

ES

ES

ES



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 8.7.2008
COM(2008) 432 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL
CONSEJO**

Medidas de reducción del ruido ferroviario aplicables a la flota existente

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

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

Medidas de reducción del ruido ferroviario aplicables a la flota existente

1. INTRODUCCIÓN

El problema del ruido ferroviario

El ruido es una de las amenazas más extendidas para la salud pública en los países industrializados. La reducción del ruido es, por tanto, necesaria no sólo por motivos de comodidad, sino también para disminuir sus efectos nocivos para la salud, por ejemplo problemas cardiovasculares y deterioro de las facultades cognitivas.

A pesar de que el ferrocarril se considera en general uno de los modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente, la contribución del transporte por ferrocarril a la contaminación acústica es significativa: alrededor del 10 % de la población resulta expuesta a niveles de ruido por encima del umbral de «graves molestias»¹.

En algunas regiones europeas existe una fuerte oposición pública al ruido causado por el ferrocarril y se exigen iniciativas políticas para atenuarlo. Si no se toman medidas para solucionar este problema, podría llegarse a introducir restricciones del tráfico ferroviario en los corredores europeos más importantes, en particular en el caso de los trenes de mercancías; los embotellamientos resultantes afectarían negativamente a las economías europeas. Por otro lado, una posible sustitución modal (transporte por carretera en lugar de ferrocarril) en estos corredores agravaría las consecuencias para el medio ambiente, sobre todo en cuanto a emisiones de gases de efecto invernadero, ya que las emisiones específicas de CO₂ del transporte de mercancías por ferrocarril son notablemente más bajas que las del transporte de mercancías por carretera. Ello sucedería además en un momento en el que la Comunidad está estudiando la oportunidad de desarrollar una red ferroviaria con prioridad para el transporte de mercancías².

Medidas adoptadas

La Comunidad Europea ya ha abordado este problema, adoptando medidas en los ámbitos de la interoperabilidad ferroviaria y del medio ambiente.

La Directiva 2002/49/CE sobre el ruido ambiental³ prevé la elaboración de mapas estratégicos de ruido (para junio de 2007) y de planes de acción (para junio de 2008) para los grandes ejes ferroviarios y aglomeraciones urbanas.

¹ Agencia Europea del Medio Ambiente: TERM 2001. Según esta publicación, el 30 % de la población sufre importantes molestias a causa del ruido del tráfico por carretera.

² Comunicación COM(2007) 608 de la Comisión «Hacia una red ferroviaria con prioridad para las mercancías».

³ Directiva 2002/49/CE (DO L 189 de 18.7.2002, p. 12).

En 2003, los expertos⁴ señalaron que el ruido de rodadura de los vagones de mercancías es la principal fuente de ruido ferroviario. La tecnología de frenado que se utiliza actualmente (fricción de zapatas de freno de metal fundido sobre la superficie de las ruedas) crea rugosidades en la superficie de las ruedas, lo que provoca un elevado nivel de vibración de las vías y las ruedas. Como los trenes de mercancías circulan con frecuencia por la noche, su emisión acústica tiene un impacto aún mayor.

Los expertos recomendaron que se otorgara prioridad a las medidas en la fuente (vehículos y vías), que resultan más rentables. No obstante, según cifras recientes⁵, en Europa se destina cada año un total de 150-200 millones de euros a la construcción de pantallas acústicas. Estas pantallas podrían ser sin duda un elemento eficaz de los programas de reducción del ruido en caso necesario, por ejemplo en zonas urbanas densas. Si van acompañadas de medidas en la fuente, la longitud o la altura de estas pantallas podría reducirse, lo que supone un ahorro considerable.

Para solucionar los problemas en la fuente y garantizar la interoperabilidad de las líneas ferroviarias, la Comisión adoptó en diciembre de 2005 la especificación técnica de interoperabilidad referente al ruido del sistema ferroviario (ETI «Ruido»)⁶, que fija límites para el material rodante utilizado en la Unión Europea. Estos límites son aplicables al material rodante nuevo y renovado, en particular los vagones de mercancías, que deberán ir equipados con zapatas de freno de bajo nivel de ruido, que reduzcan las emisiones sonoras en torno a un 50 %.

Necesidad de nuevas medidas a nivel europeo

Sin embargo, habida cuenta de la prolongada vida útil del material rodante, se tardará varios años antes de poder reducir de manera sensible todas las emisiones sonoras de los trenes de mercancías de conformidad con la legislación en vigor, si no se introducen medidas adicionales en relación con la flota existente.

Actualmente, alrededor del 50 % del transporte de mercancías por ferrocarril es internacional, por lo que son muchos los vagones que recorren múltiples redes nacionales. Puesto que incluso un número reducido de vagones ruidosos tiene efectos importantes y determina el impacto sonoro, las estrategias nacionales de reducción del ruido no bastan para solucionar este problema. Asimismo, planteamientos nacionales diferentes podrían afectar negativamente a los corredores transfronterizos y conceder a algunos agentes ventajas competitivas sobre otros.

Por lo tanto, la manera más eficaz de reducir el ruido ferroviario es complementar las medidas ya adoptadas por los Estados miembros con una actuación comunitaria en este ámbito.

⁴ Grupo de trabajo «Emisiones sonoras del ferrocarril» de la Comisión Europea: Documento de debate sobre las estrategias y prioridades europeas para la reducción del ruido ferroviario, Bruselas 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 Decisión 2006/66/CE de la Comisión, de 23 de diciembre de 2005 (DO L 37 de 8.2.2006, p. 1).

2. OBJETIVOS Y ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA ACCIÓN COMUNITARIA

El objetivo de la acción comunitaria es reducir la exposición de los ciudadanos al ruido ferroviario, propiciando el establecimiento de programas de atenuación del ruido que limiten las emisiones sonoras de los trenes de mercancías sin comprometer la competitividad de este tipo de transporte, principalmente instalando frenos de bajo nivel de ruido en los vagones de mercancías como medida más rentable.

Esta medida debería afectar en principio a todos los vagones de mercancías europeos con un kilometraje anual superior a 10 000 km y a los que reste una vida útil de al menos cinco años. Dado su uso esporádico, los vagones con un kilometraje anual inferior a 10 000 km (15 % de la flota) representan menos del 3 % de las prestaciones globales del transporte de la flota de mercancías. Así pues, debería darse prioridad a la adaptación de los vagones con un kilometraje anual elevado, con el fin de conseguir cuanto antes la máxima reducción del ruido. De esta forma, se reduciría notablemente el coste de la adaptación sin comprometer el objetivo de reducir el ruido.

El plazo para llevar a cabo esta medida sería 2015. La evaluación de impacto⁷ demostró que sería viable adaptar la flota europea de vagones para esta fecha, siempre que se utilicen las tecnologías adecuadas.

Aunque la evaluación de impacto se centró en el ancho de vía de 1 435 mm (ya que en estas redes europeas de ancho estándar se necesitan medidas a nivel de la UE debido a la eficacia limitada de las medidas nacionales), las medidas propuestas también podrán aplicarse a los sistemas de vía ancha. En caso necesario, debe garantizarse la cooperación de los países vecinos.

3. ADAPTACIÓN: OBSTÁCULOS Y BENEFICIOS

En los últimos diez años, la industria ha desarrollado diversos tipos de zapatas de freno de material compuesto para sustituir a las zapatas convencionales de metal fundido, principal fuente de rugosidad de la vía y las ruedas. Estas zapatas permiten reducir el ruido de rodadura percibido hasta un 50 %. Las denominadas zapatas K⁸ son una tecnología probada que se utiliza en los vagones nuevos pero que implica elevados costes de instalación. Por ello, se están desarrollando otros tipos, las denominadas zapatas LL⁹, específicamente destinadas a la

⁷ *PriceWaterhouseCoopersAdvisory: Impact Assessment study on rail noise abatement measures addressing the existing fleet*. Informe final de diciembre de 2007.
http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm.

⁸ Las zapatas K son de material compuesto orgánico y poseen características de frenado diferentes de las de las zapatas convencionales. La adaptación requiere por tanto ajustes en el sistema de frenado, lo que implica costes iniciales adicionales de hasta 10 000 euros por vagón. Son muy eficaces para reducir el ruido (reducción de hasta 10 dB, equivalente al 50 %) y en general se consideran neutras en términos de costes en el caso de los nuevos vehículos.

⁹ Las zapatas LL sólo requieren leves ajustes del sistema de frenado. Están diseñadas para que sus características de frenado sean muy similares a las de las zapatas de metal fundido. Son de material compuesto orgánico o de metal sinterizado y consiguen una reducción del ruido similar a las zapatas K. Aunque se empezaron a desarrollar en 1999, en 2008 siguen sin obtener la homologación definitiva, porque se trata de una tecnología sumamente exigente.

adaptación. A principios de 2008, un tipo de zapatas K recibió la homologación UIC¹⁰ definitiva, mientras que tres tipos de zapatas LL cuentan con una homologación provisional.

Según el estudio de evaluación de impacto, hasta 370 000 vagones deben ser reacondicionados, de los cuales alrededor de dos tercios pertenecen a empresas ferroviarias tradicionales y un tercio a operadores privados (operadores de transporte combinado y pequeñas empresas ferroviarias).

Con la tecnología actual, la adaptación supondría una inversión del orden de 200-700 millones de euros (zapatas LL) o de 1 000-1 800 millones de euros (zapatas K) y unos costes de mantenimiento adicionales del orden de 200-400 millones de euros (agregados hasta 2025, para ambas tecnologías).

El principal beneficio de la adaptación es que se reducirían las emisiones sonoras de los trenes de mercancías hasta un 50 %, con la consiguiente disminución (alrededor de 16 millones menos) del número de personas muy afectadas por las emisiones sonoras del transporte ferroviario. Los resultados del estudio de los costes-beneficios revelan el nivel de los beneficios netos derivados de la adaptación (de 3 a 10 con respecto a los costes), sin tener en cuenta otras importantes ventajas no cuantificables, por ejemplo los ahorros que se obtendrían gracias a la reducción de los programas de control del ruido relacionado con la infraestructura, los menores costes de mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y la mayor eficiencia en la gestión de la flota.

El principal obstáculo para la adaptación de los vagones de mercancías a gran escala es de índole financiera, ya que aunque una mayoría está de acuerdo en que constituye la forma más rentable de reducir en gran medida el ruido ferroviario, las partes interesadas no disponen de recursos o incentivos suficientes para hacerlo.

4. MEDIDAS PARA APLICAR Y APOYAR LA ADAPTACIÓN

Con el fin de superar los obstáculos que dificultan la adaptación, la Comisión analizó diversas medidas y llegó a la conclusión de que la combinación de instrumentos es una vía más idónea y eficaz que la adopción de medidas individuales (véase el informe de la evaluación de impacto).

Se consideró que la mejor solución era combinar el pago de cánones por acceso a las vías diferenciados en función del ruido, la limitación de las emisiones sonoras y los compromisos voluntarios. Las principales ventajas de esta opción son: máximos beneficios en términos de reducción del ruido (con una relación costes/beneficios de hasta 10), costes potencialmente menores que con otros instrumentos, como subvenciones directas, y la posibilidad de aplicarla a los vagones matriculados en diferentes Estados miembros o incluso fuera de la UE. El sistema de cánones diferenciados, basado en el mercado, también ofrece incentivos a la priorización de los vagones muy utilizados. Además, la limitación de las emisiones sonoras

¹⁰ A falta de especificaciones técnicas europeas pertinentes, las zapatas de freno son homologadas por la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC). La UIC somete a ensayo las zapatas de freno conforme a sus especificaciones por lo que se refiere al rendimiento de frenado, la seguridad y aspectos operativos (tales como condiciones invernales rigurosas). Una vez superados con éxito los ensayos técnicos, se concede una homologación provisional; pueden iniciarse entonces los ensayos en servicio a mayor escala y, si los resultados son positivos, se concede la homologación definitiva.

podría aumentar la eficacia de esta modulación de los cánones, puesto que ofrece a las empresas ferroviarias más incentivos para proceder a la adaptación.

4.1. Introducción de cánones diferenciados por acceso a las vías

Conforme al objetivo de «fijar correctamente los precios»¹¹ como requisito fundamental para la tarificación eficaz del transporte, la introducción de cánones diferenciados por acceso a las vías constituye el principal elemento del conjunto de medidas para fomentar la adaptación de los vagones.

A nivel europeo, la Directiva 2001/14/CE¹² armoniza los principios de tarificación. Uno de estos principios es que los cánones por utilización de infraestructuras podrán tener en cuenta el coste del impacto ambiental de las operaciones ferroviarias, incluido el ruido. Cualquier modulación de los cánones debería reflejar en principio la magnitud de este impacto. Podrían utilizarse tres modelos básicos de tarificación diferenciada como incentivo:

- un *sistema de bonificación/penalización*, neutro en cuanto al coste, con un canon reducido para los vagones silenciosos y un canon más elevado para los ruidosos;
- un *sistema de bonificación*, consistente en un canon reducido para permitir la adaptación de los vagones existentes con un nivel elevado de emisiones sonoras; el administrador de las infraestructuras recibiría una compensación financiera del Estado miembro;
- un *sistema de penalización*, con un canon más elevado para los vagones ruidosos.

Como la Directiva 2001/14/CE no permite un aumento de la cifra global de ingresos (a menos que exista una tarificación comparable también para otros modos de transporte que compitan con el ferrocarril), el *sistema de penalización* sólo será viable cuando se aplique un canon comparable al transporte de mercancías por carretera. La propuesta de Directiva «Euroviñeta»¹³ introducirá una tasa sobre los costes externos aplicable al transporte de mercancías por carretera, lo que permitirá modular en mayor medida los cánones por acceso a las vías, en caso de que se aplique un canon comparable al transporte por carretera.

Por lo que se refiere al *sistema de bonificación*, el estudio de evaluación de impacto demostró que sería necesario, en un primer momento, ofrecer los incentivos económicos necesarios para que los propietarios de vagones modernicen la flota. Esta medida se justificaría por la necesidad de limitar la sustitución del ferrocarril por otros modos de transporte como consecuencia de la obligación del sector ferroviario de asumir los costes de adaptación de su flota.

El *sistema de bonificación* plantea el problema de la compatibilidad con la normativa en materia de ayudas estatales, habida cuenta de la compensación pública para las rebajas en los cánones por utilización de infraestructuras. Por este motivo, la aplicación de este sistema debería estar sujeto a condiciones claras y transparentes, por ejemplo:

¹¹ Comunicación de la Comisión «Ecologización del transporte».

¹² Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (DO L 75 de 15.3.2001, p. 29).

¹³ Propuesta de Directiva por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras.

- debería aplicarse durante un período limitado, para iniciar la adaptación y permitir la recuperación de la inversión inicial;
- debería concederse a todos los usuarios de manera equitativa y no discriminatoria;
- su intensidad debería ser proporcional a la finalidad, es decir, ofrecer un incentivo financiero en la fase inicial del programa de adaptación.

Los *sistemas de bonificación* podrían constituir una forma de ayuda estatal y en ese caso habrían de notificarse a la Comisión de conformidad con el artículo 88, apartado 3, del Tratado CE y evaluarse con arreglo a las directrices pertinentes.

Después de la fase inicial, que podría concluir cuando se hubieran adaptado la mayoría de los vagones en cuestión, ya no sería necesario un *sistema de bonificación*. En cambio, un *sistema de bonificación/penalización*, neutro en cuanto a los costes, podría suponer un incentivo para seguir adelante con los programas de adaptación y estimular la introducción de tecnologías de reducción del ruido más innovadoras, más allá de los valores límite actuales de la ETI.

Los cánones por acceso a las vías diferenciados en función del ruido, se aplicarían por vagón o por eje, en función de los kilómetros recorridos, en una determinada línea. La bonificación debería concederse a todos los vagones silenciosos (incluidos los que ya cumplen la especificación técnica de interoperabilidad), de modo que los propietarios que inviertan en la renovación de su flota no se vean penalizados y se fomente la utilización de vagones silenciosos, únicos que permiten reducir el ruido. Además, en el caso de las líneas ferroviarias de zonas sensibles al ruido y/o con tráfico nocturno, una bonificación adicional para los vagones silenciosos podría animar a las empresas ferroviarias a adaptar la gestión de su flota a las necesidades de estas zonas. Si procede, los vagones de pasajeros podrían integrarse en los sistemas de tarificación.

En la evaluación de impacto se señaló un problema práctico en relación con los cánones diferenciados: el hecho de que el beneficiario de la bonificación y el responsable financiero de la adaptación no tienen por qué ser necesariamente la misma entidad. Puesto que el alquiler de vagones puede considerarse un mercado viable, cabe esperar una adaptación correspondiente de los precios de alquiler: el precio de alquiler de los vagones menos ruidosos, que pagarían un canon inferior, sería más alto, porque se estaría más dispuesto a pagar. Con todo, el compromiso voluntario de los agentes implicados podría favorecer este proceso, garantizando la transparencia de los flujos financieros relacionados con la adaptación y los cánones.

Los cánones por acceso diferenciados requieren un sistema de identificación automático y programas informáticos vinculados a este sistema y a los registros nacionales de matriculación de vehículos. No se necesitan mediciones del ruido. El despliegue de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías por ferrocarril con arreglo a la especificación técnica de interoperabilidad (ETI-ATM)¹⁴ proporcionaría la base técnica de esta identificación automática.

Según el Plan Estratégico de Despliegue Europeo presentado por el sector ferroviario, todas las funciones, incluidas las referidas a los movimientos individuales de vagones, se aplicarán, a más tardar, en enero de 2014. Además, una gran parte de estas funciones estará disponible antes de dicha fecha.

¹⁴ Reglamento (CE) n° 62/2006 de 23 de diciembre de 2005 (DO L 13 de 18.1.2006, p. 1).

La introducción no armonizada de estos sistemas de cánones a nivel nacional correría el riesgo de no ser eficaz, ya que el incentivo para las empresas ferroviarias podría ser insuficiente si solo algunos Estados miembros introducen estos sistemas, los plazos son contradictorios y se dispensa un trato diferente a los diversos tipos de vagones silenciosos. Los costes administrativos de los sistemas no armonizados también serían innecesariamente elevados. Por tanto, conviene aplicar simultáneamente, de forma obligatoria y armonizada en todos los Estados miembros implicados, un instrumento que ofrezca los incentivos necesarios para la adaptación. Además de la armonización de los principales elementos de los sistemas de tarificación, debe desarrollarse un sistema común de clasificación del ruido para los vagones.

La aplicación de cánones diferenciados exige esfuerzos conjuntos por parte del sector ferroviario, los Estados miembros y la Comisión Europea:

Durante el proceso de refundición de la Directiva 2001/14/CE, la Comisión propondrá requisitos jurídicos para la aplicación de cánones por acceso a las vías diferenciados en función del ruido.

Los administradores de infraestructuras adaptarán los sistemas de tarificación de conformidad con la legislación comunitaria. Por otro lado, serán responsables de la instalación de sistemas de identificación y de las herramientas informáticas necesarias. Para finales de 2015 se espera haber concluido los programas de adaptación, habida cuenta del plazo de tres años previsto para la sustitución de las zapatas de los frenos.

A fin de preparar la aplicación de estos cánones, la Comisión pondrá en marcha un estudio para elaborar y armonizar los principales elementos de estos sistemas.

4.2. Segunda etapa: introducción de límites máximos de emisiones sonoras

Los máximos de emisiones sonoras fijan los límites de las emisiones medias en un determinado período y en un punto determinado de una línea ferroviaria. Por ejemplo, la emisión acústica actual podría tomarse como límite para impedir que aumente el ruido en caso de que crezca el transporte de mercancías por ferrocarril. De conformidad con la Directiva 2002/49/CE, los Estados miembros son jurídicamente competentes para fijar estos límites de ruido ambiental.

Los límites máximos de emisiones sonoras permiten al sector ferroviario buscar soluciones óptimas: las empresas ferroviarias pueden utilizar vehículos menos ruidosos para aumentar el número y/o la velocidad de los trenes sin sobrepasar los límites de ruido. Por consiguiente, es una medida que incita a utilizar vehículos poco ruidosos. Estos máximos de emisión podrían aplicarse directamente a los «puntos negros» en términos de ruido existentes en la red europea, así como a los períodos sensibles (vespertino y nocturno). Las medidas relacionadas con la infraestructura también están cubiertas por este instrumento, lo que implica un enfoque holístico en materia de reducción del ruido del transporte ferroviario.

Con objeto de mantener la reducción del ruido conseguida mediante la adaptación, la Comisión Europea recomienda a los Estados miembros que, como segunda etapa, fijen límites máximos de emisiones sonoras en las grandes líneas de transporte de mercancías por ferrocarril, una vez concluidos los programas de adaptación. No obstante, antes de introducir este instrumento, debería procederse a análisis de costes-beneficios para tener en cuenta la reducción del ruido ya lograda en ese momento por la adaptación y otras medidas.

4.3. Compromisos voluntarios del sector ferroviario

Los compromisos voluntarios pueden garantizar la eficacia de los cánones por acceso a las vías diferenciados en función del ruido y contribuir a acelerar su aplicación incluso antes de que entren en vigor los requisitos jurídicos.

Los compromisos voluntarios de las empresas ferroviarias para trasladar (cuando no utilicen vagones propios) a los propietarios de los vagones las bonificaciones que concedan los administradores de infraestructuras por reducir el ruido supondrán un apoyo a los mecanismos de mercado destinados a garantizar que estas bonificaciones puedan utilizarse para financiar los costes de la adaptación.

Además, los compromisos voluntarios del sector para crear y ejecutar lo antes posible programas individuales de adaptación mejorarán la coordinación de las diferentes actividades y la visibilidad de la acción.

Con el fin de reducir el ruido ferroviario cuanto antes, **la Comisión recomienda**, además de las actividades legislativas, **la aplicación voluntaria de cánones por acceso a las vías diferenciados en función del ruido** (según se indica en el apartado 4.1). Los sistemas voluntarios introducidos por los «pioneros» deberán coordinarse a nivel europeo. Con este fin, la Comisión podrá publicar directrices adecuadas y crear grupos de expertos.

La Comisión Europea insta al sector ferroviario a suscribir estos compromisos voluntarios sin demora.

4.4. Reducción de los costes de adaptación

Como principal obstáculo para la adaptación, se han mencionado los importantes costes de la inversión y del mantenimiento adicional. Sin embargo, los ejemplos de Portugal y el Reino Unido, que han instalado en los vagones de mercancías zapatas de freno de material compuesto (no homologadas por la UIC), demuestran que es posible una adaptación neutra en cuanto a costes.

Está claro que la tecnología actual no puede considerarse suficiente para llevar a cabo esta medida a escala europea. **Así pues, la Comisión insta a la industria a seguir desarrollando zapatas de material compuesto en estrecha colaboración con las empresas ferroviarias y los propietarios de vagones, con el fin de abaratar los costes. La Comisión continuará apoyando los proyectos pertinentes de investigación y de demostración en el marco de programas como el Séptimo Programa Marco y LIFE+.**

Igualmente, durante la fase de consulta pública, se puso de manifiesto la necesidad de clarificar, evaluar y acelerar los procedimientos de homologación de las zapatas de freno de material compuesto como medida de acompañamiento importante que también contribuirá a rebajar los costes de la adaptación. **La Comisión revisará por tanto el proceso actual de homologación en estrecha colaboración con la Agencia Ferroviaria Europea, con el fin de mejorar su eficacia, transparencia y rapidez.**

4.5. Supervisión de la adaptación y sus efectos

La elaboración de mapas de ruido prevista en la Directiva 2002/49/CE y los datos notificados por los Estados miembros a la Comisión deberían utilizarse para evaluar el éxito de los

programas de adaptación: tomando como referencia los mapas de 2007, se supervisará la eficacia de estos programas y la necesidad de fijar límites máximos de emisiones sonoras.

Se aconseja a los Estados miembros que, en el marco de los planes de acción contra el ruido previstos en la Directiva 2002/49/CE, se planteen la introducción de programas de adaptación, estimulados por un sistema de cánones diferenciados.

Además, la Comisión supervisará los progresos en la ejecución de las medidas propuestas y los programas de adaptación. **A más tardar tres años después de la adopción de la Comunicación, publicará un informe sobre las medidas adoptadas por el sector ferroviario.**

4.6. Creación de grupos de expertos

Puesto que para la aplicación de cánones diferenciados en función del ruido deben resolverse y armonizarse una serie de cuestiones técnicas, **la Comisión creará grupos de trabajo de expertos adecuados** que cooperarán con ella asistiéndola en la elaboración de material orientativo. Entre los ámbitos que deben abordar estos grupos de expertos cabe citar el desarrollo de sistemas de clasificación de vagones, la especificación de los sistemas de identificación, la armonización de los sistemas de tarificación en función del ruido y la supervisión de los progresos y el impacto de la adaptación.

5. OTRAS MEDIDAS ENCAMINADAS A REDUCIR EL RUIDO FERROVIARIO

La presente iniciativa se centra en una medida específica para reducir el ruido ferroviario: la instalación en los vagones de mercancías de zapatas de freno poco ruidosas. Aunque en general esta medida se considera muy eficiente y eficaz, no puede solucionar por sí sola todos los problemas del ruido ferroviario en Europa.

Por consiguiente, además de esta iniciativa la Comisión evaluará otras medidas, que se debatirán con expertos, los Estados miembros y los interesados, y que se ejecutarán si se consideran adecuadas. Por ejemplo:

- Según señalaron los expertos⁴, las medidas relacionadas con la infraestructura (por ejemplo, el amolado de carriles o el uso de amortiguadores), así como otras adicionales son importantes para complementar las relativas al material rodante («ruedas suaves sobre vías suaves»). La Comisión anima a los Estados miembros y al sector ferroviario a ejecutarlas paralelamente.
- Se considera necesario revisar periódicamente la ETI «Ruido» a la luz del progreso técnico, ya que, además de las zapatas de freno de material compuesto, se han desarrollado otras tecnologías silenciosas para el material rodante de mercancías.
- Asimismo, podrán concederse ayudas estatales a la interoperabilidad¹⁵ siempre y cuando contribuyan a eliminar las barreras técnicas en el mercado europeo de los servicios ferroviarios. En estos casos, los costes subvencionables serán todas las inversiones destinadas a reducir la contaminación acústica, tanto en las infraestructuras ferroviarias

¹⁵ Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales a las empresas ferroviarias, adoptadas por la Comisión Europea el 30 de abril de 2008.

como en el material rodante. Otra posibilidad sería utilizar ayudas estatales en favor del medio ambiente¹⁶.

¹⁶ Directrices comunitarias sobre ayudas estatales en favor del medio ambiente, DO C 82 de 1.4.2008, p. 1.