A Régiók Bizottsága véleménye – A környezeti zajjal foglalkozó irányelv – A követendő út

(2012/C 113/08)

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

— üdvözli azokat a tényleges előnyöket, amelyeket az irányelv hozott, azonban csalódottságának ad hangot amiatt, hogy sem az irányelv, sem pedig a végrehajtásáról szóló jelentés nem tesz semmiféle konkrét utalást a helyi és regionális önkormányzatokra, sem pedig azok kulcsszerepére a túlzott zajkibocsátás elleni küzdelemben;

— véleménye szerint a zajszennyezés főként helyi probléma, amelynek megoldására azonban elsősorban európai szinten kell törekedni. Ebben az összefüggésben az RB sürgeti az Európai Bizottságot, hogy dolgozzon ki ambiciózus európai zajkibocsátási politikát olyan európai intézkedések formájában, melyek helyi szinten kezelik a problémát;

— javasolja, hogy az Európai Bizottság – a helyi és regionális önkormányzatokra vonatkozó alapos hatásvizsgálatot követően – határozzon meg a WHO egészségügyi ajánlásain alapuló küszöb- és célértékeket;

— hangsúlyozza, hogy átfogó jogi keretrendszer kidolgozása révén össze kell kapcsolni a zajforrással kapcsolatos kérdéseket szabályozó különböző jogalkotási eszközöket, komplementaritást kell biztosítani közöttük, és pótolni kell a jogalkotási hiányosságokat, különösen a gépjárművek (főként a személygépkocsik és a kamionok), utak, vasútvonalak és repülőterek esetében;

— hangsúlyozza, hogy fontos a helyi és regionális önkormányzatokat pénzügyi támogatással és technikai útmutatással ellátni, valamint egymást kiegészítő uniós és nemzeti intézkedéseket hozni a zajszennyezésre vonatkozó uniós politika alkalmazása érdekében;

— kéri, hogy a zaj és a zajszennyezés kérdéskörét illesszék be valamennyi vonatkozó politikai folyamatba és kezdeményezésbe, elsősorban a jövőbeli 7. környezetvédelmi cselekvési programba, valamint az EU környezetvédelemmel és egészségüggyel foglalkozó második cselekvési tervébe, illetve az EU regionális fejlesztési programjai és területrendezési politikái keretében zajló fenntartható közlekedési kezdeményezésekbe;

— javasolja, hogy az Európai Bizottság terjessze ki a többszintű kormányzás koncepcióját más területekre, így a zajra is. A Polgármesterek Szövetsége viszonyítási alap lehetne ebben a vonatkozásban.

Előadó	José MACÁRIO CORREIA (PT/EPP), Faro polgármestere
Referenciaszöveg	A Bizottság jelentése az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a 2002/49/EK irányelv 11. cikkével összhangban a környezeti zajjal foglalkozó irányelv végrehajtásáról COM(2011) 321 final

I. **POLITIKAI AJÁNLÁSOK**

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

A. ***Általános megjegyzések***

1. hangsúlyozza a zajszennyezés elleni küzdelem, valamint az Unió zajjal kapcsolatos szakpolitikája kidolgozásának jelentőségét, mely az Európai Parlament és a Tanács 2002/49/EK irányelvének, azaz a környezeti zajról szóló irányelvnek a formájában 2002. június 25-én került elfogadásra;

2. üdvözli azokat a tényleges előnyöket, amelyeket a zajtérképek elkészítése, a közös mutatók kidolgozása, az európai lakosság zajnak való kitettségének a feltérképezése, illetve a cselekvési tervek elkészítésében illetékes szervek felállítása terén hozott az irányelv;

3. üdvözli az irányelv végrehajtásáról szóló európai bizottsági jelentést, melyet jó kiindulópontnak tekint az irányelv szükséges felülvizsgálatához;

4. sajnálattal tölti el, hogy egyes tagállamoknak nem sikerült elkészíteniük a kért zajtérképeket a meghatározott határidőre, és hogy jogsértési eljárást kellett indítani Málta esetében;

5. csalódottságának ad hangot amiatt, hogy sem az irányelv, sem pedig a végrehajtásáról szóló jelentés nem tesz semmiféle konkrét utalást a helyi és regionális önkormányzatokra, és hangsúlyozza az utóbbiak kulcsszerepét a túlzott zajkibocsátás elleni küzdelemben; szeretné, ha ezentúl bevonnák a jövőbeli politikák kidolgozásába;

6. az RB szerint a zajszennyezés főként helyi probléma, amelynek megoldására azonban elsősorban európai szinten kell törekedni. Ebben az összefüggésben az RB sürgeti az Európai Bizottságot, hogy dolgozzon ki ambiciózus európai zajkibocsátási politikát olyan európai intézkedések formájában, melyek helyi szinten kezelik a problémát;

7. megismétli, hogy célokat kell kidolgozni a beépített területeken, közparkokban vagy más háborítatlan területeken az agglomerációban, a vidéki térségekben, illetve az iskolák, kórházak és más zajérzékeny épületek és területek környékén tapasztalható zaj elleni küzdelem keretében;

8. megjegyzi, hogy az Európai Bizottság a zaj egészségre gyakorolt hatásainak felsorolásakor elmulasztja világosan kiemelni a zajnak való kitettség leggyakoribb hatásai közé tartozó fülzúgást (tinnitus), illetve zaj iránti túlérzékenységet (hyperacusis), amelyet gyakran a hallóképesség magas zajszinteknek való kitettség miatt bekövetkező csökkenése okoz. A lakosság legalább 10 %-a szenved ezen ártalmak egyikében vagy mindkettőben, és a jelenség a magas zajszintek miatt a fiatalok körében egyre gyakoribb. Igen fontos tehát a nagyközönség tájékoztatása arról, hogy milyen egészségi problémákat okozhat a zajnak való kitettség;

9. megjegyzi, hogy a területet érintő korábbi és jövőbeli uniós kezdeményezések felsorolásában nem szerepelnek az egyes nyilvános területeken, például diszkókban tapasztalható magas zajszintek csökkentésére irányuló fellépések;;

10. hangsúlyozza, hogy figyelembe kell venni az Egészségügyi Világszervezet (WHO) nemrégiben közzétett adatait a zajtérképeken alkalmazott értékeket/zajszinteket illetően, melyek szerint az L_{NIGHT} mutató értékeit 40 dB-re kell csökkenteni, továbbá tekintetbe kell venni a közúti, vasúti és légiközlekedési zaj társadalmi költségeit is. Szorgalmazza, hogy a WHO nemrégiben közzétett adatait építsék be azokba a kitettség-költség görbékbe is, amelyek a közlekedési zajból adódó társadalmi költségek kiszámításának alapjául szolgálnak;

11. kéri, hogy a zaj és a zajszennyezés kérdéskörét illesszék be valamennyi vonatkozó politikai folyamatba és kezdeményezésbe, elsősorban a jövőbeli 7. környezetvédelmi cselekvési programba, valamint az EU környezetvédelemmel és egészségüggyel foglalkozó második cselekvési tervébe, illetve az EU regionális fejlesztési programjai és területrendezési politikái keretében zajló fenntartható közlekedési kezdeményezésekbe;

B. ***A zaj forrásánál történő kezelése***

12. hangsúlyozza, hogy átfogó jogi keretrendszer kidolgozása révén össze kell kapcsolni a zajforrással kapcsolatos kérdéseket szabályozó különböző jogalkotási eszközöket, komplementaritást kell biztosítani közöttük, és pótolni kell a jogalkotási hiányosságokat, különösen a gépjárművek (főként a személygépkocsik és a kamionok), utak, vasútvonalak és repülőterek esetében;

13. elismeri, hogy fontos orvosolni a jelenlegi irányelv számos hiányosságát, és úgy véli, hogy szükséges és célravezető összehasonlító módszertanok kidolgozása a zajszintmérés, a hálózatoknak a zajszint mérésére és figyelésére – szabványosított kritériumokkal – történő felhasználása, a küszöb- vagy célértékek, a jelentéstételi és értékelési módszerek, valamint a végrehajtás tekintetében;

14. megismétli, hogy a forrásánál kell kezelni a zajt, és kiemeli a megelőzés költséghatékonyságát a technikai előrelépések alkalmazása és a zajszennyezés-ellenőrzés kibocsátási határértékeinek tiszteletben tartása mellett, a következmények lehető legkisebbre való csökkentését tartva szem előtt;

15. hangsúlyozza a közlekedési zaj zajforrásnál való csökkentésének előnyeit mint a területi önkormányzatok és a közúti hatóságok kiadásai csökkentésének eszközét, elsősorban a zajvédelmi falak és a hangszigetelés kialakításával kapcsolatban;

16. kiemeli annak fontosságát, hogy beépítsük a zajártalmak mérséklésének célkitűzését a területrendezési és városfejlesztési politikákba, elsősorban annak érdekében, hogy forrásánál csökkentsük a közúti közlekedésből és a lakókörnyezetből eredő zajt;

17. aláhúzza annak jelentőségét, hogy a zajcsökkentést beépítsék a versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer célkitűzéseibe, ahogyan azt az Európai Bizottság *Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé* című fehér könyvében meghatározta; javasolja fenntarthatóság, energiahatékonyság és levegőminőség keretében hozott intézkedések zajcsökkentés alapján történő alkalmazását és értékelését. Az RB azt is javasolja, hogy a fehér könyv végrehajtása érdekében ütemtervet, intézkedéseket és értékelési tényezőket tartalmazó cselekvési tervet dolgozzanak ki;

18. az RB nézete szerint egy ambiciózus európai zajkibocsátási politikának legalább a következő intézkedéseket kellene magában foglalnia:

— az új járművek vonatkozásában: kibocsátási normákat minden (földön és föld alatt, vízen és víz alatt, levegőben stb. történő használatra szánt) jármű- és géptípus számára;

— a jelenlegi járművek vonatkozásában: intézkedéseket, amelyek az idősebb járművek és gépek kevésbé zajszennyező modellekre való lecserélésére, illetve a vasúti járműveknek a zaj csökkentését szolgáló technológiákkal való modernizálására irányulnak;

— a tesztelési módszerek megújítását. Az RB azt javasolja, hogy a járművek és gépek tesztelésére olyan módszereket dolgozzanak ki, amelyek a kibocsátásokat valós körülmények között (*real life conditions*) tesztelik;

— kevésbé zajszennyező gumiabroncsok ki- és továbbfejlesztését;

19. kéri, hogy a közlekedési ágazat gondoskodjon a zajártalom-csökkentési célkitűzések megvalósításáról, esetleg olyan gazdasági eszközök segítségével, mint a – közúti vagy vasúti – pályahasználati, hajózási, illetve – légi – hálózat-hozzáférési díjak, annak érdekében, hogy az okozók felvállalják az általuk előidézett zajból eredő költségeket;

20. javasolja, hogy összehangolt stratégiát és ambiciózusabb zajcsökkentő intézkedéseket dolgozzanak ki a gépjárművekből származó zajjal foglalkozó 70/157/EGK irányelv felülvizsgálata során, a gumiabroncsok által okozott zajjal foglalkozó 2001/43/EK irányelvben és a 97/24/EK irányelv által szabályozott L kategóriás járművek által okozott zajjal kapcsolatos javaslatokban; és kéri, hogy hozzanak intézkedéseket annak biztosítására, hogy a repülőterek közelében lakók éjjeli nyugalma alapvetően legalább hét órán át zavartalan legyen;

21. üdvözli a gumiabroncsok új címkézési rendszerével kapcsolatos legutóbbi előrelépéseket, melynek révén a fogyasztók, a flottamenedzserek és az állami hatóságok kiválaszthatják majd a zaj szempontjából legjobb teljesítményt nyújtó gumiabroncsokat; ezzel kapcsolatban javasolja, hogy a címkék tegyék lehetővé a fogyasztó számára azt is, hogy egy adott gumiabroncs zajteljesítményét az üzemanyag-fogyasztási értékekkel összevesse; továbbá javasolja, hogy a címkék kapcsolódjanak olyan, világosan kidolgozott európai járműszabványokhoz, amelyek révén – megfelelő útburkolat-technológiák alkalmazása mellett – a felére csökkenthetők a zajszintek (10 dB); emlékeztet egyben azokra a különleges szabályozásokra, amelyek az északi tagállamokban – a közlekedésbiztonság szükséghelyzetekben való garantálása érdekében – bizonyos gumiabroncsok használatának lehetőségére, így például a téli és egyéb szélsőséges körülmények között alkalmas szöges vagy anélküli gumiabroncsok használatára vonatkoznak;

22. a zajmentes burkolóanyagok fejlesztése során figyelembe kell venni a helyi időjárási és klímaviszonyokat, valamint a burkolatok kopásálló képességének javítását az esetleges csúszásmentesítő kezelésekkel (sózás, szöges téli gumi) szemben;

23. hangsúlyozza, hogy a kültéri használatra tervezett berendezések zajkibocsátására vonatkozó 2000/14/EK irányelv igen fontos intézkedés;

24. elfogadja, hogy szükség van a meglévő gördülőállomány mielőbbi cseréjére vagy kiigazítására legkésőbb 2020-ig, valamint a halkabb berendezések használatának ösztönzésére. Piaci alapú eszközöket, például vasúti pályahasználati díjakat kellene alkalmazni annak biztosítására, hogy az okozó fizesse meg az általa okozott zajártalom költségét. Ha a piaci alapú intézkedések elégtelennek bizonyulnak, középtávon további intézkedések is szóba jöhetnek, például a zajmentes technológiákkal fel nem szerelt gördülőállomány használatának betiltása. Az RB ebben az összefüggésben külön fel kívánja hívni a figyelmet az EU vasúti zajjal kapcsolatos szakpolitikájának felülvizsgálatára, valamint a Németországban és Hollandiában már futó, a vasúti közlekedés keltette zajjal kapcsolatos kísérleti projektekre;

25. felhívja a figyelmet arra, hogy csendesebb közlekedési módok, köztük a hibrid és elektromos autók, illetve a halkabb és fenntarthatóbb tömegközlekedés ösztönzése révén fontos javítani a városi térségek helyzetén;

26. javasolja, hogy fogadjanak el várostervezési intézkedéseket, köztük villamosokra és más tömegközlekedési, köztük földalatti eszközökre, a gépjárműforgalomnak és a járművek sebességének a korlátozására, a kerékpározás és a gyaloglás, illetve a zöld közbeszerzés előmozdítására vonatkozókat, valamint biztosítsák, hogy a helyi és regionális önkormányzatok megfelelő ösztönzőket és adekvát tájékoztatást kapjanak az EU finanszírozási mechanizmusaival kapcsolatban;

C. ***A környezeti zajról szóló jövőbeli irányelv által kezelendő kihívások***

27. kéri, hogy az irányelvvel való szélesebb körű és eredményesebb összhang, valamint az eredmények tagállamok közötti összehasonlíthatósága érdekében vizsgálják felül az irányelv V. mellékletét, mely röviden felsorolja a zajjal kapcsolatos cselekvési tervek minimumkövetelményeit, valamint a VI. mellékletet, mely meghatározza az Európai Bizottságnak e célból elküldendő információkat;

28. javasolja, hogy európai szinten szabványosítsák a zajjal kapcsolatos cselekvési tervek kidolgozását és/vagy aktuális végrehajtását megkönnyítő eszközöket és módszereket, az érdekelt felek – köztük kutatóintézetek, egyetemek, helyi és regionális önkormányzatok – széles körének bevonása mellett, egyetlen európai uniós ügynökség koordinálása alatt;

29. ebben az összefüggésben utal arra, hogy egyes esetekben a zajjal kapcsolatos cselekvési terv kidolgozásában illetékes szerv ugyanakkor nem felelős a terv végrehajtásáért is, és kéri, hogy erre a problémakörre fokozott figyelmet fordítsanak;

30. javasolja, hogy az Európai Bizottság terjessze ki a többszintű kormányzás koncepcióját más területekre, így a zajra is. A Polgármesterek Szövetsége lehetne a viszonyítási alap ebben a vonatkozásban;

31. kéri, hogy minél előbb véglegesítsék a CNOSSOS-EU projektet (közös zajértékelési módszerek Európában) annak érdekében, hogy harmonizált értékelési módszert lehessen bevezetni minden zajtérkép vonatkozásában a közúti, vasúti és ipari zaj, valamint a repülőgépek által okozott zaj esetében;

32. javasolja, hogy az Európai Bizottság – a helyi és regionális önkormányzatokra vonatkozó alapos hatásvizsgálatot követően – határozzon meg a WHO egészségügyi ajánlásain alapuló küszöb- és célértékeket, cselekvésre kötelezve ezáltal a tagállamokat, mihelyt egy zaj szintje elér egy adott értéket;

33. az RB fenntartásokkal fogadja a zajszennyezésre vonatkozó európai immissziós határértékeket, amennyiben azok nem képezik részét egy átfogó zajkibocsátási politikának. A helyi és regionális önkormányzatoknak ugyanis ezeket az európai normákat kell alkalmazniuk, míg a helyi és regionális intézkedések sokszor nem elegendőek ehhez. Ilyen immissziós határértékek esetleges bevezetését egy átfogó európai zajkibocsátási politika keretében lehet elképzelni, amely világosan összekapcsolja a kibocsátási és az immissziós politikát. Az RB a következőket javasolja:

— zajjal foglalkozó tematikus stratégia kidolgozása (ütemtervvel, intézkedésekkel és értékelési tényezőkkel), amely egy európai zajpolitika kialakítását célozza;

— a környezeti zajra vonatkozó irányelv ugyanolyan ambiciózus legyen, mint a zajforrásokra vonatkozó uniós intézkedések;

— uniós kibocsátási politika kidolgozása, melynek az irányelv felülvizsgálata előtt kell történnie. Eltart néhány évig ugyanis, amíg a zajforrásokra vonatkozó uniós intézkedések kifejtik hatásukat;

— a környezeti zajra vonatkozó irányelv felülvizsgálata.

34. hangsúlyozza, hogy fontos a jövőbeli zajpolitikáról szóló zöld könyvben már szereplő, és a WHO újabb tanulmányaiban a védelemmel kapcsolatos célkitűzésekként megerősített irányadó értékek visszaállítása, melyek kimaradtak a vizsgált irányelvből, valamint hogy tekintettel kell lenni arra, hogy a különböző forrásokból származó zajok összeadódva fejtik ki hatásukat. Azt is hangsúlyozza, hogy az új elképzelések tervezését a WHO hosszú távú célértékeire kell alapozni;

35. nagyobb szinergiákat javasol a zajjal és a levegőminőséggel kapcsolatos politikák között (mind a levegőminőségre vonatkozó uniós irányelv, mind a környezeti zajra vonatkozó irányelv tartalmaz kötelezettségeket cselekvési tervekkel kapcsolatosan), ezáltal hatékonyabb közös politikai fellépést lehetne megvalósítani;

36. javasolja, hogy a helyi és regionális önkormányzatokra vonatkozó alapos hatásvizsgálatot követően határozzanak meg célkitűzéseket a zajnak való kitettség mérséklésére – ahogyan az a légköri és klímaszennyezés esetében történt –, a célkitűzések között szerepeljen az 55 dB éjszakai zajszintnek kitett emberek számának legalább 15 %-kal való csökkentése 2023-ig;

37. úgy ítéli meg, hogy a jövőbeli zajtérképek elkészítésekor érdemes megfontolni az L_{DEN} (nappali-esti-éjszakai zajmutató) 40 dB-re és az L_{NIGHT} 35 dB-re történő csökkentését;

38. kéri az irányelvben szereplő néhány fogalom pontosítását, különösen az „agglomeráció” és a „háborítatlan területek” esetében;

D. ***A helyi és regionális önkormányzatok szerepe***

39. hangsúlyozza, hogy fontos a helyi és regionális önkormányzatokat pénzügyi támogatással és technikai útmutatással ellátni, valamint egymást kiegészítő uniós és nemzeti intézkedéseket hozni a zajszennyezésre vonatkozó uniós politika alkalmazása érdekében;

40. megismétli, hogy fontos hálózatot létrehozni a helyi és regionális önkormányzatok számára az információ- és tapasztalatcsere, illetve a legjobb gyakorlatok elfogadása céljából, mely naprakész, minden nyelven elérhető tájékoztatást biztosít;

41. javasolja, hogy több és jobb információval lássák el a helyi és regionális önkormányzatokat, valamint biztosítsanak számukra támogatási eszközöket és iránymutatást a különböző forrásból eredő kumulatív zaj kombinált térképen való megjelenítésével kapcsolatban. A szubszidiaritás elvéből kiindulva az egyes helyi önkormányzatokra kell hagyni, hogy a belátásuk szerinti lehető legjobb módon folytassanak információs kampányt;

42. javasolja, hogy indítsanak helyi és regionális szintű figyelemfelkeltő és tájékoztatási kampányokat a zajjal kapcsolatban, valamint tartsanak nyilvános konzultációkat és meghallgatásokat a helyzet alaposabb megértése és az emberek idevonatkozó ismereteinek bővítése érdekében;

43. erőteljesebb partnerségeket javasol a helyi és regionális önkormányzatok, a helyi NGO-k és a polgári érdekképviseleti szövetségek között, például díjak és jutalmak odaítélése révén, melyek szintén hozzájárulhatnak az EU-szerte alkalmazott kreatív vagy költséghatékony intézkedések előtérbe állításához;

E. ***Záró ajánlások***

44. hangsúlyozza, hogy a zajszintre vonatkozó határértékekre nemcsak a magas szintű védelem biztosítása, hanem a zajvédelem miatt fellépő belső piaci versenytorzulások elkerülése céljából van szükség. Alapvető azonban a szubszidiaritás elvének betartása a küszöb- és/vagy célértékek meghatározása során, az irányelv végrehajtásakor és a zajszinthatárok túllépése esetén további intézkedések bevezetésének megfontolása kapcsán, tekintettel arra, hogy az ilyen intézkedések milyen hatással vannak a helyi és regionális önkormányzatokra, valamint az európai éghajlati és más viszonyok sokszínűségére;

45. kiemeli, hogy a vállalkozásoknál és a közigazgatásnál újonnan jelentkező többletköltségeknek és adminisztratív terheknek arányosnak kell lenniük a környezeti előnyökkel.

Kelt Brüsszelben, 2012. február 16-án.

a Régiók Bizottsága
elnöke
Mercedes BRESSO