

SK

SK

SK



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 8.7.2008
KOM(2008) 432 v konečnom znení

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

Opatrenia na zníženie hlučnosti v železničnej doprave týkajúce sa existujúceho vozňového parku

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

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

Opatrenia na zníženie hlučnosti v železničnej doprave týkajúce sa existujúceho vozňového parku

1. Úvod

Problém hlučnosti v železničnej doprave

Hlučnosť je jednou z najrozšírenejších hrozieb pre verejné zdravie v priemyselných krajinách. Zníženie hlučnosti je preto nevyhnutné nielen pre pohodlie, ale aj v snahe zmierniť nepriaznivé vplyvy na zdravie, napríklad srdcovo-cievne problémy a poruchy poznávacích schopností.

Železničná doprava sa všeobecne považuje za jeden z najpriaznivejších druhov dopravy z hľadiska vplyvu na životné prostredie. Príspevok železničnej dopravy ku škodlivému hluku je však značný, pričom okolo 10 % obyvateľstva je vystavených hladinám hlučnosti prekračujúcim prah „vážneho podráždenia“¹.

V niektorých európskych regiónoch je významná verejná opozícia proti hlučnosti v železničnej doprave, ktorá požaduje politické iniciatívy na jej zníženie. Ak sa nepodniknú žiadne nápravné kroky, mohlo by to viesť k obmedzeniam železničnej dopravy v najdôležitejších európskych železničných koridoroch, najmä v prípade nákladných vlakov, a je pravdepodobné, že výsledné nedostatky by mali nepriaznivé vplyvy na európske ekonomiky. Okrem toho, prípadný modálny prechod zo železničnej dopravy na cestnú dopravu v týchto koridoroch by viedol k zvýšeniu vplyvov na životné prostredie, najmä emisií skleníkových plynov, pretože špecifické emisie CO₂ v železničnej doprave sú podstatne nižšie ako v cestnej doprave. Stalo by sa tak v čase, keď Spoločenstvo zvažuje možnosť rozvíjať železničnú sieť s prioritou nákladnej dopravy².

Akcie, ktoré sa už urobili

Európska komisia už podnikla kroky v tejto otázke, keď prijala opatrenia v oblasti environmentálnej a železničnej interoperability.

Smernicou o environmentálnom hluku 2002/49/ES³ sa zavádzajú strategické hlukové mapy (od júna 2007) a akčné plány (od júna 2008) pre hlavné železničné trate a veľké aglomerácie.

Experti⁴ označili v roku 2003 hlučnosť z valenia kolies nákladných vozňov za najväčší zdroj hlučnosti v železničnej doprave. Technológia brzdzenia, ktorá sa v súčasnosti používa

¹ Európska agentúra pre životné prostredie: TERM 2001. Podľa tejto publikácie 30 % obyvateľstva vážne obťažuje hlučnosť spôsobovaná dopravou.

² Oznámenie Komisie KOM(2007) 608 „Smerom k železničnej sieti s prioritou nákladnej dopravy“.

³ Smernica 2002/49/ES, (Ú. v. ES L 189, 18.7.2002, s. 12).

⁴ Pracovná skupina Európskej komisie pre hlučnosť v železničnej doprave: Stanovisko k európskym stratégiám a prioritám pre zníženie hlučnosti v železničnej doprave, Brusel 2003.
<http://ec.europa.eu/transport/rail/ws/doc/position-paper.pdf>.

(brzdzenie liatinovými brzdovými klátikmi na povrchu kolies), vytvára hrubé povrchy kolies a následne vedie k vysokej úrovni vibrácie koľajníc a kolies. Keďže nákladné vlaky jazdia v noci, emisia ich hluku je ešte kritickejšia.

Experti odporučili uprednostniť opatrenia pri zdroji (vozidlá a nákladné autá), keďže sú nákladovo efektívnejšie. Napriek tomu podľa posledných číselných údajov⁵ sa celkovo v Európe vynakladá 150 – 200 miliónov EUR na výstavbu protihlukových bariér. Protihlukové bariéry by v prípade potreby mohli byť nesporne účinným prvkom programov znižovania hlučnosti, napríklad v husto obývaných mestských oblastiach. Ak sa bariéry spoja s opatreniami pri zdroji, dĺžka a/alebo výška bariér by sa mohla zmenšiť, čo povedie k značným úsporám nákladov.

V záujme riešenia problémov pri zdroji a dosiahnutia interoperability na železničných tratiach Komisia prijala v decembri 2005 technické špecifikácie pre interoperabilitu týkajúcu sa hlučnosti v železničnej doprave (technická špecifikácia pre interoperabilitu pre hluk)⁶, ktorými sa zavádzajú limity pre koľajové vozidlá používané v Európskej únii. Tieto limity sa vzťahujú na nové a renovované koľajové vozidlá vrátane nákladných vozňov, ktoré musia mať nízkohlukové brzdové klátiky znižujúce emisiu hluku asi o 50 %.

Potreba ďalších akcií na európskej úrovni

Vzhľadom na dlhú životnosť koľajových vozidiel však bude trvať niekoľko rokov, kým bude možné významne znížiť celkové emisie hluku z nákladných vlakov v rámci platných právnych predpisov, ak sa nezavedú žiadne doplňujúce opatrenia týkajúce sa existujúceho vozňového parku.

V súčasnosti okolo 50 % železničnej nákladnej dopravy tvorí medzinárodná doprava a v dôsledku toho môže veľký počet vozňov jazdiť cez množstvo národných sietí. Keďže už aj malý počet hlučných vozňov má značný účinok a určuje vplyv hluku, samotné národné stratégie znižovania hlučnosti nemôžu výrazne riešiť tento problém. Odlišné národné prístupy by tiež mohli mať záporný vplyv na cezhraničné koridory a poskytnúť niektorým hráčom konkurenčné zvýhodnenie oproti ostatným.

Účinné zníženie hlučnosti v železničnej doprave preto možno dosiahnuť tým, že akcie, ktoré už urobili členské štáty, doplnia akcie Spoločenstva zamerané na zníženie hlučnosti v železničnej doprave.

2. CIELE A ROZSAH PÔSOBNOSTI AKCIÍ SPOLOČENSTVA

Cieľom akcií Spoločenstva je obmedziť vystavenie občanov hlučnosti v železničnej doprave tým, že podporí vypracovanie programov znižovania hlučnosti v železničnej doprave s cieľom obmedziť emisie hluku z nákladných vlakov bez toho, aby bola ohrozená konkurencieschopnosť nákladnej železničnej dopravy, najmä dodatočným vybavením nákladných vozňov nízkohlukovými brzdami ako najúčinnnejším druhom opatrení.

⁵ UIC: Zníženie hlučnosti v európskej železničnej infraštruktúre. Správa o stave z roku 2007. http://www.uic.asso.fr/download.php/environnement/reductionbruitinfra_en.pdf.

⁶ Rozhodnutie Komisie 2006/66/ES z 23. decembra 2005 (Ú. v. ES L 37, 8.2.2006, s. 1)."

Dodatočné vybavenie by malo v zásade zahŕňať všetky európske nákladné vozne, ktoré ročne najazdia viac ako 10 000 kilometrov a ktoré majú zvyškovú životnosť najmenej päť rokov. Vozne, ktoré ročne najazdia menej ako 10 000 kilometrov, vzhľadom na ich sporadické využívanie (15 % vozňového parku), predstavujú menej ako 3 % celkového prepravného výkonu dopravného vozňového parku. Preto by sa malo uprednostniť dodatočné vybavenie vozňov s vysokým počtom ročne najazdených kilometrov, aby sa maximalizovalo zníženie hlučnosti v začiatočnom štádiu. Tieto dve výnimky by značne znížili náklady dodatočného vybavenia bez toho, aby bol ohrozený cieľ zníženia hlučnosti.

Konečným dátumom na dokončenie dodatočného vybavenia vozňov by bol rok 2015. Posúdením vplyvu⁷ sa ukázalo, že európsky vozňový park by mohol byť reálne dodatočne vybavený k tomuto dátumu za predpokladu, že sa využijú príslušné technológie na dodatočné vybavenie.

Hoci sa posúdenie vplyvu zameralo na systém 1435-milimetrového rozchodu koľají (keďže v rámci týchto európskych sietí so štandardným rozchodom koľají sú potrebné akcie na úrovni EÚ v dôsledku obmedzenej efektívnosti národných opatrení), navrhované opatrenia sa môžu uplatňovať aj na širokorozchodné systémy. V prípade potreby je nutné zabezpečiť spoluprácu susediacich krajín.

3. DODATOČNÉ VYBAVENIE: PREKÁŽKY A PRÍNOSY

V posledných 10 rokoch priemyselné odvetvie vyvinulo niekoľko typov kompozitných brzdových klátikov s cieľom nahradiť klasické liatinové klátiky ako hlavný zdroj drsnosti koľajníc a kolies. Tieto brzdové klátiky umožňujú znížiť vnímanú hlučnosť valenia až o 50 %. Takzvané K-klátiky⁸ predstavujú osvedčenú technológiu používanú pre nové vozne, prinášajú však vysoké náklady na dodatočné vybavenie. Iné typy, takzvané LL-klátiky⁹ sa preto vyvíjajú výslovne na dodatočné vybavenie. Začiatkom roku 2008 dostal jeden typ K-klátikov definitívnu homologáciu UIC¹⁰, zatiaľ čo tri typy LL-klátikov majú predbežnú homologáciu.

⁷ PriceWaterhouseCoopersAdvisory: Štúdia hodnotenia vplyvu opatrení na zníženie hlučnosti v železničnej doprave týkajúcich sa existujúceho vozňového parku. Záverečná správa december 2007.

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

⁸ K-klátiky sú vyrobené z kompozitného materiálu a majú brzdové charakteristiky odlišné od brzdových charakteristík klasických klátikov. Preto dodatočné vybavenie vyžaduje úpravy brzdovej sústavy, ktoré vedú k dodatočným úvodným nákladom až do 10 000 EUR na vozeň. Sú veľmi účinné v zmysle zníženia hlučnosti (zníženie až o 10 dB, ekvivalentné 50 %) a sú všeobecne považované za nákladovo neutrálne pre nové vozidlá.

⁹ LL-klátiky vyžadujú len minimálnu úpravu brzdovej sústavy. Sú navrhnuté tak, aby ich brzdové charakteristiky boli veľmi podobné brzdovým charakteristikám liatinových klátikov. Vyrábajú sa buď z organického kompozitného materiálu, alebo zo spekaného kovu a ponúkajú rovnako veľké zníženie hlučnosti ako K-klátiky. Hoci sa s ich vývojom začalo už v roku 1999, v dôsledku veľmi náročnej technológie ani začiatkom roku 2008 ešte neboli definitívne homologované.

¹⁰ Bez relevantných európskych technických špecifikácií brzdové klátiky homologuje UIC, Medzinárodná železničná únia. UIC testuje brzdové klátiky v porovnaní s ich technickými údajmi vzhľadom na brzdiaci výkon, bezpečnosť a prevádzkové otázky (ako sú drsné zimné podmienky). Predbežná homologácia sa udeľuje po úspešnom dokončení technických skúšok; potom sa môžu začať prevádzkové skúšky vo väčšom rozsahu a v prípade kladných prevádzkových skúseností nasleduje po nich definitívna homologácia.

Podľa štúdie o posúdení vplyvu treba dodatočne vybaviť až 370 000 vozňov, z čoho dve tretiny vlastní existujúce železničné podniky a jedna tretina je v súkromnom vlastníctve (vrátane spojených dopravných operátorov a malých železničných podnikov).

Pri súčasnej technológii by si dodatočné vybavenie vyžiadalo investičné náklady v rozsahu 200 – 700 miliónov EUR (LL-klátiky) alebo 1,0 – 1,8 miliardy EUR (K-klátiky) a dodatočné náklady na údržbu vo výške 200 – 400 miliónov EUR (súhrnne až do roku 2025 pre obidve technológie).

Hlavným prínosom dodatočného vybavenia je zníženie emisií hluku z nákladných vlakov až o 50 %, a teda zníženie počtu ľudí silne postihnutých hlučnosťou v železničnej doprave približne o 16 miliónov. Výsledky štúdie pomeru nákladov k prínosom ukazujú značné čisté prínosy dodatočného vybavenia v rozsahu od 3 do 10 v porovnaní s nákladmi. Pritom nie sú zohľadnené hlavné prínosy dodatočného vybavenia, ktoré nemožno kvantifikovať, ako sú úspory dosiahnuté vďaka infraštruktúrnym programom znižovania hlučnosti, znížením nákladov na údržbu pre železničnú infraštruktúru a zvýšenou efektívnosťou v riadení vozňového parku.

Hlavná prekážka pre dodatočné vybavenie nákladných vozňov vo veľkom je finančná, pretože hoci sa dosiahla široká dohoda o tom, že dodatočné vybavenie je nákladovo najefektívnejší spôsob značného zníženia hlučnosti v železničnej doprave, zainteresované subjekty nemajú dostatok zdrojov alebo stimulov na jeho realizáciu.

4. OPATRENIA NA REALIZÁCIU A PODPORU DODATOČNÉHO VYBAVENIA

Na prekonanie prekážok pre dodatočné vybavenie Komisia analyzovala rôzne opatrenia a dospela k záveru, že kombinácie nástrojov politiky sú vhodnejšie a účinnejšie ako individuálne opatrenia (pozri správu o posúdení vplyvu).

Komisia označila kombináciu hlukovo diferencovaných poplatkov za prístup na trať, stropov emisií hluku a dobrovoľných záväzkov za najvhodnejšie riešenie. Hlavnými výhodami tejto voľby sú najvyššie prínosy z hľadiska zníženia hlučnosti (s pomerom prínosov k nákladom až 10), potenciálne nižšie náklady v porovnaní s inými nástrojmi, ako sú priame dotácie, a jej široké uplatnenie na vozne registrované v rôznych členských štátoch alebo dokonca mimo EÚ. Trhový nástroj diferencovaných poplatkov za prístup na trať poskytuje aj stimuly na uprednostňovanie často využívaných vozňov. Okrem toho stropy pre emisie hluku by mohli prispieť k zvýšeniu efektívnosti diferencovania poplatkov za prístup na trať, keďže železničné podniky majú viac stimulov na dodatočné vybavenie.

4.1. Zavedenie diferencovaných poplatkov za prístup na trať

V súlade so „správnym stanovením cien“¹¹ ako základným predpokladom pre efektívne stanovenie cien v doprave zavedenie diferencovaných poplatkov za prístup na trať predstavuje hlavný prvok súboru opatrení na podporu dodatočného vybavenia vozňov.

Smernicou 2001/14/ES¹² sa harmonizujú zásady spoplatnenia na európskej úrovni. Jednou z týchto zásad je to, že infraštruktúrne poplatky môžu zohľadňovať náklady vplyvu vlakovkej

¹¹ Oznámenie Komisie „Ekologická doprava“.

prevádzky na životné prostredie vrátane hlučnosti. Každá diferenciacia poplatkov by mala v zásade odzrkadľovať veľkosť vplyvu na životné prostredie. Ako stimul by sa mohli používať tri modely diferencovaných poplatkov za prístup na trať:

- nákladovo neutrálny systém *bonus-malus* pre tiché vozne a vyššie poplatky pre hlučné vozne;
- *bonusový systém* pozostávajúci zo znížených poplatkov umožňujúcich dodatočné vybavenie existujúcich vozňov s vysokými emisiami hluku; manažér infraštruktúry dostáva finančnú náhradu od členského štátu;
- *malusový systém* pozostávajúci zo zvýšených poplatkov za hlučné vozne.

Keďže v smernici 2001/14/ES sa nepovoľuje zvyšovať celkový výnos (pokiaľ nejedná o podobné poplatky pre konkurujúce si druhy dopravy), malusový systém bude uskutočniteľný len vtedy, keď sa na cestnú nákladnú dopravu bude uplatňovať porovnateľný poplatok. Navrhovanou smernicou o európskych cestných nálepkách¹³ sa zavedie poplatok za externé náklady pre cestnú nákladnú dopravu, a preto sa ňou umožní – v prípade, ak sa poplatky zavedú v porovnateľnej výške aj pre cestnú dopravu – širšie modulovať poplatky za prístup na trať.

Pokiaľ ide o *bonusový systém*, štúdia o posúdení vplyvu preukázala, že by bolo potrebné poskytnúť pre majiteľov vozňov nevyhnutné ekonomické stimuly na dodatočné vybavenie ich vozňov v počiatočnej fáze. To by bolo opodstatnené dôvodom limitovať prechod zo železničnej na iné druhy dopravy ako dôsledok toho, že železnice budú musieť znášať náklady spojené s dodatočným vybavením svojho vozňového parku.

Bonusový systém nastoľuje otázku konzistentnosti s pravidlami štátnej pomoci vzhľadom na verejnú kompenzáciu zliav na infraštruktúrne poplatky. Preto by realizácia tohto systému mala podliehať takýmto jasným a transparentným podmienkam:

- mal by sa realizovať na obmedzené časové obdobie s cieľom iniciovať dodatočné vybavenie a umožniť splácanie počiatočných investícií;
- mal by sa poskytovať rovnako a nediskriminačne všetkým užívateľom;
- jeho intenzita by mala byť úmerná účelu, to znamená poskytovať finančný stimul v počiatočnej fáze programu dodatočného vybavenia.

Bonusové systémy by mohli predstavovať štátnu pomoc a v takých prípadoch bude potrebné ju podľa článku 88 ods. 3 zmluvy oznámiť Komisii a vyhodnotiť na základe relevantných usmernení.

Po počiatočnej fáze, ktorá sa môže skončiť, keď väčšina príslušných vozňov bude dodatočne vybavená, už *bonusový systém* nebude viac potrebný. Namiesto neho by nákladovo neutrálny systém *bonus-malus* mohol poskytovať stimuly na presadzovanie programov dodatočného

¹² Smernica 2001/14/ES o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii, Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29.

¹³ Návrh smernice, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami.

vybavenia a motivovať zavedenie väčšmi inovatívnych nízkohlukových technológií presahujúcich súčasné limitné hodnoty TSI (technickej špecifikácie interoperability).

Poplatky za prístup na trať súvisiace s hlukom sa vzťahujú na jednotlivé vozne a nimi najazdené kilometre alebo na ich nápravy na určitej trati. Bonus by sa mal udeľovať tichým vozňom (vrátane tých, ktoré už spĺňajú technické špecifikácie pre interoperabilitu) tak, že vlastníci vozňov investujúci do obnovy svojich vozňových parkov nebudú penalizovaní, a aby sa podporovalo používanie tichých vozňov, pretože jedine ich používanie vedie k zníženiu hlučnosti. Okrem toho pre železničné trate prevádzkované v oblastiach citlivých na hluk a/alebo v noci by dodatočný bonus pre tiché vozne mohol poskytovať stimuly pre železničné podniky prispôsobiť riadenie svojho vozňového parku potrebám týchto oblastí. Ak je to relevantné, osobné vozne by mohli byť zapojené do poplatkových schém.

Pri posudzovaní vplyvu Komisia zistila praktický problém súvisiaci s diferencovanými poplatkami za prístup na trať: skutočnosť, že subjekt, ktorý dostáva bonus za hluk, nie je nevyhnutne totožný so subjektom finančne zodpovedným za dodatočné vybavenie. Keďže nájomné za vozne možno posudzovať ako fungujúci trh, očakáva sa zodpovedajúce prispôbenie cien nájomného: tiché vozne, ktoré spôsobujú nižšie náklady na poplatky za prístup na trať, budú dostávať vyššie nájomné na trhu úmerne tomu, ako sa bude zvyšovať ochota platiť. Napriek tomu dobrovoľný záväzok príslušných hráčov by mohol podporiť tento proces poskytnutím transparentnosti finančných tokov súvisiacich s dodatočným vybavením a s poplatkami.

Diferencované poplatky za prístup na trať vyžadujú automatický identifikačný systém a poplatkový softvér spojený s identifikačným systémom a s národnými registrami vozidiel. Merania hluku nie sú potrebné. Rozvinutie aplikácií telematiky pre železničnú nákladnú dopravu v súlade s relevantnými technickými špecifikáciami pre interoperabilitu (TAF TSI)¹⁴ by poskytlo technický základ pre takúto automatickú identifikáciu.

Podľa Strategického európskeho plánu rozvinutia, ktorý vypracoval sektor železničnej dopravy, všetky funkcie vrátane funkcií súvisiacich s pohybom jednotlivých vozňov sa budú vykonávať od januára 2014. Okrem toho vysoký podiel funkcií bude dostupný v skoršej etape.

Nezosúladené zavádzanie hlukovo diferencovaných poplatkov za prístup na trať na národnej úrovni by znamenalo riziko, že nebude účinné, keďže motivácia pre železničné podniky nemusí byť postačujúca, ak takéto schémy zaviedlo len niekoľko členských štátov, časové rámce boli protirečivé a rôzne typy tichých vozňov boli posudzované rozdielne. Administratívne náklady na nezosúladené schémy by tiež boli zbytočne vysoké. Tento nástroj poskytujúci potrebné stimuly pre dodatočné vybavenie sa preto musí realizovať súčasne na direktívnom a zosúladenom základe vo všetkých príslušných členských štátoch. Popri zosúladení hlavných prvkov poplatkových schém je potrebné rozvinúť spoločný systém klasifikácie hlučnosti pre vozne.

Realizácia diferencovaných poplatkov za prístup na trať vyžaduje spoločné úsilie sektoru železničnej dopravy, členských štátov a Európskej komisie.

¹⁴ Nariadenie (ES) č. 62/2006 z 23. decembra 2005 (Ú.v. EÚ L 13, 18.1.2006, s. 1).

Komisia počas prepracúvania smernice 2001/14/ES navrhne právne požiadavky na realizáciu hlukovo diferencovaných poplatkov za prístup na trať.

Manažéri infraštruktúry upravujú poplatkové schémy v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva. Okrem toho, sú poverení inštaláciou identifikačných systémov a nevyhnutných nástrojov informačných technológií. Dokončenie programov dodatočného vybavenia sa predpokladá koncom roku 2015 pri zohľadnení časového rámca troch rokov na výmenu brzdoých klátikov.

S cieľom pripraviť realizáciu hlukovo diferencovaných poplatkov za prístup na trať Komisia spustí štúdiu zameranú na rozvinutie a zosúladenie dôležitých prvkov pre tieto schémy.

4.2. Zavedenie stropov pre emisie hluku ako druhý krok

Stropy pre emisie hluku limitujú priemerné emisie za stanovené obdobie v určitých lokalitách pozdĺž trate. Napríklad súčasná emisia hluku by sa mohla brať ako limit s cieľom zabrániť hluku pri zvyšovaní nákladnej železničnej dopravy. Podľa smernice 2002/49/ES členské štáty sú právne kompetentné stanoviť takéto limity na environmentálny hluk.

Strop pre emisie hluku ponecháva pre sektor železničnej dopravy úlohu nájsť optimálne riešenia: železničný podnik môže používať vozidlá s nižšími emisiami na zvýšenie počtu a/alebo rýchlosti vlakov bez prekročenia hlukových limitov. Strop pre emisie hluku preto poskytuje stimul používať nízkohlukové vozidlá. Stropy pre emisie hluku by sa mohli priamo zamerať na „horúce miesta“ hluku v európskej sieti, ako aj na citlivé večerné a nočné obdobia. Tento nástroj sa vzťahuje aj na opatrenia týkajúce sa infraštruktúry, čo vedie k holistickému prístupu k znižovaniu hlučnosti v železničnej doprave.

S cieľom udržať zníženie hlučnosti dosiahnuté dodatočným vybavením Európska komisia odporúča členským štátom zaviesť stropy emisií hluku pre hlavné trate nákladnej železničnej dopravy ako druhý krok po dokončení počiatkových programov dodatočného vybavenia. No analýzy pomeru nákladov k prínosom by sa mali uskutočniť pred zavedením tohto nástroja s prihliadnutím na zníženie hlučnosti už dosiahnuté dodatočným vybavením a inými prostriedkami k danému dátumu.

4.3. Dobrovoľné záväzky sektoru železničnej dopravy

Sprievodné dobrovoľné záväzky môžu garantovať účinnosť diferencovaných poplatkov za prístup na trať a pomôcť urýchliť ich uplatňovanie ešte predtým, ako nadobudnú platnosť zákonné požiadavky.

Dobrovoľné záväzky železničných podnikov týkajúce sa pridelenia hlukových bonusov získaných od riaditeľov infraštruktúry vlastníkom vozňov (ak nepoužívajú vlastné vozne) podporia trhové mechanizmy s cieľom zabezpečiť, aby sa hlukový bonus mohol použiť na financovanie nákladov na dodatočné vybavenie.

Okrem toho dobrovoľné záväzky sektoru čo možno najskôr zostaviť a realizovať individuálne programy dodatočného vybavenia by viedli k lepšej koordinácii jednotlivých činností a zvýšili by viditeľnosť akcie.

S cieľom čo najskôr znížiť hlučnosť železničnej dopravy okrem legislatívnych činností **Komisia odporúča dobrovoľné uplatňovanie diferencovaných poplatkov za prístup na trať** (ako sa uvádza v oddiele 4.1). Dobrovoľné záväzky, ktoré majú zaviesť „lídri v tejto

oblasti“, sa musia koordinovať na európskej úrovni. Na tento účel Komisia môže vydávať príslušné usmernenia a vytvárať skupiny expertov.

Európska komisia naliehavo žiada sektor železničnej dopravy, aby bezodkladne uzavrel takéto dobrovoľné záväzky.

4.4. Zníženie nákladov na dodatočné vybavenie

Značné náklady na investície a dodatočnú údržbu boli označené ako hlavná prekážka pre dodatočné vybavenie. No príklady dodatočného vybavenia nákladných vozňov kompozitnými brzdovými klátikmi (ktoré UIC nehomologovala) v Portugalsku a Spojenom kráľovstve dokazujú, že nákladovo neutrálne dodatočné vybavenie je možné.

Je jasné, že v súčasnosti dostupné technológie nemožno považovať za postačujúce na dodatočné vybavenie v európskom meradle. **Komisia preto naliehavo žiada príslušné odvetvie, aby ďalej vyvíjalo kompozitné brzdové klátiky v úzkej spolupráci so železničnými podnikmi a vlastníkmi vozňov s cieľom značne znížiť náklady. Komisia bude naďalej podporovať príslušné výskumné a demonštračné projekty v rámci existujúcich programov, ako sú 7RP a LIFE+.**

Počas verejných konzultácií bola potreba objasnenia, posúdenia a urýchlenia homologačných postupov pre kompozitné brzdové klátiky znovu označená za dôležité doplňujúce opatrenie, ktoré vedie aj k zníženiu nákladov na dodatočné vybavenie. **Komisia bude preto skúmať súčasný proces schvaľovania v úzkej spolupráci s Európskou železničnou agentúrou s cieľom zvýšiť jeho účinnosť, transparentnosť a včasnosť.**

4.5. Monitorovanie dodatočného vybavenia a jeho vplyvy

Mapovanie hluku v rámci smernice 2002/49/ES a údaje, ktoré členské štáty ohlásili Komisii, by sa mali použiť na posúdenie úspešnosti programov dodatočného vybavenia: na základe máp z roku 2007 sa bude monitorovať účinnosť programov dodatočného vybavenia a bude možné vypracovať potrebu stropov emisií.

Členským štátom sa zase odporúča, aby zväžili programy dodatočného vybavenia stimulované diferencovanými poplatkami za prístup na trať v rámci hlukových akčných plánov podľa smernice 2002/49/ES.

Okrem toho Komisia bude monitorovať pokrok dosiahnutý pri realizácii navrhovaných opatrení a v dodatočnom vybavení. **Najneskôr tri roky po prijatí oznámenia Komisia uverejní správu o krokoch, ktoré sektor železničnej dopravy urobil.**

4.6. Zostavenie expertných skupín

Keďže realizácia hlukovo diferencovaných poplatkov za prístup na trať vyžaduje vysvetlenie a zosúladenie viacerých technických otázok, **Komisia zostaví príslušné expertné pracovné skupiny**, ktoré majú pomôcť pri vývoji usmerňovacieho materiálu, a zabezpečí ich spoluprácu. Oblasti, ktorými sa majú zaoberať tieto expertné skupiny, zahŕňajú vývoj systémov klasifikácie vozňov, špecifikáciu identifikačných systémov, zosúladenie poplatkových schém týkajúcich sa hlučnosti a monitorovanie pokroku a vplyvov dodatočného vybavenia.

5. ĎALŠIE OPATRENIA NA ZNÍŽENIE HLUČNOSTI V ŽELEZNIČNEJ DOPRAVE

Táto iniciatíva sa zameriava na osobitné opatrenie s cieľom znížiť hlučnosť v železničnej doprave: dodatočné vybavenie nákladných vozňov nízkohlukovými brzdovými klátikmi. Hoci sa toto opatrenie široko považuje za veľmi efektívne a účinné, nemôže vyriešiť všetky problémy hlučnosti v železničnej doprave v Európe.

Komisia preto bude mimo rozsahu pôsobnosti tejto iniciatívy posudzovať ďalšie opatrenia, diskutovať s expertmi, členskými štátmi a so zainteresovanými subjektmi a v prípade vhodnosti ich bude realizovať. Napríklad:

- Ako uviedli experti⁴, opatrenia súvisiace s infraštruktúrou (napr. brúsenie koľajníc, používanie koľajových tlmičov nárazov) a ďalšie akcie sú dôležité na doplnenie opatrení zaoberajúcich sa koľajovými vozidlami („hladké kolesá na hladkých koľajniciach“). Komisia nabáda členské štáty a sektor železničnej dopravy, aby ich realizovali súbežne.
- Pravidelná revízia hluku TSI sa považuje za nevyhnutnú na zohľadnenie technického pokroku, keďže popri kompozitných brzdových klátikoch boli vyvinuté ďalšie nízkohlukové technológie pre nákladné koľajové vozidlá.
- Štátnu pomoc na interoperabilitu¹⁵ možno udeliť aj v prípade, že môže prispieť k odstráneniu technických prekážok na európskom trhu služieb železničnej dopravy. V takých prípadoch oprávnené náklady pokrývajú všetky investície týkajúce sa zníženia hlučnosti tak v železničnej infraštruktúre, ako aj u koľajových vozidiel. Alternatívne sa môže uplatniť aj štátna pomoc na ochranu životného prostredia¹⁶.

¹⁵ Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci pre železničné podniky, ktoré Európska komisia prijala 30. apríla 2008.

¹⁶ Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci na ochranu životného prostredia, Ú. v. EÚ C 82, 1.4.2008, s. 1.