmų planuose atsižvelgti į modernizavimo programas, kurių įgyvendinimas skatinimas diferencijuotais mokesčiais už naudojimąsi bėgiais.

Be to, Komisija stebės, kaip įgyvendinamos pasiūlytos priemonės ir vykdomas modernizavimas. **Ne vėliau kaip po trejų metų nuo šio komunikato priėmimo dienos ji paskelbs geležinkelių sektoriaus veiksmų ataskaitą.**

#### 4.6. Ekspertų grupių sukūrimas

Norint taikyti pagal triukšmą diferencijuotus mokesčius už naudojimąsi bėgiais, reikia išaiškinti ir suderinti tam tikrus techninius klausimus, todėl **Komisija sukurs atitinkamas ekspertų darbo grupes** ir užtikrins jų bendradarbiavimą, kad jos padėtų jai parengti konsultacinę medžiagą. Šios ekspertų grupės kurs vagonų klasifikacijos sistemas, nustatys atpažinties sistemas, derins su triukšmu susijusių mokesčių sistemas ir stebės modernizavimo eigą bei poveikį.

### 5. KITOS GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO KELIAMO TRIUKŠMO MAŽINIMO PRIEMONĖS

Šia iniciatyva daugiausia dėmesio skiriama konkrečiai geležinkelių transporto keliamo triukšmo mažinimo priemonei – prekinių vagonų modernizavimui juose įrengiant mažai triukšmo keliančias stabdžių trinkeles. Nors ši priemonė beveik visuotinai laikoma itin veiksminga ir efektyvia, ją taikant neįmanoma išspręsti visų Europoje kylančių geležinkelių transporto keliamo triukšmo problemų.

Todėl Komisija įvertins, su ekspertais, valstybėmis narėmis bei suinteresuotomis šalimis apsvarstys ir, jei tiks, įgyvendins ir kitas su šia iniciatyva tiesiogiai nesusijusias priemones. Pavyzdžiui:

- Kaip nurodo ekspertai<sup>4</sup>, svarbu imtis ir su infrastruktūra susijusių priemonių (pvz., šlifuoti bėgius, naudoti bėgių amortizatorius) bei kitų veiksmų, kuriais būtų papildytos riedmenims skirtos priemonės („lygūs ratai ant lygių bėgių“). Komisija ragina valstybes nares ir geležinkelių sektorių lygiagrečiai įgyvendinti ir šias priemones.
- Būtina reguliariai peržiūrėti Triukšmo TSS, kad būtų atsižvelgta į technikos pažangą, nes be mišrių stabdžių trinkelį sukurta ir kitų prekiniais riedmenims skirtų triukšmo mažinimo technologijų.
- Taip pat gali būti suteikta valstybės pagalba sąveikai didinti<sup>15</sup>, jeigu ji padėtų pašalinti Europos geležinkelių paslaugų rinkos technines kliūtis. Tokiu atveju tinkamoms finansuoti išlaidoms būtų priskirtos visos investicijos, susijusios ir su geležinkelių infrastruktūros, ir su riedmenų keliamo triukšmo mažinimu. Be to, gali būti naudojama ir valstybės pagalba aplinkos apsaugai<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> 2008 m. balandžio 30 d. Europos Komisijos priimtos Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos geležinkelio įmonėms.

<sup>16</sup> Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai (OL C 82, 2008 4 1, p. 1).