

PT

PT

PT



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 8.7.2008
COM(2008) 432 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO
CONSELHO**

Medidas de redução do ruído ferroviário aplicáveis à frota existente

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

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

Medidas de redução do ruído ferroviário aplicáveis à frota existente

1. INTRODUÇÃO

O problema do ruído ferroviário

O ruído é uma das ameaças à saúde pública mais disseminadas nos países industrializados. A sua redução é, por conseguinte, necessária, não só por razões de conforto, mas também para atenuar efeitos sanitários adversos, como, por exemplo, problemas cardiovasculares e deficiências cognitivas.

O caminho-de-ferro é, em geral, considerado um dos modos de transporte mais respeitadores do ambiente. Todavia, o contributo do transporte ferroviário para a poluição sonora é significativo, com cerca de 10% da população expostos a níveis de ruído superiores ao limiar de “incómodo grave”¹.

Em algumas regiões europeias há uma considerável oposição do público ao ruído ferroviário, com exigência de iniciativas políticas que visem a sua redução. Se não forem tomadas medidas correctivas, poderá haver restrições ao tráfego ferroviário ao longo dos mais importantes corredores ferroviários europeus, com destaque para os comboios de mercadorias, e os estrangulamentos resultantes terão provavelmente efeitos adversos para as economias europeias. Por outro lado, uma eventual troca do modo ferroviário pelo rodoviário nestes corredores agravaria os impactos ambientais, nomeadamente as emissões de gases com efeito de estufa, visto que as emissões específicas de CO₂ do transporte por caminho-de-ferro são significativamente menores do que as do transporte por estrada. E isto aconteceria no momento em que a Comunidade pondera a oportunidade de desenvolver uma rede ferroviária que dê prioridade ao transporte de mercadorias².

Acções já empreendidas

A Comunidade Europeia tomou já iniciativas a este respeito, adoptando medidas nos domínios do ambiente e da interoperabilidade ferroviária.

A Directiva 2002/49/CE, relativa ao ruído ambiente³, prevê mapas estratégicos de ruído (a elaborar até Junho de 2007) e planos de acção (até Junho de 2008) para os grandes eixos ferroviários e as grandes aglomerações.

Em 2003, um grupo de peritos⁴ identificou a circulação de vagões de mercadorias como a principal fonte de ruído ferroviário. A tecnologia de frenagem actualmente utilizada (cepos de

¹ Agência Europeia do Ambiente: TERM 2001. Segundo esta publicação, o ruído rodoviário perturba gravemente 30% da população.

² Comunicação COM(2007) 608 da Comissão “Uma rede ferroviária vocacionada para o transporte de mercadorias”.

³ Directiva 2002/49/CEE (JO L 189 de 18.7.2002, p. 12).

freio em ferro fundido, que travam na superfície das rodas) produz superfícies de roda rugosas e, posteriormente, causa elevado nível de vibração nos carris e nas rodas. Como os comboios de mercadorias operam frequentemente à noite, as suas emissões sonoras tornam-se ainda mais problemáticas.

Os peritos têm recomendado prioridade a medidas na fonte (veículos e vias), pois são economicamente mais vantajosas. Não obstante, de acordo com estatísticas recentes⁵, é gasto anualmente na Europa um total de 150-200 milhões de euros com a construção de barreiras acústicas. Quando necessário (por exemplo, em áreas urbanas densas), as barreiras acústicas poderão ser um elemento eficaz em programas de redução do ruído. Complementadas por medidas na fonte, podem ter comprimento e/ou altura reduzidos, permitindo economizar significativamente os custos.

A fim de resolver os problemas na fonte e obter interoperabilidade ao longo das ferrovias, a Comissão adoptou em Dezembro de 2005 especificações técnicas de interoperabilidade respeitantes ao ruído ferroviário (ETI Ruído)⁶, as quais impõem limites para o material circulante utilizado na União Europeia. Esses limites aplicam-se ao material circulante novo ou renovado, incluindo os vagões de mercadorias, que deve ser equipado com cepos de freio capazes de reduzir o ruído em cerca de 50%.

Necessidade de medidas a nível comunitário

No entanto, dado o longo período de vida útil do material circulante, serão necessários vários anos até as emissões sonoras globais dos comboios de mercadorias poderem ser reduzidas significativamente ao abrigo da legislação vigente e se não forem adoptadas medidas complementares aplicáveis à frota existente.

Actualmente, cerca de metade do transporte ferroviário de mercadorias é internacional, pelo que há uma grande quantidade de vagões que percorrem múltiplas redes nacionais. Atendendo a que vagões ruidosos, mesmo em pequeno número, têm efeito significativo e determinam o impacto sonoro, o problema não pode ser suficientemente resolvido apenas por estratégias nacionais. Acresce que abordagens nacionais desiguais poderiam ter impacto negativo nos corredores transfronteiriços e conferir a alguns agentes vantagem concorrencial sobre outros.

Por conseguinte, a melhor forma de reduzir eficazmente o ruído ferroviário é a complementarização de acções já empreendidas pelos Estados-Membros com uma acção comunitária de redução do ruído ferroviário.

2. OBJECTIVOS E ÂMBITO DA ACÇÃO COMUNITÁRIA

O objectivo da acção comunitária é reduzir a exposição dos cidadãos ao ruído ferroviário promovendo o estabelecimento de programas destinados a diminuir as emissões sonoras dos comboios de mercadorias sem pôr em risco a competitividade deste modo de transporte, o que

⁴ Grupo de trabalho da Comissão Europeia sobre ruído ferroviário: *Position Paper on the European strategies and priorities for railway noise abatement, Brussels 2003.*
<http://ec.europa.eu/transport/rail/ws/doc/position-paper.pdf>.

⁵ UIC: Noise Reduction in European Railway Infrastructure. *Status Report 2007.*
http://www.uic.asso.fr/download.php/environnement/reductionbruitinfra_en.pdf.

⁶ Decisão 2006/66/CE da Comissão de 23 de Dezembro de 2005 (JO L 37 de 8.2.2006, p. 1).

essencialmente se fará equipando os vagões com cepos silenciosos, como medida economicamente mais vantajosa.

Esta adaptação deve, em princípio, abranger todos os vagões de mercadorias da Europa que percorram anualmente mais de 10 000 km e tenham uma esperança de vida útil remanescente de pelo menos cinco anos. Dada a sua utilização esporádica, os vagões que percorrem menos de 10 000 km por ano (15% da frota) contribuem para menos de 3% da actividade total de transporte da frota de mercadorias. Deve, pois, ser dada prioridade à adaptação de vagões com elevada quilometragem anual, para maximizar a redução do ruído numa fase precoce. Estas duas restrições baixariam consideravelmente o custo da adaptação sem prejudicar o objectivo de redução do ruído.

O horizonte para a conclusão do exercício de adaptação seria o ano de 2015. A avaliação do impacto⁷ demonstrou que, recorrendo às tecnologias adequadas, seria exequível adaptar a frota europeia de vagões neste prazo.

Embora a avaliação do impacto se tenha concentrado na rede com bitola de 1435 mm (visto que a limitada eficácia das medidas nacionais exige uma acção a nível comunitário nestas redes europeias normalizadas), as medidas propostas podem também ser aplicadas a redes com bitola larga. Sempre que necessário, haverá que assegurar a cooperação de países vizinhos.

3. ADAPTAÇÃO: OBSTÁCULOS E BENEFÍCIOS

Nos últimos 10 anos, a indústria desenvolveu diversos tipos de cepos de freio compósitos, a fim de substituir os cepos convencionais em ferro fundido como principal fonte de rugosidade nos carris e nas rodas. Estes cepos de freio permitem reduzir até 50% o ruído de circulação perceptível. Os chamados cepos K⁸, uma tecnologia comprovada, são utilizados para vagões novos, mas implicam custos elevados em caso de adaptação a vagões antigos. Por conseguinte, estão a ser desenvolvidos outros tipos, os chamados cepos LL⁹, expressamente para adaptação a vagões. Em princípios de 2008, um tipo de cepos K recebeu homologação definitiva da UIC¹⁰, ao passo que três tipos de cepos LL têm homologação provisória.

⁷ PriceWaterhouseCoopersAdvisory: Impact Assessment study on rail noise abatement measures addressing the existing fleet. *Final report December 2007.*

http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm.

⁸ Os cepos K, constituídos por material compósito orgânico, possuem características de frenagem diferentes das dos cepos convencionais. A adaptação requer, pois, ajustamentos no sistema de frenagem, com custos iniciais adicionais que podem chegar a €10 000 por vagão. Têm grande eficácia a reduzir o ruído (até 10 dB, o equivalente a 50%) e, no caso de veículos novos, são em geral considerados neutros em termos de custos.

⁹ Os cepos LL requerem apenas pequenos ajustamentos do sistema de frenagem. São concebidos para terem uma característica de frenagem muito semelhante à dos de ferro fundido. São constituídos por material compósito orgânico ou por metal sinterizado e proporcionam uma redução sonora da mesma ordem de grandeza da dos cepos K. Embora tivessem começado a ser desenvolvidos já em 1999, não tinham ainda recebido homologação definitiva em princípios de 2008, devido à extrema exigência da tecnologia.

¹⁰ Na ausência de especificações técnicas europeias, os cepos de freio são homologados pela UIC (União Internacional dos Caminhos-de-Ferro). A UIC sujeita os cepos a ensaio segundo as suas especificações, no que respeita a desempenho da frenagem, segurança e questões de funcionamento (como condições inverniais rigorosas). É concedida homologação provisória se os ensaios técnicos tiverem êxito; podem

De acordo com a avaliação do impacto, chegam a 370 000 os vagões que precisam de ser adaptados, cerca de dois terços dos quais pertencem a empresas ferroviárias oficiais e um terço a privados (incluindo operadores de transporte combinado e pequenas empresas ferroviárias).

Com a tecnologia actual, a adaptação implicaria custos de investimento na ordem de 200 a 700 milhões de euros (cepos LL) ou de 1000 a 1800 milhões de euros (cepos K) e custos adicionais de manutenção entre 200 e 400 milhões de euros (valores agregados até 2025, para ambas as tecnologias).

O principal benefício da adaptação é a redução da emissão sonora dos comboios de mercadorias até 50% e, por conseguinte, um decréscimo de cerca de 16 milhões no número de pessoas muito afectadas pelo ruído ferroviário. Os resultados do estudo custo-benefício da adaptação indicam benefícios líquidos consideráveis, na ordem de 3 para 10 em relação aos custos – e isto sem ter em conta grandes benefícios que não puderam ser quantificados, como as economias devidas à diminuição de programas de redução do ruído incidentes na infra-estrutura, à diminuição dos custos de manutenção da infra-estrutura ferroviária e aos ganhos de eficiência na gestão da frota.

O principal obstáculo à adaptação em grande escala de vagões de mercadorias é financeiro, porquanto, apesar de um amplo reconhecimento de que a adaptação é a forma economicamente mais rentável de reduzir de modo significativo o ruído ferroviário, as partes interessadas não têm recursos ou incentivos suficientes para a concretizarem.

4. MEDIDAS DE CONCRETIZAÇÃO E APOIO À ADAPTAÇÃO

A fim de neutralizar os obstáculos à adaptação, a Comissão analisou diversas medidas e concluiu que combinações de instrumentos de política são mais adequadas e eficazes do que medidas individuais (ver relatório da avaliação do impacto).

Identificou-se como solução mais adequada uma combinação entre taxas de utilização da infra-estrutura diferenciadas em função do ruído, limites para as emissões sonoras e acordos voluntários. As principais vantagens desta opção são os benefícios máximos em termos de redução do ruído (com uma relação benefícios/custos que pode chegar a 10), custos potencialmente inferiores aos de outros instrumentos, como as subvenções directas, e a sua ampla aplicação a vagões registados em diversos Estados-Membros ou mesmo fora da UE. A diferenciação das taxas de utilização da infra-estrutura, um instrumento baseado no mercado, também incentiva a concessão de prioridade a vagões de muita utilização. Por outro lado, a imposição de limites para as emissões sonoras poderá favorecer a eficácia da diferenciação das taxas de utilização da infra-estrutura, visto as empresas ferroviárias terem desse modo mais incentivo para a adaptação.

4.1. Adopção de taxas diferenciadas de utilização da infra-estrutura

Em consonância com o princípio de praticar preços correctos¹¹ como condição fundamental para uma tarifação eficiente dos transportes, a adopção de taxas diferenciadas de utilização

então iniciar-se os ensaios em serviço, a maior escala, seguindo-se a homologação definitiva se o resultado operacional for positivo.

¹¹ Comunicação da Comissão sobre transportes ecológicos.

da infra-estrutura constitui o principal elemento do conjunto de medidas destinadas a promover a adaptação dos vagões.

A nível comunitário, a Directiva 2001/14/CE¹² harmoniza os princípios de tarificação. Um desses princípios é que as taxas de utilização da infra-estrutura podem ter em conta o custo do impacto ambiental das operações ferroviárias, incluindo o ruído. Qualquer diferenciação das taxas deve, em princípio, reflectir a magnitude do impacto ambiental. Poderiam ser utilizados como incentivo três modelos básicos de taxas diferenciadas de utilização da infra-estrutura:

- um *sistema de bonificações-agravamentos (bonus-malus)*, neutro em termos de custos, com taxas reduzidas para vagões silenciosos e taxas agravadas para vagões ruidosos;
- um *sistema de bonificações*, consistindo em taxas que são reduzidas para permitir a adaptação dos vagões existentes com elevado grau de emissões sonoras; o gestor da infra-estrutura receberia uma compensação financeira do Estado-Membro
- um *sistema de agravamentos*, com taxas agravadas para vagões ruidosos.

Como a Directiva 2001/14/CE não permite aumentos do montante global das receitas (a menos que haja taxas similares para modos de transporte concorrentes), um *sistema de agravamentos* só será viável se ao transporte de mercadorias por estrada for aplicada uma taxa comparável. A proposta Directiva «Eurovinheta»¹³ introduzirá um elemento de custo externo para o transporte rodoviário de mercadorias, desse modo possibilitando – em caso de taxas aplicadas a um nível equivalente ao transporte rodoviário – modular mais amplamente as taxas de utilização da infra-estrutura.

No que respeita ao *sistema de bonificações*, a avaliação do impacto demonstrou que seria necessário oferecer incentivos económicos para que os proprietários adaptassem os vagões na fase de arranque. Tais incentivos justificam-se porque permitiriam limitar a troca do caminho-de-ferro por outros modos de transporte, troca essa que surgiria como consequência dos custos que o caminho-de-ferro teria de suportar para adaptar a sua frota.

O *sistema de bonificações* suscita a questão da coerência com as regras relativas aos auxílios estatais, dada a compensação pública dos descontos na taxa de utilização da infra-estrutura – razão pela qual a aplicação deste sistema deveria ser sujeita a condições claras e transparentes, tais como:

- aplicação por um período limitado para iniciar a adaptação e permitir a amortização do investimento inicial;
- concessão à generalidade dos utilizadores, de modo equitativo e não-discriminatório;
- intensidade proporcional ao objectivo, que é o de dar um incentivo financeiro na fase de arranque do programa de adaptação.

¹² Directiva 2001/14/CE, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à certificação da segurança (JO L 75 de 15.3.2001, p. 29).

¹³ Proposta de directiva que altera a Directiva 1999/62/CE, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas.

Os *sistemas de bonificações* poderão constituir auxílios estatais e, em tais casos, terão de ser notificados à Comissão nos termos do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE e avaliados em conformidade com as orientações aplicáveis.

Após a fase de arranque, que poderá terminar logo que os vagões considerados estiverem, na sua maioria, adaptados, deixará de ser necessário um *sistema de bonificações*. Em seu lugar, um sistema de *bonificações-agravamentos*, neutro em termos de custos, poderá incentivar a prossecução dos programas de adaptação e estimular a adopção de tecnologias de baixo ruído mais inovadoras, que transcendam os valores-limite das actuais ETI.

As taxas de utilização da infra-estrutura diferenciadas em função do ruído referem-se a vagões individuais e à quilometragem que estes ou os seus eixos percorrem numa determinada linha. A bonificação deve ser concedida a todos os vagões silenciosos (incluindo os que já cumpram as especificações técnicas de interoperabilidade), para que os proprietários de vagões que investem na renovação das suas frotas não sejam penalizados e também para promover a utilização deste tipo de vagões, a única forma de reduzir o ruído. Acresce que, no caso de vias férreas em zonas sensíveis ao ruído e/ou de circulação nocturna, uma bonificação adicional para vagões silenciosos poderá incentivar as empresas ferroviárias a adaptarem a gestão das suas frotas consoante as necessidades destas zonas. Se se justificar, as carruagens de passageiros poderão ser incluídas nos regimes de taxas.

Na avaliação do impacto, foi identificado um problema de ordem prática relacionado com a diferenciação das taxas de utilização da infra-estrutura: o facto de a entidade beneficiária da bonificação não ser necessariamente idêntica à entidade financeiramente responsável pela adaptação. Como o aluguer de vagões pode ser considerado um mercado em funcionamento, é de esperar uma correspondente adaptação dos preços de locação: os vagões silenciosos, que implicam taxas mais baixas de utilização da infra-estrutura, terão preços de aluguer superiores no mercado, pois aumentará a disposição para pagar. De qualquer modo, um acordo voluntário dos agentes envolvidos poderá apoiar este processo, proporcionando a transparência dos fluxos financeiros relacionados com a adaptação e com as taxas.

A existência de taxas diferenciadas de utilização da infra-estrutura requer um sistema de identificação automática e *software* ligado ao sistema de identificação e aos registos de matrícula nacionais. Não são necessárias medições do ruído. A implantação de aplicações telemáticas para o transporte ferroviário de mercadorias (ATF) em conformidade com a especificação técnica de interoperabilidade (ETI) aplicável¹⁴ proporcionaria a base técnica para essa identificação automática.

Segundo o plano estratégico europeu de implantação fornecido pelo sector ferroviário, todas as funções, incluindo as relativas a movimentos de vagões individuais, serão implantadas até Janeiro de 2014. Uma grande parte das funções estará mesmo disponível com maior brevidade.

A adopção, a nível nacional e de modo não harmonizado, de taxas de utilização da infra-estrutura diferenciadas em função do ruído arriscar-se-ia a não ter eficácia, pois o incentivo para as empresas ferroviárias poderia não ser suficiente se apenas alguns Estados-Membros adoptassem tais regimes, se os prazos fossem contraditórios e se tipos distintos de vagões silenciosos fossem tratados de modo distinto. Os custos administrativos de regimes não

¹⁴ Regulamento (CE) n.º 62/2006 do Conselho, de 23 de Dezembro de 2005 (JO L 13 de 18.1.2006, p. 1).

harmonizados seriam também desnecessariamente elevados. O instrumento que proporcionará os necessários incentivos à adaptação dos vagões tem, pois, de ser aplicado simultaneamente e numa base obrigatória e harmonizada em todos os Estados-Membros envolvidos. Além da harmonização dos principais elementos dos regimes de taxas, é necessário criar um sistema comum de classificação dos vagões em função do ruído.

Para a aplicação de taxas diferenciadas de utilização da infra-estrutura, é necessário um esforço conjunto do sector ferroviário, dos Estados-Membros e da Comissão Europeia:

No âmbito da reformulação da Directiva 2001/14/CE, a Comissão vai propor requisitos legais para a diferenciação das taxas de utilização da infra-estrutura em função do ruído.

Os gestores da infra-estrutura adaptarão os regimes de taxas em conformidade com a legislação comunitária. Por outro lado, são responsáveis pela instalação dos sistemas de identificação e dos necessários instrumentos de TI. A conclusão dos programas de adaptação está prevista para finais de 2015, considerando um prazo de três anos para a substituição dos cepos de frenagem.

A fim de preparar a aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura diferenciadas em função do ruído, a Comissão lançará um estudo destinado a desenvolver e harmonizar elementos importantes destes regimes.

4.2. Adopção de limites para as emissões sonoras numa segunda etapa

O limite de emissão sonora restringe as emissões médias durante um determinado período num determinado ponto ao longo da linha. Por exemplo, a emissão sonora actual poderá ser tomada como limite ao aumento do ruído se o transporte ferroviário de mercadorias se intensificar. Nos termos da Directiva 2002/49/CE, os Estados-Membros têm competência legal para impor tais limites ao ruído ambiente.

O limite de emissão sonora deixa ao sector ferroviário a procura de soluções óptimas: a empresa ferroviária pode utilizar veículos com emissões mais baixas para aumentar o número e/ou a velocidade dos comboios sem exceder os limites de ruído. Por conseguinte, o limite de emissão sonora incentiva a utilização de veículos pouco ruidosos. Os limites de emissão sonora poderão incidir directamente em “pontos críticos” de ruído da rede europeia, assim como nos períodos sensíveis do final da tarde e da noite. Este instrumento abrange também as medidas relacionadas com a infra-estrutura, o que leva a uma abordagem holística da redução do ruído ferroviário.

A fim de manter a redução do ruído conseguida pela adaptação dos vagões, a Comissão Europeia recomenda que os Estados-Membros adoptem limites de emissão sonora para os principais eixos ferroviários de mercadorias como segunda etapa após a conclusão dos programas iniciais de adaptação. No entanto, antes da adopção deste instrumento, devem ser realizadas análises de custos-benefícios que tenham em conta a redução sonora já conseguida a essa data pela adaptação do material e por outros meios.

4.3. Acordos voluntários no sector ferroviário

Acordos voluntários complementares podem garantir a eficácia da diferenciação das taxas de utilização da infra-estrutura e impulsionar a sua aplicação mesmo antes de os requisitos legais entrarem em vigor.

Acordos voluntários das empresas ferroviárias em passarem as bonificações recebidas, por conta do ruído, dos gestores da infra-estrutura para os proprietários dos vagões (quando não utilizem vagões de sua propriedade) ajudarão os mecanismos do mercado a assegurar que a bonificação por conta do ruído possa servir para financiar os custos da adaptação.

Por outro lado, acordos voluntários do sector no sentido de criar e aplicar o mais rapidamente possível programas individuais de adaptação conduziram a uma melhor coordenação de actividades individuais e aumentariam a visibilidade da acção.

Para reduzir o ruído ferroviário o mais brevemente possível, além das actividades legislativas, **a Comissão recomenda a diferenciação voluntária das taxas de utilização da infra-estrutura** (conforme indicado na secção 4.1). Os regimes voluntários a adoptar pelos “pioneiros” têm de ser coordenados a nível comunitário. Para o efeito, a Comissão pode emitir orientações adequadas e criar grupos de peritos.

A Comissão Europeia insta o sector ferroviário a celebrar sem demora tais acordos voluntários.

4.4. Reduzir os custos da adaptação

Os custos significativos do investimento e da manutenção adicional foram identificados como o principal obstáculo à adaptação. Contudo, os exemplos da adaptação de cepos de freio compósitos (não homologados pela UIC) a vagões de mercadorias em Portugal e no Reino Unido demonstram que é possível uma adaptação que, em termos de custos, se revela neutra.

É inegável que a tecnologia actualmente disponível não pode ser considerada suficiente para a adaptação à escala europeia. **Por conseguinte, a Comissão insta a indústria a continuar a desenvolver cepos de freio compósitos em estreita cooperação com as empresas ferroviárias e os proprietários de vagões, com vista a reduzir os custos de forma apreciável. A Comissão vai continuar a apoiar projectos pertinentes de investigação e demonstração no âmbito de programas existentes, como o 7.º PQ e o LIFE+.**

Também durante a consulta pública, a necessidade de clarificação, avaliação e aceleração dos procedimentos de homologação de cepos de freio compósitos foi identificada como importante medida de acompanhamento que conduz igualmente a custos de adaptação reduzidos. **Por conseguinte, a Comissão, em estreita cooperação com a Agência Ferroviária Europeia, vai rever o actual processo de autorização, para o tornar mais eficiente, transparente e tempestivo.**

4.5. Supervisão da adaptação e dos seus impactos

A elaboração de mapas de ruído no âmbito da Directiva 2002/49/CE e os dados comunicados pelos Estados-Membros à Comissão devem ser aproveitados para avaliar o êxito dos programas de adaptação: tomando os mapas de 2007 como base, a eficácia dos programas será supervisionada, podendo igualmente ser estudada a necessidade de limites de emissão.

Em contrapartida, os Estados-Membros são aconselhados a considerar programas de adaptação estimulados por taxas diferenciadas de utilização da infra-estrutura, no âmbito dos planos de acção para o ruído a que se refere a Directiva 2002/49/CE.

Complementarmente, a Comissão supervisionará os progressos na aplicação das medidas propostas e na adaptação. **No prazo máximo de três anos após a adoção da comunicação, publicará um relatório sobre as medidas tomadas pelo sector ferroviário.**

4.6. Criação de grupos de peritos

Como a aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura diferenciadas em função do ruído requer o equacionamento e a harmonização de diversas questões técnicas, **a Comissão criará grupos de peritos** e assegurará a sua cooperação, para que a coadjuvem na preparação do material de orientação. Os domínios que estes grupos de peritos deverão contemplar incluem a elaboração de sistemas de classificação dos vagões, a especificação dos sistemas de identificação, a harmonização dos regimes de taxas relativas ao ruído e a supervisão dos progressos na adaptação e dos seus impactos.

5. OUTRAS MEDIDAS TENDENTES A REDUZIR O RUÍDO FERROVIÁRIO

A presente iniciativa foca uma medida específica para a redução do ruído ferroviário: a adaptação dos vagões de mercadorias com cepos de freio pouco ruidosos. Embora seja amplamente considerada muito eficaz e eficiente, esta medida não pode resolver todos os problemas de ruído ferroviário na Europa.

Portanto, fora do âmbito desta iniciativa, a Comissão avaliará outras medidas, que serão discutidas com peritos, com os Estados-Membros e com as partes interessadas e que, se se justificar, serão aplicadas. Por exemplo:

- Conforme indicam os peritos⁴, as medidas relacionadas com a infra-estrutura (entre as quais o polimento dos carris e a utilização de amortecedores), juntamente com acções adicionais, são importantes para complementar as medidas incidentes no material circulante (“rodas suaves em carris suaves”). A Comissão estimula os Estados-Membros e o sector ferroviário a aplicarem-nas em paralelo.
- A revisão regular da ETI Ruído é considerada necessária para ter em conta o progresso técnico, visto que, além dos cepos de freio compósitos, têm sido desenvolvidas outras tecnologias de baixo ruído para o material circulante de transporte de mercadorias.
- Pode também ser concedido auxílio estatal para interoperabilidade¹⁵, na medida em que ajude a remover as barreiras técnicas no mercado europeu de serviços ferroviários. Em tais casos, os custos elegíveis abrangem todos os investimentos relacionados com a redução do ruído, tanto na infra-estrutura (carris) como no material circulante. Alternativamente, pode também ser utilizado auxílio estatal a favor do ambiente¹⁶.

¹⁵ Orientações comunitárias sobre os auxílios estatais às empresas de transporte ferroviário, adoptadas pela Comissão Europeia em 30 de Abril de 2008.

¹⁶ Enquadramento comunitário dos auxílios estatais a favor do ambiente (JO C 82 de 1.4.2008, p. 1).