



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 8.7.2008
KOM(2008) 432 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG
RÅDET**

Støjbe­grænsningsforanstaltninger for den bestående jernbaneflåde

{SEK(2008) 2203}

{SEK(2008) 2204}

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Støjbegrænsningsforanstaltninger for den bestående jernbaneflåde

1. INDLEDNING

Støj fra jernbaner

Støj er en af de mest udbredte trusler mod folkesundheden i industrialiserede lande. Det er derfor nødvendigt at begrænse støjgener, ikke kun fordi det er behageligere, men også for at modvirke deres negative helbredsvirkninger, f.eks. hjerte-kar-problemer og kognitiv svækkelse.

Jernbanetransport anses normalt for at være en af de mest miljøvenlige transportmåder. Jernbanetransporten bidrager imidlertid væsentligt til støjgener, idet ca. 10 % af befolkningen udsættes for et støjniveau, der ligger over tærsklen for "alvorlig gene"¹.

I nogle europæiske regioner er der en betydelig folkelig modstand mod jernbanestøj, og der kræves politiske initiativer til at begrænse den. Hvis der ikke gribes ind, kan dette føre til begrænsninger af jernbanetrafikken i de vigtigste europæiske jernbanekorridorer, navnlig for godstog, og de heraf følgende flaskehalsproblemer ville sandsynligvis have en negativ virkning på de europæiske landes økonomier. Et eventuelt transportskifte fra jernbanen til vejene ville desuden have større miljøvirkninger, navnlig hvad angår drivhusgasemissioner, da de specifikke CO₂-emissioner fra jernbanegodstrafikken er betydelig lavere end for vejtransport. Denne situation ville indtræde på et tidspunkt, hvor Kommissionen overvejer mulighederne for at udvikle et jernbanenet med fortrinsret for godstrafik².

Foranstaltninger, som allerede er iværksat

Det Europæiske Fællesskab har allerede reageret på problemet og vedtaget foranstaltninger inden for områderne miljø og jernbaneinteroperabilitet.

Direktiv 2002/49/EF³ om støj fastsætter, at der skal udarbejdes strategiske støjkort (frem til juni 2007) og handlingsplaner (senest juni 2008) for store jernbaner og store byområder.

I 2003 udpegede sagkyndige⁴ rullestøjen fra godsvogne som den største kilde til jernbanestøj. Den nuværende bremseteknologi (støbejernsbremseklodser, som bremser på hjulets overflade) fører til ru hjuloverflader og dermed til store vibrationer i skinner og hjul. Da godstog ofte kører om natten, er deres støjemission endnu mere kritisk.

¹ Det Europæiske Miljøagentur: TERM 2001. 30 % af befolkningen er ifølge denne publikation udsat for alvorlige støjgener fra vejtrafik.

² Meddelelse fra Kommissionen, KOM(2007) 608 – "Et banenet med fortrinsret for godstrafik".

³ Direktiv 2002/49/EF (EFT L 189 af 18.7.2002, s. 12).

⁴ Europa-Kommissionens arbejdsgruppe for jernbanestøj: Positionspapir om EU-strategier og -prioriteter for begrænsning af jernbanestøj, Bruxelles 2003.

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

De sagkyndige anbefalede at give prioritet til foranstaltninger, som løser problemet ved kilden (togvogne og skinner), da det er det mest omkostningseffektive. Ifølge de seneste tal⁵ anvendes der dog 150-200 mio. EUR på konstruktionen af støjskærme i Europa om året. Støjskærme kan bestemt være en effektiv del af støjbegrænsningsprogrammer, hvor det er nødvendigt, f.eks. i tætbebyggede byområder. Hvis skærmene kombineres med foranstaltninger, som løser problemet ved kilden, vil længden og/eller højden af skærme kunne reduceres med betydelige besparelser til følge.

For at løse problemet ved kilden og nå frem til interoperabilitet langs jernbanestrækningerne vedtog Kommissionen i december 2005 tekniske specifikationer for interoperabilitet vedrørende jernbanestøj (TSI Støj)⁶, som indførte støjgrænser for rullende materiel, der anvendes i EU. Grænserne gælder for nyt og fornyet rullende materiel, herunder godsvogne, der skal udstyres med støjsvage bremseklodser, som nedbringer støjemissionerne med ca. 50 %.

Behov for en yderligere indsats på fællesskabsplan

Da rullende materiel har en lang levetid, vil det tage en årrække, før de samlede støjemissioner fra godstog kan nedbringes væsentligt med den nuværende lovgivning, og hvis der ikke træffes yderligere foranstaltninger for den bestående flåde.

I dag er ca. 50 % af jernbanegodstransporten international, og som følge heraf anvendes et stort antal godsvogne på en mangfoldighed af forskellige nationale jernbanenet. Blot et lille antal støjende godsvogne har en betydelig effekt og er afgørende for støjpåvirkningen, så nationale begrænsningsstrategier vil ikke være tilstrækkelige til at løse problemet. Herudover kan forskellige tilgange i landene have en negativ virkning for de grænsekrydsende korridorer og skabe en situation, hvor nogle aktører får en konkurrencefordel frem for andre.

En effektiv begrænsning nås derfor bedst ved at supplere de foranstaltninger, som medlemsstaterne allerede har truffet, med fællesskabsforanstaltninger til begrænsning af jernbanestøj.

2. FÆLLESSKABSFORANSTALTNINGERNES MÅL OG OMFANG

Målet med fællesskabsforanstaltninger er at begrænse borgernes udsættelse for jernbanestøj ved at fremme indførelsen af støjbegrænsningsprogrammer, der mindsker støjen fra godstog, uden at true jernbanegodstransportens konkurrenceevne, hovedsageligt ved at retrofite godsvogne med støjsvage bremser, hvilket er den mest omkostningseffektive foranstaltning.

Denne retrofitting bør i princippet udføres for alle europæiske godsvogne, der kører mere end 10 000 km om året og har en forventet restlevetid på mindst fem år. Den lejlighedsvis brug af vogne, som kører mindre end 10 000 km om året (15 % af flåden), udgør mindre end 3 % af godsflådens samlede transportydelse. Der bør derfor gives prioritet til at retrofite vogne, som kører mange kilometer om året, for at få den størst mulige støjbegrænsning hurtigst muligt. Ved at anvende disse to kriterier kan omkostningerne til retrofitting nedbringes væsentligt, uden at støjbegrænsningsmålet bringes i fare.

⁵ UIC: Noise Reduction in European Railway Infrastructure. Status Report 2007.

http://www.uic.asso.fr/download.php/environnement/reductionbruitinfra_en.pdf.

⁶ Kommissionens beslutning 2006/66/EF af 23. december 2005 (EUT L 37 af 8.2.2006, s. 1).

Målet er at afslutte retrofittingprogrammet i 2015. Konsekvensanalysen⁷ viste, at det kan lade sig gøre, at retrofitte den europæiske godsvognsflåde inden for denne tidsramme, hvis der anvendes egnede retrofittingteknologier.

Selv om konsekvensanalysen var fokuseret på systemet med 1435 mm sporvidde (det er inden for disse europæiske standardjernbanenet, der er behov for EU-foranstaltninger på grund af de nationale foranstaltningers begrænsede effektivitet), så kan de foreslåede foranstaltninger også anvendes på systemer med større sporvidde. Hvor der er behov for det, må det sikres, at nabolande samarbejder.

3. RETROFITTING: HINDRINGER OG FORDELE

I de seneste 10 år er der udviklet flere typer kompositbremseklodser af branchen med henblik på at erstatte de traditionelle støbejernsklodser, der er hovedårsagen til ru skinner og hjul. De nye bremseklodser kan begrænse den oplevede rullestøj med op til 50 %. De såkaldte K-klodser⁸ er en afprøvet teknologi, som anvendes til nye vogne, men som er meget dyre at retrofitte. Der udvikles derfor en anden type specielt til retrofitting, de såkaldte LL-klodser⁹. I begyndelsen af 2008 blev én type K-klodser endeligt UIC-typegodkendt¹⁰, medens tre typer LL-klodser har en foreløbig typegodkendelse.

Ifølge konsekvensanalysen skal der retrofittes op til 370 000 godsvogne, hvoraf to tredjedele ejes af etablerede jernbanevirksomheder, og en tredjedel er privatejet (herunder af operatører af kombineret transport og små jernbanevirksomheder).

Med nutidens teknologi medfører retrofitting investeringsomkostninger på mellem 200 og 700 mio. EUR (LL-klodser) eller mellem 1 og 1,8 mia. EUR (K-klodser) og yderligere vedligeholdelsesomkostninger på mellem 200 og 400 mio. EUR (tilsammen frem til 2025 for begge teknologier).

Den vigtigste fordel ved retrofitting er at støjemissionerne fra godstog nedbringes med op til 50 % og dermed falder antallet af personer, som er meget påvirket af jernbanestøj, med 16 mio. Resultaterne af cost-benefit-analysen viser, at den betydelige nettofordel ved retrofitting

⁷ PriceWaterhouseCoopersAdvisory: Impact Assessment study on rail noise abatement measures addressing the existing fleet (konsekvensanalyse af Støjbeholdningsforanstaltninger for den bestående jernbaneflåde): Endelig rapport december 2007.

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

⁸ K-klodser er lavet af organisk kompositmateriale, og deres bremsekaraktistika er forskellige fra traditionelle bremseklodser. Ved retrofitting skal bremsesystemet tilpasses, hvilket medfører yderligere initialomkostninger på op til EUR 10 000 pr. godsvogn. De begrænser støjen effektivt (reduktion på op til 10 dB, lig med 50 %) og regnes normalt for at være omkostningsneutrale for nye køretøjer).

⁹ LL-klodser kræver kun en mindre tilpasning af bremsesystemet. De er udformet til at have bremsekaraktistika, som ligner støbejernsklodser meget. De fremstilles enten af organisk kompositmateriale eller sintermetal, og de giver støjreduktion af samme størrelsesorden som K-klodser. Selv om udviklingen af denne type blev påbegyndt allerede i 1999, har de meget høje krav til teknologien medført, at den i begyndelsen af 2008 endnu ikke er endeligt typegodkendt.

¹⁰ Hvis der ikke er nogen relevante europæiske tekniske specifikationer, typegodkendes bremseklodser af UIC, Den internationale Jernbaneunion. UIC afprøver bremseklodserne mod deres specifikationer for bremsevne, sikkerhed og driftsforhold (f.eks. under strenge vinterforhold). Der udstedes en foreløbig typegodkendelse, når den tekniske prøvning har givet et positivt resultat; herefter igangsættes mere omfattende driftsprøvninger, og hvor erfaringerne i drift giver et positivt resultat, udstedes der en endelig typegodkendelse.

er på mellem 3 og 10 i forhold til omkostningerne. Dette er uden hensyntagen til store fordele ved retrofitting, som ikke kunne kvantificeres, f.eks. besparelserne i forbindelse med infrastrukturrelaterede støjbegrænsningsprogrammer, mindre vedligeholdelsesomkostninger for jernbaneinfrastrukturen og effektivitetsstigning i flådestyringen.

Den største hindring for storstilet retrofitting af godsvogne er af finansiell art, idet interesseparterne ikke har tilstrækkelige ressourcer eller incitament til at gennemføre retrofitting, selv om det bredt anerkendes som den mest omkostningseffektive metode til at mindske jernbanestøj.

4. FORANSTALTNINGER TIL GENNEMFØRELSE AF OG STØTTE TIL RETROFITTING

Med henblik på at overvinde hindringerne for retrofitting har Kommissionen analyseret forskellige foranstaltninger og konkluderet, at kombinationer af politiske instrumenter er bedre egnede og mere effektive end individuelle foranstaltninger (se konsekvensanalysen).

En kombination af støjdifferentierede benyttelsesafgifter for banenet, støjemissionslofter og frivillige tilsagn blev udpeget som den mest hensigtsmæssige løsning. De vigtigste fordele ved denne løsning er, at den indebærer den største støjreduktion (med et benefit/cost-forhold på op til 10), potentielt lavere udgifter end til andre instrumenter som f.eks. direkte støtte, og den brede anvendelse på godsvogne registreret i forskellige medlemsstater eller endda uden for EU. Det markedsbaserede instrument differentierede afgifter for benyttelse af banenettet giver også incitament til at prioritere godsvogne, som anvendes meget. Herudover kan støjemissionslofter bidrage til at øge de differentierede afgifters effektivitet, idet de giver jernbanevirksomhederne et større incitament til at retrofitte.

4.1. Indførelse af differentierede afgifter for benyttelse af banenettet

I overensstemmelse med mottoet "den rigtige pris"¹¹ som grundforudsætning for effektiv prissætning af transport udgør indførelse af differentierede afgifter for benyttelse af banenettet det vigtigste element i sættet af foranstaltninger til fremme af retrofitting af godsvogne.

På europæisk plan er det direktiv 2001/14/EF¹², der harmoniserer afgiftsprincipperne. Et af disse principper går ud på, at der i afgifterne for benyttelse af infrastrukturen kan tages højde for omkostningerne ved miljøvirkningerne af togdriften, herunder støj. Differentierede afgifter bør i princippet afspejle størrelsen af miljøvirkningen. Tre forskellige modeller for differentierede benyttelsesafgifter kan anvendes som incitament:

- en omkostningsneutral "*præmie/bødeordning*", hvor afgifterne er lavere for mindre støjende vogne og højere for støjende vogne
- en "*præmieordning*" bestående af afgifter, som reduceres for at muliggøre retrofitting af eksisterende, støjende vogne; infrastrukturforvalteren modtager finansiell kompensation fra medlemsstaten
- en "*bødeordning*" med højere afgifter for støjende vogne.

¹¹ Meddelelse fra Kommissionen om grøn transport.

¹² Direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet, opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastrukturkapacitet samt sikkerhedscertificering (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29).

Da direktiv 2001/14/EF ikke tillader, at de samlede indtægter stiger (medmindre der er lignende afgifter for andre transportformer), vil en *bødeordning* kun være gennemførlig, hvis vejgodstransport pålægges en lignende afgift. Det foreslåede Eurovignet-direktiv¹³ indfører en afgift for eksterne omkostninger for vejgodstransport og giver dermed mere spillerum – hvis vejtransporten pålægges afgifter på et tilsvarende niveau – til en modulering af benyttelsesafgifterne for banenet.

For så vidt angår *præmieordningen*, viste konsekvensanalysen, at det i startfasen vil være nødvendigt at give de nødvendige økonomiske incitamenter til, at godsvognsejerne retrofitter deres vogne. Det kunne forsvares med, at det begrænser skiftet fra jernbanen til andre transportmåder som følge af, at jernbanerne skal afholde udgifterne til retrofitting af deres flåde.

Præmieordningen kan give anledning til et spørgsmål om, hvorvidt den er i overensstemmelse med statsstøtteregele, eftersom der gives en offentlig kompensation i form af lavere infrastrukturafgifter. Denne ordning ville derfor være underlagt klare og gennemsigtige betingelser, som f.eks.:

- at gennemførelsen er begrænset til en periode, der giver mulighed for at igangsætte retrofitting og genvinde initialinvesteringen
- at støtten tildeles alle brugere på gennemsigtig og ikkediskriminerende vis
- at støttens intensitet står i et rimeligt forhold til formålet, dvs. giver et finansielt incitament i retrofittingprogrammets startfase.

Præmieordningen kunne være statsstøtte og skal i sådanne tilfælde anmeldes til Kommissionen i henhold til EF-traktatens artikel 88, stk. 3, og evalueres på grundlag af de relevante retningslinjer.

Efter startfasen, der kan afsluttes, når hovedparten af de berørte vogne er retrofitted, vil der ikke længere være behov for en *præmieordning*. I stedet for kunne en omkostningsneutral *præmie/bødeordning* give incitamenter til at gennemføre retrofittingprogrammer og stimulere indførelsen af mere innovative støjsvage teknologier, der går længere end de nuværende TSI-grænseværdier.

Støjrelaterede benyttelsesafgifter vedrører individuelle godsvogne og den afstand de eller deres aksler tilbagelægger på en bestemt strækning. Præmien bør gives til alle støjsvage godsvogne (også dem, der allerede opfylder de tekniske specifikationer for interoperabilitet), således at godsvognsejere, der investerer i en fornyelse af deres flåde ikke straffes, og for at fremme brugen af støjsvage vogne, da det kun er brugen af sådanne vogne, der fører til en nedbringelse af støjen. For strækninger, som ligger i støjfølsomme områder og/eller anvendes om natten kunne en yderligere præmie for støjsvage vogne give incitamenter til jernbanevirksomheder, så de tilpasser deres flådestyring til disse områders behov. Passagervogne kunne integreres i afgiftsordningerne, hvor det er relevant.

Konsekvensanalysen pegede på et praktisk problem i forbindelse med differentierede afgifter for benyttelse af banenettet, nemlig det forhold, at den enhed, som får præmien, ikke nødvendigvis er den samme, som den enhed, der er finansielt ansvarlig for at retrofitte. Da

¹³ Forslag til direktiv om ændring af direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer.

udlejning af vogne kan betragtes som værende et fungerende marked, forventes en tilsvarende tilpasning af lejepriserne: støjsvage vogne, som koster mindre i benyttelsesafgifter, vil kunne udlejes til højere priser på markedet, da der vil være større efterspørgsel efter dem. Et frivilligt tilsagn fra de berørte aktørers side kunne dog støtte dette forløb ved at sørge for gennemsigtighed af de finansielle strømme i forbindelse med retrofitting og afgifter.

Differentierede benyttelsesafgifter forudsætter et automatisk identifikationssystem og opkrævningssoftware, der er forbundet til identifikationssystemet og de nationale køretøjsregistre. Der er ikke behov for støjmålinger. Indførelsen af telematikapplikationer for jernbanegods i overensstemmelse med den relevante tekniske specifikation for interoperabilitet (TAF TSI)¹⁴ kunne tilvejebringe det tekniske grundlag for en sådan automatisk identifikation.

I henhold til jernbanesektorens strategiske plan for indførelsen i Europa (Strategic European Deployment Plan) implementeres alle funktioner, herunder også sporing af individuelle vogne, inden januar 2014. En stor del af funktionerne vil dog være til rådighed på et tidligere tidspunkt.

Indføres der ikkeharmoniserede støjdifferentierede benyttelsesafgifter i de enkelte lande, risikeres det, at de ikke er effektive, idet de ikke giver jernbanevirksomhederne et tilstrækkeligt incitament, hvis der kun er nogle medlemsstater, som indfører ordningerne, hvis tidsplanerne ikke harmoniserer med hinanden, og hvis forskellige typer støjsvage vogne behandles forskelligt. De administrative udgifter for ikkeharmoniserede ordninger ville også være unødigt høje. Dette instrument, som tilvejebringer de nødvendige incitamenter til retrofitting, må derfor indføres samtidigt og være obligatorisk og harmoniseret i alle berørte medlemsstater. Foruden en harmonisering af afgiftsordningers vigtigste elementer er der behov for at udvikle et fælles støjklassificeringssystemer for godsvogne.

Der er behov for en fælles indsats fra jernbanesektoren, medlemsstaterne og Europa-Kommissionen for at indføre differentierede afgifter for benyttelsen af banenet:

I forbindelse med omarbejdningen af direktiv 2001/14/EF vil Kommissionen foreslå lovkrav for indførelsen af differentierede afgifter for benyttelsen af banenet.

Infrastrukturforvalterne vil tilpasse afgiftsordningerne, så de stemmer overens med Fællesskabets lovgivning. Herudover er de ansvarlige for installationen af identifikationssystemer og de nødvendige it-værktøjer. Færdiggørelsen af retrofittingprogrammerne forventes i slutningen af 2015, hvorved der går ud fra en tidshorisont på tre år til at udskifte bremseklodserne.

Med henblik på at forberede indførelsen af differentierede afgifter for benyttelsen af banenet vil Kommissionen igangsætte en undersøgelse, der tager sigte på at udvikle og harmonisere vigtige elementer i ordningerne.

4.2. Indførelse af støjemissionslofter som det næste skridt

Støjmissionslofterne begrænser de gennemsnitlige støjemissioner inden for et fastlagt tidsinterval på visse steder langs en banestrækning. Den nuværende støjemission kunne f.eks. fastsættes som et loft for at forhindre, at der kommer mere støj, hvis jernbanegodstransporten

¹⁴ Forordning (EF) nr. 62/2006 af 23. december 2005 (EUT L 13 af 18.1.2006, s. 1).

vokser. I henhold til direktiv 2002/49/EF er medlemsstaterne kompetente til at fastsætte sådanne lofter for støj.

Fastsættelsen af et støjmissionsloft overlader det til jernbanesektoren at finde de optimale løsninger: en jernbanevirksomhed kan anvende støjsvage køretøjer for at øge togenes antal og/eller hastighed uden at overskride de fastsatte grænser. Støjmissionslofter udgør derfor et incitament til at anvende støjsvage køretøjer. Støjmissionslofter kunne målrettes mod støjplagede områder i det europæiske banenet og mod følsomme aften- og nattetimer. Instrumentet omfatter også infrastrukturrelaterede foranstaltninger, og indgår dermed i en helhedstilgang til nedbringelsen af jernbanestøj.

Med sigte på at bibeholde den støjreduktion, der nås med retrofitting, anbefaler Europa-Kommissionen medlemsstaterne som det næste skridt at indføre støjmissionslofter for de store godstransportstrækninger, når de indledende retrofittingprogrammer er afsluttet. Der bør dog gennemføres cost/benefit-analyser, før dette instrument indføres, så der kan tages højde for den støjreduktion, der allerede er opnået med retrofitting og med andre midler på det pågældende tidspunkt.

4.3. Frivillige tilsagn fra jernbanesektorens side

Samtidige frivillige tilsagn kan sikre, at differentierede afgifter for benyttelsen af banenet bliver effektive og bidrage til at fremskynde deres indførelse, endnu inden lovkravene herom træder i kraft.

Et frivilligt tilsagn fra jernbanevirksomheder om, at de videregiver de støjpræmier, som de modtager fra infrastrukturforvalterne til godsvognsejerne (hvis de ikke anvender egne vogne), vil understøtte markedsmekanismerne, så det sikres, at støjpræmien kan bruges til at finansiere udgifterne til retrofitting.

Herudover ville frivillige tilsagn fra sektoren om at etablere og gennemføre individuelle retrofittingprogrammer hurtigst muligt føre til en bedre samordning af de enkelte aktiviteter og hæve foranstaltningens profil.

Ud over de lovgivningsmæssige aktiviteter **foreslår Kommissionen en frivillig indførelse af differentierede benyttelsesafgifter for banenettet** med henblik på at nedbringe jernbanestøjen hurtigst muligt (jf. afsnit 4.1). De frivillige ordninger, som gennemføres af "foregangslande", må samordnes på europæisk niveau. Til dette formål kan Kommissionen udsende passende retningslinjer og oprette ekspertgrupper.

Europa-Kommissionen opfordrer jernbanesektoren til ufortøvet at afgive sådanne frivillige tilsagn.

4.4. Nedbringelse af omkostningerne ved retrofitting

Betydelige investeringsudgifter og yderligere vedligeholdelsesudgifter er blevet udpeget som den vigtigste hindring for retrofitting. Eksempler fra Portugal og Det Forenede Kongerige, hvor godsvogne er blevet udstyret med kompositbremseklodser (der ikke er UIC-typegodkendt), viser dog, at det er muligt at foretage en omkostningsneutral retrofitting.

Nutidens teknologi kan helt klart ikke anses for tilstrækkelig til en retrofitting i europæisk størrelsesorden. **Kommissionen opfordrer derfor industrien til at videreudvikle kompositbremseklodser i nært samarbejde med jernbanevirksomhederne og**

godsvognsejerne med henblik på at nedbringe omkostningerne væsentligt. **Kommissionen vil fortsat støtte hensigtsmæssige forsknings- og demonstrationsprojekter inden for rammerne af bestående programmer som det syvende rammeprogram og LIFE+-programmet.**

I løbet af den offentlige høring blev der igen peget på, at afklaring, vurdering og fremskynding af typegodkendelsesprocedurerne for kompositbremseklodser er en vigtig ledsageforanstaltning, som også fører til lavere retrofittingudgifter. **Kommissionen vil derfor i et nært samarbejde med Det Europæiske Jernbaneagentur gennemgå den nuværende godkendelsesproces med henblik på at gøre den mere effektiv og gennemsigtig og hurtigere.**

4.5. Overvågning af retrofitting og virkningerne heraf

Støjkortlægningen i forbindelse med direktiv 2002/49/EF og de data, som medlemsstaterne fremsender til Kommissionen, bør bruges til at vurdere retrofittingprogrammernes succes: målt i forhold til 2007-kortene som basislinje kan retrofittingprogrammernes effektivitet overvåges, og behovet for støjmissionsgrænser kan evalueres.

Medlemsstaterne rådes til på deres side at overveje retrofittingprogrammer stimuleret af differentierede afgifter for benyttelsen af banen i støjhandlingsplanerne under direktiv 2002/49/EF.

Herudover vil Kommissionen overvåge fremgangen med at gennemføre de foreslåede foranstaltninger og forløbet af retrofittingindsatsen. **Senest tre år efter vedtagelsen af meddelelsen fremlægger Kommissionen en rapport om de foranstaltninger, jernbanesektoren har truffet.**

4.6. Oprettelse af ekspertgrupper

Indførelsen af støjdifferentierede afgifter for benyttelsen af banen forudsætter et omfattende teknisk arbejde og harmonisering, så **Kommissionen opretter passende ekspertgrupper** og sikrer sig deres samarbejde for at de kan bistå den med at udarbejde retningslinjer. Ekspertgrupperne skal bl.a. arbejde inden for områderne udvikling af godsvognsklassificeringssystemer, specifikationer for identifikationssystemer, harmonisering af støjrelaterede afgiftsordninger og overvågning af retrofittingens forløb og virkninger.

5. ANDRE FORANSTALTNINGER TIL NEDBRINGELSE AF JERNBANESTØJ

Dette initiativ er fokuseret på én specifik foranstaltning til nedbringelse af jernbanestøj: retrofitting af jernbanegodsvogne med støjsvage bremseklodser. Selv om denne foranstaltning generelt anses for at være virksom og omkostningseffektiv, kan den ikke løse alle problemer med jernbanestøj i Europa.

Kommissionen vil derfor ud over dette initiativ vurdere andre foranstaltninger og drøfte dem med eksperter, medlemsstaterne og interesseparter og derefter gennemføre dem, hvis de er hensigtsmæssige. Det gælder for eksempel:

- Som fastslået af eksperterne⁴, er infrastrukturrelaterede foranstaltninger (f.eks. slibning eller dæmpning af skinnerne) og yderligere foranstaltninger et vigtigt supplement til foranstaltninger for rullende materiel ("glatte hjul på glatte skinner"). Kommissionen

opfordrer medlemsstaterne og jernbanesektoren til at indføre dem parallelt med de andre foranstaltninger.

- Der er behov for en jævnlig revision af støj-TSI'en for at tage højde for den tekniske udvikling, idet der ud over kompositbremseklodser også udvikles andre støjsvage teknologier til rullende materiel.
- Der kan også gives statsstøtte til interoperabilitet¹⁵, hvis det kan bidrage til at fjerne tekniske handelshindringer på det europæiske marked for jernbanetjenester. I sådanne tilfælde omfatter de støtteberettigede udgifter alle investeringer i støjbegrænsning, både i forbindelse med jernbaneinfrastruktur og rullende materiel. Alternativt kan der også blive tale om statsstøtte i forbindelse med miljøbeskyttelse¹⁶.

¹⁵ Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til jernbanevirksomheder, vedtaget af Europa-Kommissionen den 30. april 2008.

¹⁶ EF-rammebestemmelser for statsstøtte til miljøbeskyttelse (EUT C 82 af 1.4.2008, s. 1).