Mnenje Odbora regij – Direktiva o okoljskem hrupu – Nadaljnje ukrepanje

(2012/C 113/08)

ODBOR REGIJ

— pozdravlja dejanske koristi, ki jih je prinesla direktiva, vendar je razočaran, ker niti v direktivi niti v poročilu o njenem izvajanju niso posebej navedene lokalne in regionalne oblasti ter njihova ključna vloga pri preprečevanju premočnega hrupa;

— opozarja, da je obremenitev s hrupom zlasti lokalni problem, za katerega pa je predvsem potrebna evropska rešitev. V zvezi s tem poziva k oblikovanju ambiciozne evropske politike o emisijah hrupa v obliki evropskih ukrepov za zmanjšanje emisij pri viru;

— predlaga, da Komisija po temeljiti oceni učinka na lokalne in regionalne oblasti ter na podlagi zdravstvenih priporočil Svetovne zdravstvene organizacije določi sprožilne ali ciljne vrednosti;

— opozarja, da je treba medsebojno povezati in uskladiti različne zakonodajne instrumente, ki urejajo vprašanja, povezana s hrupom pri viru, zlasti kar zadeva vozila (predvsem avtomobile in tovornjake), ceste, železnice in letališča, ter odpraviti zakonodajne vrzeli – oblikovati bi bilo treba splošen pravni okvir;

— opozarja, da je treba lokalnim in regionalnim oblastem zagotoviti finančno pomoč in tehnične smernice, pa tudi dopolnilne evropske in nacionalne ukrepe za izvajanje politike EU o hrupu;

— poziva, da se pomisleki glede hrupa in obremenitve z njim upoštevajo v vseh ustreznih področjih in pobudah politik, zlasti pa v prihodnjem sedmem akcijskem programu EU za okolje ter v drugem akcijskem načrtu EU za okolje in zdravje, pa tudi v pobudah za trajnostni promet v okviru programov EU za regionalni razvoj in politik za prostorsko načrtovanje;

— predlaga Evropski komisiji, naj koncept upravljanja na več ravneh razširi še na druga področja, kot je obvladovanje hrupa. Za zgled bi bila lahko Konvencija županov.

Poročevalec	José MACÁRIO CORREIA (PT/EPP), župan mesta Faro
Referenčni dokument	Poročilo Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju direktive o okoljskem hrupu v skladu s členom 11 Direktive 2002/49/ES COM(2011) 321 final

I. POLITIČNA PRIPOROČILA

ODBOR REGIJ

A. *Splošna priporočila*

1. opozarja, kako pomembna sta preprečevanje obremenitve s hrupom in nadgradnja evropske politike o hrupu; ta je bila sprejeta 25. junija 2002 kot Direktiva 2002/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta oziroma direktiva o okoljskem hrupu (v nadaljnjem besedilu: direktiva);

2. pozdravlja dejanske koristi, ki jih je prinesla direktiva, kot so priprava kart hrupa, oblikovanje skupnih kazalnikov, ocena izpostavljenosti prebivalstva EU hrupu in imenovanje pristojnih organov za pripravo akcijskih načrtov;

3. pozdravlja poročilo Komisije o izvajanju direktive kot dobro izhodišče za njeno revizijo;

4. obžaluje, da nekatere države članice niso pravočasno pripravile zahtevanih kart hrupa in da je bilo treba za Malto začeti postopek za ugotavljanje kršitev;

5. izraža razočaranje, ker niti v direktivi niti v poročilu o njenem izvajanju niso posebej navedene lokalne in regionalne oblasti, ter izpostavlja njihovo ključno vlogo pri preprečevanju premočnega hrupa; zato si želi polno sodelovati pri razvoju prihodnjih politik;

6. opozarja, da je obremenitev s hrupom zlasti lokalni problem, za katerega pa je predvsem potrebna evropska rešitev. V zvezi s tem poziva k oblikovanju ambiciozne evropske politike o emisijah hrupa v obliki evropskih ukrepov za zmanjšanje emisij pri viru;

7. znova poudarja, da je treba sprejeti cilje glede preprečevanje hrupa, ki so mu ljudje izpostavljeni v pozidanih območjih, javnih parkih ali drugih mirnih območjih v strnjenih naseljih, v mirnih območjih na deželi, blizu šol, bolnišnic in v bližini drugih stavb in območij, ki so občutljiva na hrup;

8. ugotavlja, da Komisija pri naštevanju posledic hrupa za zdravje ni jasno navedla tinitusa in hiperakuze (preobčutljivost na hrup), ki sta med najpogostejšimi posledicami izpostavljenosti hrupu, največkrat pa ju povzroči slabšanje sluha zaradi močnega hrupa. Zaradi tinitusa in/ali hiperakuze trpi vsaj 10 % prebivalstva, med njimi pa je zaradi visoke ravni hrupa tudi vse več mladih. Zato je nadvse pomembno, da je prebivalstvo seznanjeno, kakšne težave se lahko pojavijo zaradi izpostavljenosti hrupu;

9. ugotavlja, da na seznamu prejšnjih in prihodnjih pobud EU na tem področju ni ukrepov za zmanjšanje visokih ravni hrupa na nekaterih javnih krajih, kot so diskoteke;

10. opozarja, da je treba upoštevati zadnje podatke Svetovne zdravstvene organizacije glede vrednosti/razponov, ki se uporabljajo v kartah hrupa, in na podlagi katerih bi bilo treba območje poročanja za vrednosti kazalnika $L_{NOČ}$ znižati na 40 dB, vključiti pa bi bilo treba tudi socialne stroške hrupa cestnega, železniškega in letalskega prometa; poziva, naj se zadnji podatki Svetovne zdravstvene organizacije upoštevajo tudi v krivuljah, ki predstavljajo razmerje med izpostavljenostjo in stroški in ki se uporabljajo za izračun socialnih stroškov hrupa v prometu;

11. poziva, da se pomisleki glede hrupa in obremenitve z njim upoštevajo v vseh ustreznih področjih in pobudah politik, zlasti pa v prihodnjem sedmem akcijskem programu EU za okolje ter v drugem akcijskem načrtu EU za okolje in zdravje, pa tudi v pobudah za trajnostni promet v okviru programov EU za regionalni razvoj in politik za prostorsko načrtovanje.

B. *Obvladovanje hrupa pri viru*

ODBOR REGIJ

12. opozarja, da je treba medsebojno povezati in uskladiti različne zakonodajne instrumente, ki urejajo vprašanja, povezana s hrupom pri viru, zlasti kar zadeva vozila (predvsem avtomobile in tovornjake), ceste, železnice in letališča, ter odpraviti zakonodajne vrzeli – oblikovati bi bilo treba splošen pravni okvir;

13. se zaveda, da je treba odpraviti več pomanjkljivosti sedanje direktive, ter meni, da je nujno in primerno oblikovati primerjalne metodologije za merjenje hrupa, uporabo mrež za merjenje in spremljanje hrupa, vključno s standardiziranimi merili, sprožilne ali ciljne vrednosti, metode poročanja in ocenjevanja ter izvrševanja;

14. opozarja na potrebo po obvladovanju hrupa pri viru ter na stroškovno učinkovitost preprečevanja hrupa, pri čemer je treba izkoristiti tehnične dosežke in pri nadzoru obremenitve s hrupom upoštevati omejitve emisij, za razliko od zmanjševanja s tem povezanih posledic;

15. poudarja prednosti zmanjšanja hrupa zaradi prometa pri viru, saj bi to pomenilo nižje stroške lokalnih organov in organov, pristojnih za avtoceste, zlasti pri postavljanju protihrupnih zidov in nameščanju izolacije;

16. opozarja, da je treba omejitve emisij hrupa vključiti v politike za prostorsko načrtovanje in urbanistične politike, predvsem zaradi omejevanja hrupa cestnega prometa in hrupa iz soseščine;

17. opozarja, da je treba zmanjševanje hrupa vključiti med cilje za konkurenčen in z viri gospodaren prometni sistem, ki jih je Evropska komisija opredelila v beli knjigi *Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu*, in predlaga, da se pri tem uporabijo in ocenijo ukrepi na področju trajnosti, energetske učinkovitosti in kakovosti zraka z namenom zmanjšanja hrupa. Odbor poleg tega predlaga, da se za izvajanje bele knjige pripravi akcijski načrt s časovnim načrtom, ukrepi in roki ocenjevanja;

18. meni, da mora ambiciozna evropska politika o emisijah hrupa vsebovati vsaj naslednje ukrepe:

— v zvezi z novimi vozili: emisijske standarde za vse tipe vozil in motorjev (ki se uporabljajo na kopnem in pod zemljo, na vodi in pod vodo, v zraku itd.);

— v zvezi z obstoječimi vozili: ukrepe za zamenjavo starejših vozil in motorjev z manj hrupnimi modeli ter vgradnjo protihrupne tehnologije v tirna vozila;

— prenova metod testiranja: Odbor priporoča razvoj metod testiranja vozil in motorjev, ki testirajo emisije v dejanskih pogojih uporabe;

— razvoj in izboljšanje manj hrupnih pnevmatik;

19. poziva, naj prometni sektor upošteva cilje v zvezi z omejitvami emisij hrupa, po možnosti z uporabo tržnih instrumentov, kot so pristojbine za dostop ali uporabo (cestnega, železniškega, pomorskega ali letalskega) omrežja, da bodo tako onesnaževalci poravnali stroške hrupa, ki ga povzročajo;

20. priporoča, da se pri reviziji Direktive 70/157/EGS o hrupu motornih vozil in Direktive 2001/43/ES o hrupu pnevmatik ter v predlogih v zvezi s hrupom vozil kategorije L, ki se urejajo z Direktivo 97/24/ES, sprejmejo skupna strategija in bolj daljnosežni cilji glede zmanjševanja hrupa, ter poziva, naj se pripravijo ukrepi, s katerimi bi prebivalcem v okolici letališč načeloma omogočili vsaj sedem ur tišine;

21. pozdravlja nedavni razvoj na področju novega sistema označevanja pnevmatik, na podlagi katerega bodo lahko potrošniki, upravljavci voznih parkov in javni organi izbirali pnevmatike, ki povzročajo najmanj hrupa; v tem okviru predlaga, da se z oznakami potrošnikom omogoči tudi, da vrsto pnevmatike izberejo tako na podlagi hrupa, ki ga povzročajo, kot porabe goriva; predlaga tudi, da se takšne oznake uskladijo z jasnimi evropskimi standardi za vozila, ki bodo skupaj z uporabo ustreznih tehnologij omogočili, da se raven hrupa na cestiščih zmanjša za polovico (10 dB); vendar poudarja posebnost severnih držav članic, kjer se za zagotovitev prometne varnosti v nujnih primerih – pozimi in v drugih izrednih vremenskih razmerah – lahko uporabljajo posebne vrste pnevmatik, na primer s kovinskimi bodicami (ježevke) ali brez;

22. ugotavlja, da je treba pri razvoju tihe zgornje plasti cestišč upoštevati lokalne podnebne in vremenske razmere ter izboljšanje obstojnosti zgornje plasti na sredstva proti drsenju (sol za posipanje cest, ježevke);

23. opozarja na velik pomen Direktive 2000/14/ES o emisijah hrupa v okolje, ki ga povzroča oprema, ki se uporablja na prostem;

24. se zaveda, da je treba sedanji vozni park čim prej (najpozneje pa do leta 2020) zamenjati ali prilagoditi ter poskrbeti za spodbujanje uporabe tišje opreme. S tržnimi instrumenti, kot so pristojbine za uporabo prog, bi morali zagotoviti, da bodo onesnaževalci poravnali stroške hrupa, ki ga povzročajo. Če se izkaže, da tržni instrumenti niso dovolj, je treba srednjeročno predvideti dodatne ukrepe, kot je prepoved uporabe voznega parka, ki ni opremljen z najmanj hrupnimi napravami. OR želi v zvezi s tem zlasti omeniti revizijo strategije EU za zmanjšanje hrupa železniškega prometa, pri čemer je treba opozoriti na tovrstne pilotne projekte, ki se že izvajajo v Nemčiji in na Nizozemskem;

25. opozarja, da je treba stanje na mestnih območjih izboljšati s spodbujanjem tišjih načinov prevoza, med drugim z uporabo hibridnih in električnih avtomobilov ter s tišjim in bolj trajnostnim javnim prevozom;

26. priporoča sprejetje ukrepov urbanističnega načrtovanja, kot so uvedba tramvajev in drugih vrst javnega prevoza, vključno s podzemnimi prevoznimi sistemi, spodbujanje kolesarjenja in pešačenja, omejitev avtomobilskega prometa in hitrosti vozil, programi zelenih javnih naročil ter zagotavljanje, da imajo lokalne in regionalne oblasti ustrezne spodbude in primerne informacije o mehanizmih EU za financiranje.

C. ***Izzivi prihodnje direktive o okoljskem hrupu***

ODBOR REGIJ

27. poziva k reviziji Priloge V direktive, v kateri so v alinejah določene minimalne zahteve v zvezi z akcijskimi načrti o hrupu, pa tudi Priloge VI, ki določa, katere podatke je treba v ta namen poslati Evropski komisiji, zato da bi zagotovili širše in učinkovitejše upoštevanje direktive ter boljšo primerljivost med državami članicami;

28. predlaga, da se na ravni EU standardizirajo orodja in metodologije za pripravo in/ali dejansko izvajanje akcijskih načrtov o hrupu, pri čemer naj bi vključili čim več različnih akterjev, od raziskovalnih inštitutov in univerz do lokalnih in regionalnih oblasti, njihovo delovanje pa bi usklajevala ena sama agencija EU;

29. v zvezi s tem poudarja, da organ, ki je pristojen za izdelavo akcijskega načrta o hrupu, ni vedno pristojen tudi za njegovo izvajanje, zato je treba temu posvetiti več pozornosti;

30. predlaga Evropski komisiji, naj koncept upravljanja na več ravneh razširi še na druga področja, kot je obvladovanje hrupa. Za zgled bi bila lahko Konvencija županov;

31. poziva k čimprejšnjemu zaključku projekta CNOSSOS-EU (*Common Noise Assessment Methods in Europe* – skupne metode ocenjevanja hrupa v Evropi), da bo mogoče uvesti usklajeno metodo ocenjevanja za vse karte hrupa za cestni in železniški promet ter industrijo in za letalski promet;

32. predlaga, da Komisija po temeljiti oceni učinka na lokalne in regionalne oblasti ter na podlagi zdravstvenih priporočil Svetovne zdravstvene organizacije določi sprožilne ali ciljne vrednosti, da bodo morale države članice ukrepati takoj, ko bo dosežena določena raven hrupa;

33. ima pridržke v zvezi z evropskimi standardi emisij hrupa, če se ti ne bodo obravnavali v okviru celostne politike o emisijah hrupa. Lokalne in regionalne oblasti morajo te evropske standarde izpolnjevati, čeprav lokalni in regionalni ukrepi pri tem pogosto ne zadostujejo. Morebitna uvedba tovrstnih standardov emisij je zato mogoča le v okviru splošne evropske politike o hrupu z jasno povezavo politik o emisijah in imisijah. Odbor predlaga naslednje ukrepe:

— pripravo tematske strategije za hrup, ki bo opredelila evropsko politiko o hrupu (s časovnim načrtom, ukrepi in razporedom ocenjevanja);

— zagotovitev, da je raven ambicioznosti direktive o okoljskem hrupu usklajena z ambicioznostjo ukrepov EU za zmanjšanje emisij hrupa pri viru;

— razvoj politike EU o emisijah pred pregledom direktive. Nenazadnje bo trajalo nekaj let, preden bodo ukrepi EU za zmanjšanje emisij pri viru imeli učinke;

— pregled direktive o okoljskem hrupu;

34. opozarja, da je treba ponovno določiti že priporočene vrednosti iz zelene knjige o prihodnji politiki o hrupu, ki v sedanjo direktivo niso vključene in ki jih zadnje študije Svetovne zdravstvene organizacije potrjujejo kot cilje za zaščito; upoštevati je treba tudi, da hrup iz različnih virov deluje kumulativno ter da je treba pri načrtovanju novih projektov izhajati iz dolgoročnih ciljnih vrednosti Svetovne zdravstvene organizacije;

35. priporoča izboljšanje sinergij med politikami o hrupu in kakovosti zraka (tako direktiva EU o kakovosti zraka kot tudi direktiva o okoljskem hrupu vsebujeta obveznosti v zvezi z akcijskimi načrti); s tem bi namreč spodbudili bolj učinkovito skupno ukrepanje;

36. predlaga, da se po temeljiti oceni učinka na lokalne in regionalne oblasti določijo cilji za zmanjšanje izpostavljenosti hrupu, podobno kot za onesnaževanje ozračja in podnebne spremembe, vključno s ciljem za najmanj 15-odstotno zmanjšanje števila prebivalcev, ki so izpostavljeni nočnemu hrupu v višini 55 dB, do leta 2023;

37. meni, da bi bilo pri pripravi prihodnjih kart hrupa vredno razmisliti o zmanjšanju vrednosti za L_{DVN} (40 dB) in $L_{NOČ}$ (35 Db);

38. poziva, da se pojasnijo nekateri koncepti v direktivi, zlasti izraza „strnjeno naselje“ in „mirna območja“.

D. ***Vloga lokalnih in regionalnih oblasti***

ODBOR REGIJ

39. opozarja, da je treba lokalnim in regionalnim oblastem zagotoviti finančno pomoč in tehnične smernice, pa tudi dopolnilne evropske in nacionalne ukrepe za izvajanje politike EU o hrupu;

40. ponovno opozarja na pomen vzpostavitve omrežja, kjer bi si lahko lokalne in regionalne oblasti izmenjevale informacije in izkušnje ter uvajale najboljše prakse, na voljo pa bi bile tudi posodobljene informacije v vseh jezikih;

41. priporoča, da se lokalnim in regionalnim oblastem zagotovi več kakovostnejših informacij, pa tudi orodja za pomoč in smernice za kumulativni prikaz hrupa iz različnih virov v združenih kartah; v skladu z načelom subsidiarnosti mora vsaka posamezna lokalna oblast sama imeti možnost odločati o tem, kako bo najbolje izvajala akcije za obveščanje;

42. predlaga, da se na lokalni in regionalni ravni organizirajo akcije za osveščanje in obveščanje o hrupu ter pripravijo javna posvetovanja in obravnave, da bi ljudje bolje razumeli, za kaj gre;

43. meni, da bi bilo treba vzpostaviti več partnerstev med lokalnimi in regionalnimi oblastmi ter lokalnimi nevladnimi organizacijami in združenji občanov, zlasti s podeljevanjem nagrad, saj bi lahko tudi na ta način opozorili na ustvarjalne ali stroškovno učinkovite ukrepe, ki se izvajajo po vsej EU.

E. ***Sklepne ugotovitve***

ODBOR REGIJ

44. poudarja, da so mejne vrednosti hrupa potrebne ne samo za zagotovitev visoke ravni zaščite, temveč tudi za preprečevanje izkrivljanja konkurence na enotnem trgu zaradi protihrupnih predpisov. Vendar pa je treba spoštovati načelo subsidiarnosti pri opredeljevanju sprožilnih in/ali ciljnih vrednosti, pri izvajanju direktive in pri morebitni uvedbi dodatnih ukrepov za primer preseganja mejne ravni hrupa, ob upoštevanju posledic teh ukrepov za lokalne in regionalne oblasti ter raznolikosti podnebnih razmer in drugih pogojev v Evropi;

45. poudarja, da morajo biti dodatni stroški in upravne obremenitve za podjetja in javne uprave sorazmerni, določiti pa jih je treba ob upoštevanju okoljskih koristi.

V Bruslju, 16. februarja 2012

Predsednica
Odbora regij
Mercedes BRESSO