

PL

PL

PL



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 8.7.2008
KOM(2008) 432 wersja ostateczna

KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Działania w celu ograniczenia hałasu kolejowego w zakresie istniejącego taboru

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

KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Działania w celu ograniczenia hałasu kolejowego w zakresie istniejącego taboru

1. WSTĘP

Problem hałasu kolejowego

W krajach uprzemysłowionych hałas stanowi jedno z najbardziej rozpowszechnionych zagrożeń dla ludzkiego zdrowia. W związku z tym ograniczenie hałasu jest niezbędne, nie tylko ze względu na komfort życia, ale również w celu zmniejszenia negatywnych skutków zdrowotnych, na przykład zaburzeń układu krążenia i percepcji.

Zasadniczo koleje uważane są za jeden z najbardziej przyjaznych dla środowiska naturalnego rodzajów transportu. Jednak transport kolejowy w znacznym stopniu odpowiada za zagrożenie hałasem, a około 10 % społeczeństwa cierpi z powodu przekroczonego poziomu „poważnej dokuczliwości hałasu”¹.

W niektórych regionach Europy obserwuje się poważny sprzeciw społeczny wobec hałasu kolejowego i żądania jego ograniczenia w drodze politycznych rozwiązań. W razie braku działań w tym zakresie mogą wystąpić ograniczenia w ruchu kolejowym wzdłuż najważniejszych europejskich korytarzy, dotyczące szczególnie pociągów towarowych, a powstałe w ten sposób zatory mogą mieć negatywne skutki dla europejskiej gospodarki. Ponadto ewentualne przejście z transportu kolejowego na drogowy w tych korytarzach doprowadziłoby do wzrostu zanieczyszczenia środowiska naturalnego, w szczególności emisji gazów cieplarnianych, gdyż poziom emisji CO₂ pochodzących z towarowego transportu kolejowego jest znacznie niższy niż poziom związany z transportem drogowym. Miałoby to miejsce w sytuacji, gdy Wspólnota rozważa możliwość rozwoju sieci kolejowej priorytetowo traktującej transport towarowy².

Już podjęte działania

Wspólnota Europejska podjęła już działania w tej dziedzinie, przyjmując środki w zakresie ochrony środowiska naturalnego i interoperacyjności kolei.

Dyrektywa 2002/49/WE w sprawie hałasu w środowisku³ przewiduje strategiczne mapy hałasu (które miały zostać opracowane do czerwca 2007 r.) oraz plany działania (które miały zostać sporządzone do czerwca 2008 r.) dla najważniejszych osi kolejowych i największych aglomeracji.

¹ Europejska Agencja Środowiska: TERM 2001. Z publikacji tej wynika, że 30 % społeczeństwa odczuwa poważną dokuczliwość hałasu drogowego.

² Komunikat Komisji COM(2007) 608 „W kierunku sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym”.

³ Dyrektywa 2002/49/WE (Dz.U. L 189 z 18.7.2002, s. 12).

W 2003 r. eksperci⁴ stwierdzili, że hałas toczenia się wagonów towarowych jest największym źródłem hałasu kolejowego. Obecnie stosowana technologia hamulców (żeliwne klocki hamulcowe hamujące na powierzchni kół) powoduje porowatość powierzchni kół, co w konsekwencji skutkuje ogromnymi drganiami szyn i kół. Ponieważ pociągi towarowe często jeżdżą w nocy, hałas przez nie powodowany jest jeszcze bardziej dokuczliwy.

Ekspertcy zalecili, aby nadać priorytet środkom u źródła (pojazdy i tory), gdyż są one najbardziej skuteczne pod względem kosztów. Niemniej jednak, według najnowszych danych⁵, w Europie wydaje się rocznie 150-200 mln EUR na budowę ekranów akustycznych. Ekran akustyczny mógłby być rzeczywiście skutecznym elementem programów ograniczania hałasu w określonych przypadkach, na przykład w gęsto zaludnionych obszarach miejskich. Jeśli jednak ekrany akustyczne połączy się ze środkami u źródła, długość i/lub wysokość ekranów może zostać ograniczona, co przyczyni się do znacznych oszczędności.

W celu rozwiązania tego problemu u źródła i osiągnięcia interoperacyjności linii kolejowych, w grudniu 2005 r. Komisja przyjęła techniczne specyfikacje interoperacyjności odnoszące się do hałasu kolejowego (TSI Hałas)⁶ wprowadzające ograniczenia w zakresie taboru używanego w Unii Europejskiej. Ograniczenia te odnoszą się do nowego i zmodernizowanego taboru, w tym do wagonów towarowych, które muszą być wyposażone w cichsze hamulce ograniczające poziom hałasu o około 50 %.

Potrzeba dalszych działań na płaszczyźnie europejskiej

Jednak ze względu na dużą żywotność taboru minie kilka lat, zanim uda się na podstawie obowiązującego prawa znacząco obniżyć ogólny poziom hałasu powodowanego przez pociągi towarowe, chyba że wprowadzi się dodatkowe środki odnoszące się do istniejącego taboru.

Obecnie około 50 % przewozów towarowych koleją odbywa się w ruchu międzynarodowym i w związku z tym ogromna liczba wagonów przemieszcza się po wielu sieciach krajowych. Ponieważ nawet niewielka liczba głośnych wagonów powoduje znaczny hałas i wpływa na jego poziom, krajowe strategie jego ograniczania to za mało, by rozwiązać ten problem w zadowalający sposób. Poza tym rozbieżne krajowe podejścia do problemu mogłyby mieć negatywny wpływ na korytarze transgraniczne, dając niektórym podmiotom przewagę nad konkurencją.

Dlatego też skuteczne ograniczenie hałasu kolejowego można osiągnąć uzupełniając działania podjęte już przez państwa członkowskie działaniami Wspólnoty w zakresie ograniczania hałasu.

2. CELE I ZAKRES DZIAŁAŃ WSPÓLNOTY

Działania Wspólnoty mają na celu zmniejszenie zakresu, w jakim obywatele narażeni są na hałas kolejowy poprzez ustanowienie programów ograniczających hałas powodowany przez pociągi towarowe, bez uszczerbku dla konkurencyjności transportu kolejowego, głównie

⁴ Grupa robocza ds. hałasu kolejowego Komisji Europejskiej: Stanowisko w sprawie europejskich strategii i priorytetów w zakresie ograniczenia hałasu kolejowego, Bruksela 2003 r. <http://ec.europa.eu/transport/rail/ws/doc/position-paper.pdf>.

⁵ UIC: Ograniczenie hałasu europejskiej infrastruktury kolejowej. Sprawozdanie na temat statusu wdrożenia na 2007 r. http://www.uic.asso.fr/download.php/environnement/reductionbruitinfra_en.pdf.

⁶ Decyzja Komisji 2006/66/WE z dnia 23 grudnia 2005 r. (Dz.U. L 37 z 8.2.2006, s. 1).

poprzez wyposażenie wagonów towarowych w cichsze hamulce, będące jednym z najbardziej efektywnych pod względem kosztów rozwiązań.

Modernizacja wagonów powinna zasadniczo objąć wszystkie wagony towarowe w Europie o rocznym przebiegu ponad 10 000 km oraz spodziewanej żywotności co najmniej pięciu lat. Ze względu na ich sporadyczne wykorzystywanie, na wagony o przebiegu mniejszym niż 10 000 km rocznie (15 % taboru) przypada mniej niż 3 % ogólnej wydajności przewozowej taboru towarowego. W związku z tym priorytetowo należy potraktować modernizację wagonów o dużym rocznym przebiegu, aby maksymalnie ograniczyć hałas już na początkowym etapie. Te dwa założenia powinny znacznie ograniczyć koszt wyposażania w nowe hamulce, bez uszczerbku dla celów w zakresie ograniczenia hałasu.

Docelowym terminem zakończenia procesu modernizacji wagonów jest rok 2015. Ocena skutków⁷ pokazała, że możliwe jest przeprowadzenie w tym terminie modernizacji europejskich wagonów, pod warunkiem zastosowania odpowiednich technologii.

Chociaż ocena skutków skupiła się na systemie rozstawu torów 1 435 mm (działania na poziomie UE w odniesieniu do tych standardowych sieci europejskich są konieczne ze względu na ograniczoną skuteczność środków krajowych), proponowane działania można również zastosować przy szerokim rozstawie torów. W razie konieczności należy zapewnić współpracę z krajami sąsiedzkimi.

3. MODERNIZACJA: OGRANICZENIA I KORZYŚCI

W ostatnich 10 latach opracowano kilka typów kompozytowych wstawek hamulcowych mających zastąpić konwencjonalne żeliwne klocki hamulcowe będące zasadniczym źródłem porowatości szyn i kół. Wstawki te pozwalają zmniejszyć aż o 50 % odczuwalny poziom hałasu powodowany przez wagony. Tak zwane wstawki typu K⁸ to sprawdzona technologia stosowana w nowych wagonach, wymagająca jednak ogromnych nakładów w przypadku modernizacji starych wagonów. Inne rodzaje, tak zwane wstawki typu LL⁹, opracowuje się wyłącznie na potrzeby modernizacji wagonów. Na początku 2008 r. jeden rodzaj wstawek typu K otrzymał ostateczną homologację UIC¹⁰, natomiast trzy rodzaje wstawek typu LL posiadają homologację tymczasową.

⁷ PriceWaterhouseCoopersAdvisory: Analiza oceny skutków dotyczących działań w celu ograniczenia hałasu kolejowego w zakresie istniejącego taboru. Sprawozdanie końcowe z grudnia 2007 r. http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm.

⁸ Wstawki typu K wykonane są z organicznego materiału kompozytowego i charakteryzują się innymi właściwościami hamowania niż konwencjonalne klocki hamulcowe. Modernizacja wagonów wymaga zatem dostosowania układu hamulcowego, co niesie ze sobą dodatkowe koszty początkowe w wysokości do 10 000 EUR na jeden wagon. Wstawki te są bardzo skuteczne, jeśli chodzi o ograniczenie hałasu (zmniejszenie poziomu hałasu aż o 10 dB, co równa się 50 %) i zasadniczo uważane są za neutralne pod względem kosztów dla nowych pojazdów.

⁹ Wstawki typu LL wymagają jedynie niewielkich przeróbek układu hamulcowego. Zostały one zaprojektowane w taki sposób, aby ich właściwości hamowania odpowiadały właściwościom żeliwnych klocków. Wykonane są z organicznego materiału kompozytowego lub ze spiekanego metalu oraz zapewniają ograniczenie hałasu w takim samym zakresie jak wstawki typu K. Chociaż prace nad tymi wstawkami rozpoczęły się jeszcze w 1992 r., z powodu bardzo skomplikowanej technologii nie otrzymały one na początku 2008 r. ostatecznej homologacji.

¹⁰ Ze względu na brak odpowiedniej europejskiej specyfikacji technicznej klocki hamulcowe homologowane są przez UIC, Międzynarodową Unię Kolejową. UIC testuje klocki hamulcowe pod względem ich specyfikacji w zakresie właściwości hamowania, bezpieczeństwa i eksploatacji (na

Zgodnie z analizą oceny skutków prawie 370 000 wagonów musi zostać poddanych modernizacji, z których około dwóch trzecich należy do tradycyjnych przedsiębiorstw kolejowych, a jedna trzecia do prywatnych właścicieli (łącznie przewoźnicy wykonujący transport kombinowany i małe przedsiębiorstwa kolejowe).

Przy obecnej technologii modernizacja wagonów oznaczałaby inwestycję na poziomie 200-700 mln EUR (wstawki typu LL) lub 1,0-1,8 mld EUR (wstawki typu K) plus dodatkowe koszty utrzymania rzędu 200-400 EUR (łącznie do 2025 r., dla obydwu technologii).

Główną korzyścią wynikającą z modernizacji jest ograniczenie hałasu pociągów towarowych o 50 %, a zatem spadek liczby osób w dużym stopniu narażonych na hałas kolejowy o około 16 mln. Wyniki analizy kosztów i korzyści wskazują na znaczne korzyści netto wynikające z modernizacji, przewyższające koszty trzy do dziesięciu razy. Powyższe nie uwzględnia kilku największych korzyści wynikających z modernizacji, które mogą być niewymierne, na przykład oszczędności wynikających z ograniczenia zakresu programów do walki z hałasem związanym z infrastrukturą, ograniczenia kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej oraz oszczędności w zakresie zarządzania taborem.

Zasadniczą przeszkodą, jeśli chodzi o modernizację wagonów towarowych na szeroką skalę, jest kwestia finansowa, nawet jeśli istnieje powszechna zgoda co do tego, że modernizacja tego typu jest najbardziej efektywną pod względem kosztów metodą znacznego ograniczenia hałasu kolejowego. Zainteresowane strony nie posiadają dostatecznych środków lub zachęt do jej przeprowadzania.

4. ŚRODKI WDRAŻAJĄCE I WSPOMAGAJĄCE MODERNIZACJĘ

W celu przezwyciężenia przeszkód związanych z modernizacją Komisja dokonała analizy różnych środków i stwierdziła, że połączenie różnych instrumentów jest bardziej odpowiednie i skuteczne niż pojedyncze środki (patrz sprawozdanie z oceny skutków).

Za najbardziej odpowiednie rozwiązanie uznano połączenie opłat za dostęp do infrastruktury zróżnicowanych w zależności od poziomu hałasu, pułapów emisji hałasu i dobrowolnego zobowiązania. Głównymi zaletami tej opcji są jej największa skuteczność w zakresie ograniczenia hałasu (przy korzyściach dziesięciokrotnie przewyższających koszty), potencjalnie niższe koszty niż w przypadku innych instrumentów, takich jak bezpośrednie dopłaty, oraz możliwość jej szerokiego zastosowania w odniesieniu do wagonów zarejestrowanych w różnych państwach członkowskich lub poza UE. Oparty na zasadach rynkowych instrument w postaci zróżnicowanych opłat za dostęp do infrastruktury również stanowi zachętę, aby priorytetowo traktować wagony wykorzystywane w największym stopniu. Ponadto pułapy emisji hałasu mogłyby przyczynić się do wzrostu skuteczności zróżnicowanych opłat za dostęp do infrastruktury, gdyż tym sposobem przedsiębiorstwa kolejowe miałyby więcej zachęt, aby modernizować swój tabor.

przykład w trudnych warunkach zimowych). Tymczasowa homologacja jest nadawana po pomyślnym zakończeniu badań technicznych; następnie mogą być przeprowadzone testy eksploatacyjne na szeroką skalę i, w razie pozytywnych wyników, udziela się ostatecznej homologacji.

4.1. Wprowadzenie zróżnicowanych opłat za dostęp do infrastruktury

Zgodnie z zasadą urealnienia cen¹¹ będącą podstawowym warunkiem skutecznej polityki cenowej w transporcie, wprowadzenie zróżnicowanych opłat za dostęp do infrastruktury stanowi główny element zestawu środków sprzyjających modernizacji wagonów.

Dyrektywa 2001/14/WE¹² ujednoliciła zasady ustalania opłat na poziomie europejskim. Jedną z zasad jest to, że opłaty za dostęp do infrastruktury mogą uwzględniać koszt oddziaływania pociągów na środowisko naturalne, w tym hałas. Wszelkie zróżnicowanie powinno zasadniczo odzwierciedlać stopień oddziaływania na środowisko. Możliwe jest zastosowanie trzech podstawowych modeli różnicowania opłat za dostęp do infrastruktury w charakterze zachęty:

- neutralny pod względem kosztów system *bonus-malus* przewidujący mniejsze opłaty za ciche wagony i wyższe opłaty za głośnie wagony;
- system premiowy obejmujący opłaty, które zostałyby obniżone w celu umożliwienia modernizacji istniejących wagonów powodujących hałas o dużym natężeniu; zarządca infrastruktury otrzymuje finansową rekompensatę od państwa członkowskiego;
- system „karny” obejmujący podwyższone opłat za głośnie wagony.

Ponieważ dyrektywa 2001/14/WE nie zezwala na wzrost ogólnych przychodów (chyba, że istnieją podobne opłaty za konkurencyjne rodzaje transportu), system „karny” byłby możliwy tylko wtedy, jeśli na towarowy transport drogowy nakładana byłaby porównywalna opłata. Proponowana dyrektywa w sprawie eurowiniety¹³ wprowadzi opłatę za koszt zewnętrzny nakładaną na towarowy transport drogowy, a zatem umożliwi – w przypadku opłat nakładanych w porównywalnej wysokości na transport drogowy – różnicowanie w szerszym zakresie opłat za dostęp do infrastruktury.

Jeśli chodzi o system premiowy, analiza oceny skutków wykazała, że konieczne byłoby wprowadzenie odpowiednich zachęt finansowych dla właścicieli wagonów, skłaniających ich do modernizacji wagonów już w fazie początkowej. Rozwiązanie takie ma uzasadnienie ze względu na ograniczenie tendencji przechodzenia z transportu kolejowego na inne rodzaje transportu, będącej konsekwencją konieczności ponoszenia przez koleje kosztów modernizacji taboru.

System premiowy budzi wątpliwości, jeśli chodzi o zgodność z przepisami w zakresie pomocy państwa, zważywszy na rekompensaty pochodzące ze środków publicznych z tytułu rabatów na opłaty za dostęp do infrastruktury. Dlatego też wdrożenie takiego systemu powinno podlegać jasnym i przejrzystym warunkom, a mianowicie:

- system taki powinien być stosowany przez ograniczony okres czasu w początkowej fazie programu modernizacji oraz w celu umożliwienia uzyskania zwrotu z początkowej inwestycji;

¹¹ Komunikat Komisji „Ekologiczny transport”.

¹² Dyrektywa 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa (Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 29).

¹³ Wniosek w sprawie dyrektywy zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury.

- powinien on być dostępny dla wszystkich użytkowników na jednakowych i niedyskryminujących zasadach;
- jego intensywność powinna być proporcjonalna do celu, to znaczy powinien on stanowić finansową zachętę w początkowej fazie programu modernizacji.

Systemy premiowe mogą stanowić pomoc państwa i w takich przypadkach muszą być zgłaszane Komisji na mocy art. 88 ust. 3 Traktatu WE oraz oceniane zgodnie z odpowiednimi wytycznymi.

Po zakończeniu początkowej fazy programu modernizacji, która może zakończyć się, gdy większość przedmiotowych wagonów zostanie zmodernizowana, nie będzie konieczności utrzymania systemu premiowego. Natomiast neutralny pod względem kosztów system *bonus-malus* mógłby stanowić zachętę do realizacji programów modernizacji i sprzyjać wprowadzaniu bardziej innowacyjnych i mniej hałaśliwych technologii, idących dalej niż tylko wypełnienie aktualnie dopuszczalnych wartości hałasu określonych w TSI.

Oplaty za dostęp do infrastruktury uzależnione od poziomu hałasu dotyczą pojedynczych wagonów i kilometrów przejechanych przez te wagony lub ich osie na danej linii. Premię powinno się przyznawać za wszystkie ciche wagony (łącznie z tymi, które już odpowiadają technicznym specyfikacjom interoperacyjności), tak aby właściciele wagonów inwestujący w modernizację swojego taboru nie byli pokrzywdzeni, oraz w celu propagowania cichych wagonów, gdyż tylko one prowadzą do ograniczenia hałasu. Ponadto w przypadku linii kolejowych przebiegających przez wrażliwe na hałas obszary i/lub eksploatowanych nocą, dodatkowa premia za ciche wagony mogłaby stanowić zachętę dla przedsiębiorstw kolejowych do dostosowywania procesów zarządzania taboru do potrzeb tych obszarów. W razie konieczności można by objąć systemem opłat także wagony pasażerskie.

W ocenie skutków wskazano na praktyczny problem związany ze zróżnicowaniem opłat za dostęp do infrastruktury: fakt, że podmiot otrzymujący premię za ograniczenie hałasu niekoniecznie jest podmiotem finansowo odpowiedzialnym za modernizację. Ponieważ wynajem wagonów można uznać za funkcjonujący rynek, spodziewane jest odpowiednie dostosowanie stawek wynajmu: ciche wagony obciążone niższym kosztem, jeśli chodzi o opłaty za dostęp do infrastruktury, będą wynajmowane na rynku za wyższe stawki, gdyż wzrośnie na nie popyt. Przyjęcie dobrowolnego zobowiązania przez zainteresowane strony mogłoby wspomóc ten proces, zapewniając przejrzystość przepływów finansowych związanych z modernizacją wagonów i opłatami.

Zróżnicowane opłaty za dostęp do infrastruktury wymagają wprowadzenia systemu automatycznej identyfikacji i oprogramowania naliczającego opłaty, powiązanych z systemem identyfikacji i krajowymi rejestrami pojazdów. Pomiary hałasu nie są konieczne. Wdrożenie aplikacji telematycznych dla towarowego transportu kolejowego zgodnie z odpowiednimi specyfikacjami technicznymi interoperacyjności (TSI TAF)¹⁴ stanowiłoby podstawę takiej automatycznej identyfikacji.

Zgodnie z europejskim strategicznym planem wdrożenia przygotowanym przez sektor kolejowy, wszystkie funkcje, łącznie z tymi dotyczącymi ruchu pojedynczych wagonów, zostaną wdrożone do stycznia 2014 r. Ponadto duża część funkcji będzie dostępna wcześniej.

¹⁴ Rozporządzenie (WE) nr 62/2006 z dnia 23 grudnia 2005 r. (Dz.U. L 13 z 18.1.2006, s. 1)

Niezharmonizowane na poziomie krajowym wprowadzenie opłat za dostęp do infrastruktury zróżnicowanych w zależności od poziomu hałasu mogłoby być nieskuteczne, gdyż zachęty dla przedsiębiorstw kolejowych mogłyby być niewystarczające, gdyby jedynie niektóre państwa członkowskie wprowadziły takie systemy, przedziały czasowe nie byłyby zgodne, a różne rodzaje cichych wagonów byłyby traktowane w sposób odmienny. Również koszty administracyjne związane z brakiem harmonizacji w tym zakresie byłyby nadmiernie wysokie. W związku z tym instrument stanowiący niezbędną zachętę do modernizacji musi być wdrożony równocześnie na zasadzie obowiązku i w sposób jednolity we wszystkich państwach członkowskich, których ta kwestia dotyczy. Oprócz harmonizacji głównych elementów systemów opłat, konieczne jest opracowanie wspólnego systemu klasyfikacji wagonów ze względu na powodowany przez nie hałas.

Niezbędne są wspólne wysiłki sektora kolejowego, państw członkowskich i Komisji Europejskiej na rzecz wprowadzenia zróżnicowanych opłat za dostęp do infrastruktury.

W ramach przekształcenia dyrektywy 2001/14/WE Komisja zaproponuje wymogi prawne w zakresie wdrożenia opłat za dostęp do infrastruktury zróżnicowanych ze względu na poziom hałasu.

Zarządcy infrastruktury dostosują systemy opłat do prawodawstwa Wspólnoty. Ponadto są oni zobowiązani do zainstalowania systemów identyfikacji i niezbędnych narzędzi informatycznych. Zakończenie realizacji programów modernizacji przewiduje się na koniec 2015 r., przy uwzględnieniu okresu trzech lat koniecznego do wymiany klocków hamulcowych.

W celu przygotowania wdrożenia opłat za dostęp do infrastruktury zróżnicowanych ze względu na poziom hałasu Komisja przeprowadzi analizę, mającą na celu opracowanie i ujednolicenie najważniejszych elementów systemów poboru opłat.

4.2. Wprowadzenie pułapu emisji hałasu jako kolejny krok

Pułap emisji hałasu ogranicza średnie emisje w określonym przedziale czasu w danym miejscu znajdującym się przy linii kolejowej. Obecny poziom emisji hałasu mógłby zostać przyjęty jako przykładowy limit, aby zapobiec wzrostowi natężenia hałasu w przypadku zwiększenia się przewozów towarowych koleją. Na mocy dyrektywy 2002/49/WE państwa członkowskie uprawnione są do ustalania takich limitów w zakresie hałasu w środowisku.

Pułap emisji hałasu pozostawia swobodę sektorowi kolejowemu, jeśli chodzi o znalezienie optymalnych rozwiązań: przedsiębiorstwo kolejowe może korzystać z mniej hałaśliwych pojazdów, aby zwiększyć liczbę i/lub prędkość pociągów bez przekraczania limitów hałasu. Pułap emisji hałasu stanowi zatem zachętę do używania cichych pojazdów. Pułapy emisji hałasu mogłyby bezpośrednio rozwiązać problem „czarnych punktów” w sieci europejskiej oraz kwestię dokuczliwości hałasu wieczorami i w nocy. Środki związane z infrastrukturą również wchodzą w zakres niniejszego rozwiązania, gwarantując całościowe podejście do problemu ograniczenia hałasu kolejowego.

W celu utrzymania pozytywnych skutków w zakresie ograniczenia hałasu wynikającego z modernizacji wagonów, Komisja Europejska zaleca państwom członkowskim wprowadzenie pułapów emisji hałasu dla najważniejszych linii kolejowych, po których poruszają się pociągi towarowe, jako kolejny etap działań następujący po zakończeniu programów modernizacji. Przed wprowadzeniem tego instrumentu powinno się jednak

przeprowadzić analizę kosztów i korzyści uwzględniającą ograniczenie hałasu uzyskane już wcześniej dzięki modernizacji wagonów i zastosowaniu innych środków.

4.3. Dobrowolne zobowiązania przyjęte przez sektor kolejowy

Towarzyszące omawianym środkom dobrowolne zobowiązania mogą zapewnić skuteczność systemu zróżnicowanych opłat za dostęp do infrastruktury i umożliwić szybsze jego wdrożenie, jeszcze zanim prawne wymogi w tym zakresie wejdą w życie.

Przyjęte przez przedsiębiorstwa kolejowe dobrowolne zobowiązanie do przekazywania premii za ograniczenie hałasu, otrzymanych od zarządców infrastruktury, właścicielom wagonów (w przypadku niekorzystania z własnych wagonów) wspomagać będzie mechanizmy rynkowe w celu zapewnienia finansowania kosztów modernizacji ze środków stanowiących premie za ograniczenie hałasu.

Ponadto przyjęte przez sektor dobrowolne zobowiązanie do jak najszybszego ustanowienia i wdrożenia indywidualnych programów modernizacji zapewniłoby lepszą koordynację poszczególnych działań i spowodowałoby, że działania te stałyby się lepiej widoczne.

W celu jak najszybszego ograniczenia hałasu kolejowego **Komisja**, oprócz prowadzenia prac legislacyjnych, **zaleca dobrowolne wdrożenie zróżnicowanych opłat za dostęp do infrastruktury** (zgodnie z pkt 4.1). Dobrowolne systemy, które mieliby wprowadzić „pierwszoligowcy”, muszą być skoordynowane na poziomie europejskim. W związku z tym Komisja może wydać odpowiednie wytyczne i powołać grupy eksperckie.

Komisja Europejska wzywa sektor kolejowy do niezwłocznego przyjęcia takich dobrowolnych zobowiązań.

4.4. Ograniczenie kosztów modernizacji

Jako główną przeszkodę dla modernizacji wskazano znaczne koszty inwestycji i dodatkowego utrzymania. Jednak przykłady wyposażenia wagonów towarowych w (nieposiadające homologacji UIC) kompozytowe wstawki hamulcowe w Portugalii i Zjednoczonym Królestwie pokazują, że neutralna ze względu na koszty modernizacja jest możliwa.

Oczywiście dostępna obecnie technologia nie może być traktowana jako wystarczająca do przeprowadzenia modernizacji na skalę europejską. **Dlatego też, w celu istotnego ograniczenia kosztów, Komisja wzywa przemysł do dalszych prac nad kompozytowymi wstawkami hamulcowymi w ścisłej współpracy z przedsiębiorstwami kolejowymi i właścicielami wagonów. Komisja nadal wspierać będzie stosowne projekty w zakresie badań i demonstracji w ramach istniejących programów, takich jak FP7 i LIFE+.**

W trakcie konsultacji społecznych ponownie wskazano na potrzebę poprawy przejrzystości procedur homologacji kompozytowych wstawek hamulcowych, dokonania ich oceny i przyspieszenia jako na istotny dodatkowy środek skutkujący ograniczeniem kosztów modernizacji. **Komisja dokona zatem przeglądu obecnego procesu homologacyjnego w ścisłej współpracy z Europejską Agencją Kolejową w celu uczynienia go bardziej skutecznym, przejrzystym i szybszym.**

4.5. Monitorowanie modernizacji i jej skutków

Proces tworzenia map hałasu na podstawie dyrektywy 2002/49/WE oraz dane przekazywane Komisji przez państwa członkowskie powinny zostać wykorzystane do oceny skuteczności programów modernizacji: w oparciu o mapy dla 2007 r. monitorowana będzie skuteczność programów modernizacji i może zostać ustalona konieczność określenia pułapów hałasu.

Z kolei państwa członkowskie prosi się o rozważenie programów modernizacji, do których realizacji zachętą byłyby zróżnicowane opłaty za dostęp do infrastruktury, w ramach planów działań związanych z hałasem określonych na mocy dyrektywy 2002/49/WE.

Ponadto Komisja monitorować będzie postęp we wdrażaniu proponowanych środków i postęp procesu modernizacji. **Nie później niż w trzy lata po przyjęciu komunikatu Komisja opublikuje sprawozdanie z działań podjętych przez sektor kolejowy.**

4.6. Powołanie grup eksperckich

Ponieważ wdrożenie opłat za dostęp do infrastruktury zróżnicowanych ze względu na poziom hałasu wymaga wyjaśnienia i ujednolicenia kilku kwestii technicznych, **Komisja powoła odpowiednie robocze grupy eksperckie** i zapewni ich współpracę na rzecz wspierania Komisji w pracach nad opracowaniem wytycznych. Grupy te zajmą się takimi zagadnieniami jak opracowanie systemów klasyfikacji wagonów, specyfikacja systemów identyfikacji, harmonizacja systemów opłat za dostęp do infrastruktury uzależnionych od poziomu hałasu oraz monitorowanie postępu modernizacji i jej skutków.

5. POZOSTAŁE DZIAŁANIA OGRANICZAJĄCE HAŁAS KOLEJOWY

Niniejsza inicjatywa dotyczy określonego środka mającego na celu ograniczenie hałasu kolejowego: wyposażenia wagonów towarowych w ciche klocki hamulcowe. Nawet jeśli środek ten jest powszechnie uważany za niezwykle skuteczny i efektywny, nie może on rozwiązać wszystkich problemów związanych z hałasem kolejowym w Europie.

W związku z tym Komisja podda ocenie inne środki, wykraczające poza niniejszą inicjatywę, omówi je z ekspertami, państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami i, w razie konieczności, wdroży je. Na przykład:

- jak wskazali eksperci, środki związane z infrastrukturą (np. szlifowanie szyn, wykorzystanie tłumików drgań) oraz dodatkowe działania mają istotne znaczenie jako uzupełnienie środków odnoszących się do taboru („gładkie koła na gładkich szynach”). Komisja zachęca państwa członkowskie i sektor kolejowy do ich równoczesnego wdrożenia;
- regularne przeglądy TSI Hałas uważa się za niezbędne w celu uwzględnienia postępu technicznego, gdyż, oprócz kompozytowych wstawek hamulcowych, opracowywane są inne technologie ograniczające hałas powodowany przez towarowy tabor kolejowy;
- pomoc państwa w zakresie interoperacyjności¹⁵ może być również przyznawana, pod warunkiem, że przyczyni się ona do usunięcia technicznych barier na europejskim rynku

¹⁵ Wspólnotowe wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych, przyjęte przez Komisję Europejską w dniu 30 kwietnia 2008 r.

przewozów kolejowych. W takich przypadkach koszty kwalifikowalne obejmą wszystkie inwestycje związane z ograniczeniem hałasu, zarówno w zakresie infrastruktury, jak i taboru. Ewentualnie można skorzystać także z pomocy państwa na rzecz ochrony środowiska¹⁶.

¹⁶ Wspólnotowe wytyczne dotyczące pomocy państwa na rzecz ochrony środowiska naturalnego, Dz.U. C 82 z 1.4.2008, s. 1.