

**BG**

**BG**

**BG**



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 8.7.2008  
СОМ(2008) 432 окончателен

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И ДО  
СЪВЕТА**

**Мерки за намаляване на шума по отношение съществуващия железопътен парк**

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

# СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И ДО СЪВЕТА

## Мерки за намаляване на шума по отношение съществуващия железопътен парк

### 1. ВЪВЕДЕНИЕ

#### Проблемът с железопътния шум

Шумът е една от най-разпространените заплахи за човешкото здраве в индустриалните страни. Поради това намаляването на шума е необходимо не само за постигане на комфорт, но и за ограничаване на отрицателните последици за здравето, например сърдечносъдовите проблеми и когнитивните увреждания.

По принцип железопътният транспорт се приема за един от най-екологичните видове транспорт. Приносът на железопътния транспорт към шумовото замърсяване обаче е съществен, като около 10 % от населението са подложени на нива на шума, надхвърлящи прага на „сериозното раздразнение“<sup>1</sup>.

В някои райони на Европа съществува значима обществена опозиция срещу железопътния шум, настояваща за политически инициативи за намаляването му. Ако не се предприемат коригиращи мерки, това може да доведе до сериозни ограничения на железопътния транспорт по важни европейски железопътни коридори, особено за товарни влакове, а произтичащите затруднения вероятно ще имат неблагоприятен ефект върху европейските икономики. Освен това, възможното изместване на потока от товари от железопътен към автомобилен транспорт в тези коридори би довело до нарастващи последици за околната среда, по-специално до нарастващи емисии на парникови газове, тъй като специфичните емисии на CO<sub>2</sub> при железопътния товарен транспорт са значително по-ниски от тези при автомобилния товарен транспорт. Това би се случило в момент, в който Общността разглежда възможността за развитие на железопътна мрежа, ориентирана към товарния транспорт<sup>2</sup>.

#### Предприети досега действия

Европейската общност вече предприе действия по този въпрос, като прие мерки в областта на оперативната съвместимост на железопътния транспорт и опазването на околната среда.

Директивата относно шума в околната среда 2002/49/ЕО<sup>3</sup> предвижда стратегически карти на шума (юни 2007 г.) и планове за действие (юни 2008 г.) за главните железни пътища и големите агломерации.

---

<sup>1</sup> Европейска агенция за околната среда: TERM 2001. Според тази публикация 30 % от населението е сериозно обременено от транспортен шум.

<sup>2</sup> Съобщение на Комисията COM(2007) 608 „Към железопътна мрежа, ориентирана към товарните превози“.

<sup>3</sup> Директива 2002/49/ЕО (ОВ L 189, 18.7.2002 г., стр. 12).

През 2003 г. експерти<sup>4</sup> идентифицираха шума на движещи се товарни вагони като най-големия източник на железопътен шум. Използваната понастоящем спираща технология (чугунени калодки, контактуващи с повърхността на колелата) предизвиква неравномерно износване на повърхността на колелата и води впоследствие до висока степен на вибрации на релси и колела. Тъй като товарните влакове често пътуват през нощта, техните шумови емисии се явяват с още по-критично значение.

Експертите препоръчаха да се даде предимство на мерки, засягащи източника, тъй като те са икономически по-ефективни. Независимо от това, според най-новите данни<sup>5</sup> в Европа се изразходват годишно около 150—200 млн. EUR за изграждане на шумови бариери. Трябва да се признае, че шумовите бариери биха могли да бъдат ефективен елемент на програми за намаляване на шума в някои случаи, например в гъсто населени градски райони. Когато бариерите са съчетани с мерки, засягащи източника, дължината и/или височината на бариерите могат да бъдат намалени, което би довело до значителни икономии.

С цел да бъдат решени проблемите при източника и да бъде постигната оперативна съвместимост по железопътните трасета, през 2005 г. Комисията прие технически спецификации за оперативна съвместимост по отношение на железопътния шум (ТСОС „Шум“)<sup>6</sup>, въвеждащи ограничения за подвижния състав, използван в Европейския съюз. Тези ограничения засягат нов и обновен подвижен състав, включително товарни вагони, които трябва да са оборудвани с нискошумови спиращи калодки, намаляващи емисиите на шум с около 50 %.

### **Необходимост от бъдещи действия на европейско равнище**

Въпреки това, предвид дългия живот на подвижния състав, ще бъдат необходими много години преди да бъде постигнато съществено намаляване на железопътния шум въз основа на действащото законодателство и без допълнителни мерки, засягащи съществуващия железопътен парк.

Днес около 50 % от товарния железопътен транспорт е международен и като следствие голям брой вагони преминават през множество национални мрежи. Тъй като дори малък брой шумни вагони имат значителен ефект за определянето на шумовото въздействие, националните стратегии за намаляване на шума не могат да се справят с проблема в достатъчна степен. Също така е възможно различните национални подходи да повлияят отрицателно на трансграничните коридори и да предоставят на някои от участниците предимства в конкурентната борба.

Поради това, най-добрият метод за ефикасно намаляване на железопътния шум е допълването на предприетите вече от държавите-членки действия с действия на Общността за намаляване на железопътния шум.

---

<sup>4</sup> Работна група по железопътния шум на Европейската комисия: Писмено становище за европейските стратегии и приоритети за намаляване на железопътния шум, Брюксел 2003 г.

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

<sup>5</sup> МСЖ: Намаляване на шума в европейската железопътна структура. Доклад за състоянието 2007 г.

[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> Решение 2006/66/ЕО на Комисията от 23 декември 2005 г. (ОВ L 37, 8.2.2006 г., стр. 1).

## 2. ЦЕЛИ И ОБХВАТ НА ДЕЙСТВИЯТА НА ОБЩНОСТТА

Целта на действията на Общността е да бъде намалено излагането на населението на железопътен шум чрез насърчаване на създаването на програми за намаляване на железопътния шум, целящи да ограничат емисиите на шум на товарни вагони без да застрашават конкурентоспособността на товарния железопътен транспорт, основно чрез преоборудване на товарни вагони с нискошумови спирачки като икономически най-изгодна мярка.

Преоборудването по принцип следва да засегне всички европейски товарни вагони с годишен пробег над 10 000 km и с очаквана остатъчна продължителност на живота от най-малко пет години. Предвид спорадичното използване на вагони с годишен пробег под 10 000 km (15 % от парка), техният дял в общия обем на превозените товари е под 3 %. Следователно при преоборудването трябва да бъде дадено предимство на вагони с голям годишен пробег, за да се постигне максимален ефект при намаляването на шума в ранна фаза. Тези две уговорки ще намалят значително разходите по преоборудването, без да застрашат целите относно намаляването на шума.

Целта ще бъде преоборудването да приключи през 2015 г. Оценката на въздействието<sup>7</sup> показва, че е възможно европейският вагонен парк да бъде преоборудван в такъв срок, при положение че се използват подходящи технологии.

Въпреки че оценката на въздействието се съсредоточава основно върху системата с междурелсие 1435 mm (тъй като поради ограничената ефективност на националните мерки за този вид стандартни европейски мрежи са необходими действия на нивото на ЕС), предложените мерки могат да бъдат приложени също и към ширококорелсови системи. Където се налага, трябва да се осигури сътрудничество между съседни страни.

## 3. ПРЕОБОРУДВАНЕ: ПРОБЛЕМИ И ПОЛЗИ

През последните 10 години промишлеността разработи множество видове спирачни калодки от композитни материали с цел да бъдат заменени конвенционалните чугунени калодки, които са основният източник за неравномерното износване на колелата. Тези спирачни калодки позволяват да се намали с 50 % възприеманият шум при движение. Така наречените калодки K<sup>8</sup> са изпитана технология при новите вагони, но предизвикват високи разходи при преоборудването на стари. Друг вид калодки, така наречените калодки LL<sup>9</sup>, са разработени специално за преоборудване. В началото на

---

<sup>7</sup> Консултанти PriceWaterhouseCoopers: Оценка на въздействието на мерки за намаляване на шума по отношение съществуващия железопътен парк. Окончателен доклад, декември 2007 г. [http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm).

<sup>8</sup> Калодките K се изработват от органични композитни материали и имат спирачни характеристики, различни от тези на конвенционалните калодки. Поради това преоборудването изисква пренастройка на спирачната система, което води до допълнителни начални разходи от около 10 000 EUR на вагон. Те са много ефективни при намаляване на шума (с до около 10 dB, съответстващи на 50 %) и се счита, че не повишават цената на нови вагони.

<sup>9</sup> Калодките LL изискват само незначителни пренастройки на спирачната система. Те са така проектирани, че техните спирачни характеристики да бъдат много подобни на тези на чугуна. Те са изработени от органични композитни материали или от синтерован метал и предлагат намаляване на шума от същия порядък, както и калодките K. Въпреки че тяхната разработка започна още през 1999 г., те не бяха получили окончателно одобрение в началото 2008 г. поради особено сложната технология.

2008 г. един от видовете калодки К получи окончателно одобрение<sup>10</sup> от МСЖ, докато три вида калодки LL получиха временно одобрение.

В съответствие с оценката за въздействие трябва да бъдат преоборудвани около 370 000 вагона, като около две трети от тях са собственост на заварените железопътни предприятия, а една трета — частна собственост (в това число и на транспортни оператори с комбиниран профил, както и на малки железопътни предприятия).

При използване на съвременни технологии преоборудването ще доведе до инвестиционни разходи в рамките на 200—700 млн. EUR (калодки LL) или 1,0—1,8 млн. EUR (калодки К) и до допълнителни разходи за поддръжка от порядъка на 200—400 млн. EUR (за двете технологии, обща сума за периода до 2025 г.).

Основната полза от преоборудването е намаляването на емисиите на шум на товарни влакове с до 50 % и по-този начин намаляването на броя на силно засегнатите от железопътен шум лица с около 16 милиона. Резултатите от проучването на разходите и ползите показват значителни нетни ползи от преоборудването, движещи се в рамките от 3 до 10 в сравнение с разходите. Оценката не отчита основни ползи от преоборудването, които не намират количествено изражение, като например икономии от свързаните с инфраструктурата програми за намаляване на шума, намалените разходи за поддръжка на железопътната инфраструктура и печалбите от повишената ефективност на управление на железопътния парк.

Основното препятствие пред преоборудването на товарни вагони в голям мащаб е от финансов характер, тъй като, въпреки че съществува широк консенсус, че преоборудването е икономически най-ефективният път за намаляване на железопътния шум, заинтересованите страни нямат достатъчно ресурси или стимули да го осъществят.

#### **4. МЕРКИ ЗА ОСЪЩЕСТВЯВАНЕ И ПОДПОМАГАНЕ НА ПРЕОБОРУДВАНЕТО**

За да преодолее препятствията пред преоборудването, Комисията анализира различни мерки и стигна до извода, че комбинациите от политически инструменти са по-подходящи и по-ефективни от отделните мерки (виж доклада от оценката на последствията).

Като най-подходящо решение бе идентифицирана комбинацията от диференцирани според шума такси за достъп до линиите, тавани за шумовите емисии и доброволни ангажименти. Основните предимства на този вариант са най-високи резултати по отношение на намаляването на шума (със съотношение ползи/разходи достигащо до 10), потенциално по-ниски разходи от тези при други инструменти, например директни субсидии, и широкото му приложение към вагони, регистрирани в различни държави-членки или дори извън ЕС. Пазарно-ориентираният инструмент на диференцираните

---

<sup>10</sup> В отсъствието на съответни европейски технически спецификации спиращите калодки се одобряват от МСЖ, Международния съюз на железниците. МСЖ изпитва в съответствие със собствени спецификации спиращи калодки по отношение на тяхната спираща ефективност, безопасност и въпроси на експлоатацията (като например специални зимни условия). Временно одобрение се дава след успешно приключване на техническите изпитвания. След това могат да започнат изпитвания в експлоатация на широка основа, които да бъдат последвани от окончателно одобрение, ако резултатите са положителни.

такси за достъп до линиите предлага също стимули за даване на предимство на силно използваните вагони. Освен това, таваните за емисиите на шум биха могли да подпомогнат повишаването на ефективността на диференцираните според шума такси за достъп до линиите, осигурявайки допълнителни стимули за предприятията за преоборудване.

#### 4.1. Въвеждане на диференцирани такси за достъп до линиите

В съответствие с целта за „определяне на правилните цени“<sup>11</sup> като основна предпоставка за ефикасно формиране на цените за транспорт, диференцираните такси за достъп до линиите представляват основния елемент в пакета от мерки за поощряване на преоборудването на вагони.

Директива 2001/14/ЕО<sup>12</sup> хармонизира принципите за таксуване на европейско ниво. Един от тези принципи е, че таксите за ползване на инфраструктура могат да съдържат компоненти, отчитащи разходите във връзка с околната среда, в това число и тези предизвикани от шума, възникващи при експлоатацията на железопътния транспорт. Зависимостта на таксите от подобни фактори следва по принцип да отразява размера на въздействието им върху околната среда. Три основни модела на диференцирани такси за достъп до линиите биха могли да намерят приложение като стимули:

- *Система бонус*—малус с намалени такси за тихи вагони и по-високи такси за шумни вагони, която е неутрална по-отношение на разходите;
- *Система бонус*, съдържаща намалени такси с цел да бъде позволено преоборудването на съществуващите вагони с висока степен на шумови емисии; управителят на инфраструктурата получава финансова компенсация от държавата-членка;
- *Система малус*, съдържаща увеличени такси за шумни вагони.

Тъй като Директива 2001/14/ЕО не позволява повишение на общите приходи (освен ако няма подобни такси за конкурентни видове транспорт), *системата малус* ще бъде съвместима с нея, само ако се прилага подобна такса за автомобилния товарен транспорт. Предложената Директива „Евровинетка“<sup>13</sup> ще въведе външна такса за автомобилния товарен транспорт и така ще направи възможно изменението на таксите за достъп до линиите в по-голям диапазон, в случай че към автомобилния транспорт бъдат приложени съизмерими такси.

Що се отнася до *системата бонус*, оценката на въздействието показва, че за собствениците на вагони ще трябва да бъдат осигурени необходимите икономически стимули за преоборудване в началния етап. Това може да бъде оправдано с аргумента за ограничаване на изместването на товаропотока от железопътния към други видове

---

<sup>11</sup> Съобщение на Комисията „Екологизиране на транспорта“.

<sup>12</sup> Директива 2001/14/ЕО за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност (ОВ L 75, 15.3.2001 г., стр. 29).

<sup>13</sup> Предложение за директива за изменение на Директива 1999/62/ЕО относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за ползване на определени инфраструктури.

транспорт поради увеличените вследствие на преоборудването разходи на железопътния транспорт.

*Системата бонус* поставя въпроса за съвместимостта с правилата за предоставяне на държавни помощи, с оглед на публичната компенсация на отстъпките в инфраструктурните такси. Поради това, прилагането на тази система следва да бъде предмет на ясни и прозрачни условия, като:

- прилагане за ограничен период от време с цел да бъде започнат процесът на преоборудване и да се позволи възвръщане на началните инвестиции;
- равни и недискриминиращи условия на достъп до системата за всички участници;
- интензивност, съответстваща на целта за създаване на финансови стимули в началния етап на програмата за преоборудване.

Възможно е *системите с бонуси* да представляват държавни помощи и в този случай те ще трябва да бъдат съобщени на Комисията съгласно член 88, параграф 3 от Договора за ЕО и да бъдат оценени според съответните правила.

След началния етап, който може да приключи след преоборудването на по-голямата част от вагоните, ще отпадне необходимостта от прилагането на *системи с бонус*. На тяхно място една неутрална по отношение на разходите система *бонус—малус* може да предложи стимулите и да насърчи въвеждането на по-новаторски нискошумови технологии отвъд предвидените от настоящата ТСОС гранични стойности.

Зависимите от шума такси за достъп до линиите се изчисляват на базата на отделни вагони или техните оси и изминатите от тях километри по определена линия. Бонусът следва да се дава на всички тихи вагони (включително на тези, които вече са съобразени с техническата спецификация за оперативна съвместимост), така че собствениците, инвестиращи в обновяването на парка си, да не търпят финансови неизгоди, и да бъде поощрено използването на тихи вагони, тъй като единствено то води до намаляване на шума. Освен това, един допълнителен бонус за тихи вагони пътуващи по линии в чувствителни към шума райони и/или през нощта би представлявал стимул за предприятията да приспособят управлението на своите вагонни паркове към нуждите на тези райони. Ако е необходимо, в схемите за таксуване могат да бъдат включени и пътнически вагони.

При оценката на въздействието бе установен практически проблем, свързан с диференцираните такси за достъп до линиите – фактът, че субектът получаващ бонуса за шума не е непременно субектът, отговарящ финансово за преоборудването. Доколкото се приема, че пазарът за наемане на вагони функционира, се очаква съответно нагаждане на наемите. Наемите за тихи вагони, предизвикващи по-малки разходи за такси за достъп до линиите, ще се повишат, тъй като ще нарасне готовността да се плащат по-големи суми за тях. Независимо от това, доброволни ангажименти на засегнатите участници могат да подпомогнат процеса, като осигурят прозрачност на финансовите потоци, свързани с преоборудването и таксите.

Диференцираните такси за достъп до линиите изискват система за автоматично разпознаване и таксуващ софтуер, свързан с тази система и с националните регистри на транспортни средства. Не са необходими измервания на шума. Въвеждането на



телематични приложения за товарния железопътен транспорт съгласно съответната техническа спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС ТППТ „Телематични приложения за превоз на товари“)<sup>14</sup> ще предостави техническата база за такъв вид автоматично разпознаване.

В съответствие със стратегическия европейски план за разгръщане, представен от железопътния отрасъл, всички функции, в това число и засягащите движението на отделни вагони, ще бъдат въведени до януари 2014 г. Освен това, голяма част от функциите ще бъдат достъпни на един ранен етап.

Нехармонизираното въвеждане на диференцирани според шума такси за достъп до линиите на национално ниво крие риск от недостатъчна ефективност, тъй като стимулите за железопътните предприятия биха могли да се окажат недостатъчни, ако само някои от държавите-членки въведат подобни схеми, графиците биха били противоречиви и различни видове тихи вагони биха били разглеждани по различен начин. Разходите за управление на нехармонизираните схеми също биха били ненужно високи. Следователно инструментът за осигуряване на необходимите стимули за преоборудване трябва да се въведе едновременно, задължително и съгласувано във всички засегнати държави-членки. Наред с хармонизацията на основните елементи на схемите за таксуване е необходимо да бъде разработена обща система за шумово класифициране на вагони.

Необходими са съвместните усилия на железопътния отрасъл, държавите-членки и Европейската комисия за въвеждането на диференцираните такси за достъп до линиите.

**В рамките на преработването на Директива 2001/14/ЕО Комисията ще предложи законови изисквания за прилагането на диференцирани според шума такси за достъп до линиите.**

Управителите на инфраструктурата ще адаптират схемите за таксуване в съответствие със законодателството на Общността. Освен това те отговарят за инсталирането на системите за разпознаване и необходимите информационно-технически средства. Очаква се програмите за преоборудване да приключат към края на 2015 г., като се отчита период от три години за подмяна на спирачните калодки.

За да подготви въвеждането на диференцирани такси за достъп до линиите, Комисията ще даде ход на инициатива за разработване и хармонизиране на съществени елементи на тези схеми.

#### **4.2. Въвеждане на тавани за шумови емисии във втората фаза**

Таваните за шумови емисии ограничават средните емисии за определен период от време в определен участък от линията. Например настоящите емисии на шум могат да бъдат приети като прагови стойности, за да се ограничи нарастването на шума с нарастването на товарния железопътен транспорт. Съгласно Директива 2002/49/ЕО, налагането на такива тавани за шумови емисии в околната среда е в рамките на законовите компетенции на държавите-членки.

---

<sup>14</sup> Регламент (ЕО) № 62/2006 от 23 декември 2005 г. (ОВ L 13, 18.1.2006 г., стр. 1).

Таваните за шумови емисии предоставят намирането на оптимални решения на железопътния отрасъл. Железопътното предприятие може да използва вагони с ниски емисии за да увеличи броя или скоростта на влаковете без да надхвърля праговите стойности. По този начин таванът на шумовите емисии дава стимул за използването на нискошумови транспортни средства. Таваните за шумови емисии биха могли да бъдат приложени директно към „горещите точки“ на европейската мрежа, както и към чувствителните вечерни и нощни периоди. Този инструмент предлага цялостен подход към проблематиката на намаляването на железопътния шум, покривайки също и мерките, свързани с инфраструктурата.

**За да се запази трайно намалението на шума, постигнато чрез преоборудване, Комисията препоръчва на държавите-членки да въведат тавани за емисиите на шум за главните товарни железопътни линии, като следващ етап след приключване на програмите за преоборудване.** Преди въвеждането на този инструмент обаче трябва да бъдат проведени анализи на разходите и ползите, засягащи постигнатото вече чрез преоборудване и други мерки намаление на шума.

#### **4.3. Доброволни ангажименти от страна на железопътния отрасъл**

Съпътстващи доброволни ангажименти могат да гарантират ефективността на диференцираните такси за достъп до линиите и да ускорят тяхното прилагане дори преди влизането в сила на законите изисквания.

Доброволните ангажименти от страна на железопътни предприятия за предаване на бонусите за шум, получени от управителите на инфраструктурата, на собствениците на вагони (когато предприятията не използват собствени вагони) ще подкрепят пазарните механизми и ще гарантират, че бонусът за шум може да бъде използван за финансиране на разходите за преоборудване.

Освен това, доброволните ангажименти на отрасъла за изработване и прилагане на индивидуални програми за преоборудване във възможно най-кратък срок биха довели до по-добра координация на усилията на отделни предприятия и биха привлекли вниманието върху инициативата.

За да се намали железопътният шум във възможно най-кратки срокове, наред със законодателните действия **Комисията препоръчва доброволно прилагане на диференцирани такси за достъп до линиите** (както е посочено в раздел 4.1). Доброволните схеми, които ще бъдат въведени от „пионери“, трябва да бъдат съгласувани на европейско равнище. За тази цел Комисията може да издаде подходящи насоки и да създаде експертни групи.

**Европейската комисия приканва настоятелно железопътния отрасъл да поеме такива доброволни ангажименти без забавяне.**

#### **4.4. Намаляване на разходите за преоборудване**

Съществените разходи за инвестиции и допълнителна поддръжка бяха идентифицирани като основно препятствие пред преоборудването. Примерите за преоборудване на товарни вагони със (неодобрени от МСЖ) спирачни калодки от композитни материали в Португалия и Обединеното кралство обаче показват, че е възможно преоборудване, неутрално по отношение на разходите.

Разбира се, достъпните днес технологии не могат да се смятат за достатъчни за преоборудване в европейски мащаб. **Затова Комисията приканва настоятелно промишлеността да разработи нови спирачни калодки от композитни материали в тясно сътрудничество с железопътните предприятия и собствениците на вагони, с цел съществено намаляване на разходите. Комисията ще продължи да подкрепя подходящи изследователски и демонстрационни проекти в рамките на съществуващи програми като РП 7 и LIFE+.**

В рамките на публични консултации бе констатирана отново необходимостта от изясняване, оценяване и ускоряване на процедурите за одобряване на спирачни калодки от композитни материали, като важна съпътстваща мярка, водеща също до намаляване на разходите за преоборудване. Поради това Комисията ще направи преглед на настоящия процес на одобряване в тясно сътрудничество с Европейската железопътна агенция, за да го направи по-ефикасен, прозрачен и бърз.

#### **4.5. Мониторинг на преоборудването и неговите последствия**

Дейностите по изготвяне на карти на шума в рамките на Директива 2002/49/ЕО и докладваните от държавите-членки на Комисията данни следва да се използват за оценка на успеха на програмите за преоборудване. Ефективността на програмите за преоборудване и необходимостта от емисионни тавани ще бъдат оценявани на базата на картите на шума от 2007 г.

В замяна, на държавите-членки се препоръчва да разгледат програми за преоборудване, насърчавани чрез диференцирани такси за достъп до линиите, в рамките на планове за действие съгласно Директива 2002/49/ЕО.

Освен това, Комисията ще следи напредъка в прилагането на предложените мерки и напредъка при преоборудването. **Не по-късно от три години след приемането на настоящото съобщение, Комисията ще публикува доклад за предприетите от железопътния отрасъл стъпки.**

#### **4.6. Създаване на експертни групи**

Тъй като прилагането на диференцирани според шума такси за достъп до линиите налага формулирането и хармонизирането на множество технически въпроси **Комисията ще създаде подходящи експертни работни групи** и ще си осигури тяхното сътрудничество и подкрепа при разработката на насоки. Областите, които трябва да бъдат покрити от тези експертни групи, включват разработването на системи за класификация на вагони, специфициране на разпознаващи системи, хармонизиране на свързаните с шума схеми за таксуване и мониторинг на напредъка при преоборудването и последствията от него.

### **5. ДРУГИ МЕРКИ ЗА НАМАЛЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ШУМ**

Тази инициатива е съсредоточена върху една специфична мярка за намаляване на железопътния шум - преоборудване на товарни вагони със спирачни калодки с ниско ниво на шума. Въпреки че тази мярка се разглежда широко като много ефективна и ефикасна, тя не може да разреши всички проблеми с железопътния шум в Европа.

Затова, извън обхвата на тази инициатива, на оценка от Комисията ще бъдат подложени други мерки, които ще бъдат обсъдени с експерти, държави-членки и заинтересовани страни, и, ако е необходимо, ще бъдат приложени. Например:

- Както бе посочено от експерти<sup>4</sup>, необходими са мерки, свързани с инфраструктурата (напр. шлифоване на релси и използване на релсови демпфери), и допълнителни действия в подкрепа на мерките по отношение на подвижния състав („гладки колела върху гладки релси“). Комисията насърчава държавите-членки и железопътния отрасъл да прилагат тези мерки успоредно.
- Редовните прегледи на ТСОС „Шум“ се приемат за необходими от гледна точка на актуализирането ѝ в съответствие с техническия напредък, доколкото наред със спирачните калодки от композитни материали са разработени и други нискошумови технологии за товарния подвижен състав.
- Държавни помощи за оперативна съвместимост<sup>15</sup> могат също да бъдат отпускани, доколкото те могат да допринесат за премахването на техническите бариери в европейския пазар на железопътни услуги. В такъв случай приемливите разходи покриват всички инвестиции, свързани с намаляването на шума както в инфраструктурата, така и при подвижния състав. Като алтернатива, биха могли да бъдат прилагани и държавни помощи за опазване на околната среда<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> Ръководни насоки на Общността за държавните помощи за железопътните предприятия, приети от Европейската комисия на 30 април 2008 г.

<sup>16</sup> Общностна рамка на държавните помощи за опазване на околната среда, ОВ С 82 от 1.4.2008 г., стр. 1.