Regionų komiteto nuomonė. Aplinkos triukšmo direktyva. Tolesnis kelias

(2012/C 113/08)

REGIONŲ KOMITETAS

— teigiamai vertina direktyvos teikiamą realią naudą, tačiau reiškia nusivylimą, kad nei Aplinkos triukšmo direktyvoje, nei ataskaitoje dėl jos įgyvendinimo konkrečiai nepaminėtos vietos ir regionų valdžios institucijos, ir atkreipia dėmesį į itin svarbų jų vaidmenį mažinant pernelyg didelį triukšmą;

— pažymi, kad akustinė tarša yra visų pirma vietos problema, tačiau jai labai reikalingas Europos lygmens sprendimas; todėl ragina ES parengti plataus užmojo triukšmo valdymo politiką ir imtis Europos lygmens priemonių, kad problema būtų sprendžiama pradedant nuo jos šaltinio;

— siūlo Komisijai, nuodugniai įvertinus poveikį vietos ir regionų valdžios institucijoms, nustatyti PSO sveikatos rekomendacijomis paremtas orientacines ir tikslines vertes;

— atkreipia dėmesį, kad būtina tarpusavyje susieti skirtingas teisėkūros priemones, reglamentuojančias klausimus, susijusius su triukšmo šaltiniais (konkrečiai – su transporto priemonėmis, ypač su automobiliais ir sunkvežimiais, keliais, geležinkeliais ir oro uostais), užpildyti teisėkūros spragas ir užtikrinti, kad šios priemonės viena kitą papildytų, o tai bus galima padaryti sukūrus visaapimantį teisinį pagrindą;

— atkreipia dėmesį į tai, kaip svarbu suteikti regionų ir vietos valdžios institucijoms finansinę paramą ir techninę pagalbą, taip pat papildomas ES ir nacionalines priemones, kad būtų galima įgyvendinti ES triukšmo valdymo politiką;

— ragina į triukšmą ir akustinę taršą atsižvelgti visose su šiomis problemomis susijusiose strategijose ir iniciatyvose (ypač būsimoje septintojoje ES aplinkosaugos veiksmų programoje ir antrajame ES aplinkos ir sveikatos veiksmų plane) ir darniojo transporto iniciatyvose, kurios rengiamos pagal ES regioninės plėtros programas ir teritorijų planavimo politiką;

— siūlo Komisijai perkelti daugiapakopio valdymo modelį į kitas sritis, taip pat ir triukšmo. Šiuo atveju geras pavyzdys būtų Merų paktas.

Pranešėjas	José MACÁRIO CORREIA (PT / ELP), Faro meras
Pamatinis dokumentas	Komisijos ataskaita Europos Parlamentui ir Tarybai dėl Aplinkos triukšmo direktyvos įgyvendinimo pagal Direktyvos 2002/49/EB 11 straipsnį COM(2011) 321 final

I. **POLITINĖS REKOMENDACIJOS**

REGIONŲ KOMITETAS

A. ***Bendrosios pastabos***

1. teigia, kad būtinai reikia kovoti su akustine tarša ir toliau plėtoti Europos aplinkos triukšmo politiką, kuri pradėta vykdyti 2002 m. birželio 25 d. priėmus Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/49/EB, vadinamąją Aplinkos triukšmo direktyvą;

2. teigiamai vertina direktyvos teikiamą realią naudą – triukšmo žemėlapių sudarymą, bendrų rodiklių nustatymą, triukšmo poveikio ES gyventojams vertinimą ir kompetentingų institucijų, atsakingų už veiksmų planų sudarymą, įsteigimą;

3. teigiamai vertina Komisijos ataskaitą dėl direktyvos įgyvendinimo ir mano, kad ši ataskaita bus gera pradžia imantis būtino Aplinkos triukšmo direktyvos persvarstymo;

4. apgailestauja, kad kai kurios valstybės narės iki nustatyto termino nesudarė triukšmo žemėlapių (nors turėjo tai padaryti) ir kad Maltos atveju teko pradėti pažeidimų nagrinėjimo procedūrą;

5. reiškia nusivylimą, kad nei Aplinkos triukšmo direktyvoje, nei ataskaitoje dėl jos įgyvendinimo konkrečiai nepaminėtos vietos ir regionų valdžios institucijos, ir atkreipia dėmesį į itin svarbų jų vaidmenį mažinant pernelyg didelį triukšmą; todėl norėtų visapusiškai dalyvauti kuriant būsimą politiką;

6. pažymi, kad akustinė tarša yra visų pirma vietos problema, tačiau jai labai reikalingas Europos lygmens sprendimas; todėl ragina ES parengti plataus užmojo triukšmo valdymo politiką ir imtis Europos lygmens priemonių, kad problema būtų sprendžiama pradedant nuo jos šaltinio;

7. primena, kad reikia nustatyti tikslus mažinti triukšmą, kuris veikia žmones užstatytose teritorijose, viešuosiuose parkuose ar kitose tyliosiose aglomeracijų zonose, taip pat tyliosiose gamtos zonose, netoli mokyklų, ligoninių ir kitų triukšmui jautrių pastatų ir zonų;

8. atkreipia dėmesį, kad Komisija, vardydama triukšmo padarinius sveikatai nemini vieno iš labiausiai paplitusių triukšmo padarinių – tinito ir hiperakuzijos (padidėjęs jautrumas triukšmui), kurį dažnai sukelia klausos pablogėjimas dėl stipraus triukšmo. Nuo tinito ir (arba) hiperakuzijos kenčia mažiausiai 10 proc. gyventojų ir šis reiškinys dėl didelio triukšmo vis labiau plinta tarp jaunimo. Todėl labai svarbu plačiąją visuomenę informuoti apie su triukšmu susijusias sveikatos problemas;

9. atkreipia dėmesį, kad vardijant šioje srityje vykdytas ir būsimas ES iniciatyvas neminimi veiksmai, skirti dideliam triukšmui tam tikrose viešosiose vietose, pavyzdžiui, diskotekose, mažinti;

10. pabrėžia, kad reikia atsižvelgti į naujausius Pasaulio sveikatos organizacijos (PSO) duomenis dėl triukšmo verčių ir (arba) intervalų triukšmo žemėlapiuose – L_{NAKTIS} rodiklio vertės turėtų būti sumažintos iki 40 dB; taip pat primena, kad reikėtų atsižvelgti ir į kelių, geležinkelių ir oro eismo triukšmo socialines sąnaudas; ragina naujausius PSO duomenis įtraukti ir į buvimo sveikatai žalingoje aplinkoje sąnaudų kreives, pagal kurias apskaičiuojamos eismo keliamo triukšmo socialinės sąnaudos;

11. ragina į triukšmą ir akustinę taršą atsižvelgti visose su šiomis problemomis susijusiose strategijose ir iniciatyvose (ypač būsimoje septintojoje ES aplinkosaugos veiksmų programoje ir antrajame ES aplinkos ir sveikatos veiksmų plane) ir darniojo transporto iniciatyvose, kurios rengiamos pagal ES regioninės plėtros programas ir teritorijų planavimo politiką;

B. ***Triukšmo mažinimas pradedant nuo jo šaltinio***

12. atkreipia dėmesį, kad būtina tarpusavyje susieti skirtingas teisėkūros priemones, reglamentuojančias klausimus, susijusius su triukšmo šaltiniais (konkrečiai – su transporto priemonėmis, ypač su automobiliais ir sunkvežimiais, keliais, geležinkeliais ir oro uostais), užpildyti teisėkūros spragas ir užtikrinti, kad šios priemonės viena kitą papildytų, o tai bus galima padaryti sukūrus visaapimantį teisinį pagrindą;

13. pripažįsta, kad reikia pašalinti kai kuriuos dabartinės direktyvos trūkumus, todėl mano, jog būtina vystyti lyginamąją triukšmo matavimo, triukšmo matavimo ir stebėjimo tinklų naudojimo metodiką, įskaitant standartizuotus kriterijus arba tikslines vertes, ataskaitų teikimo ir vertinimo metodus bei vykdymo užtikrinimą;

14. teigia, kad triukšmą mažinti reikia pradedant nuo jo šaltinio ir kad triukšmo prevencija, kuri vykdoma pasinaudojus technikos pažanga ir laikantis triukšmo lygio apribojimų, nustatytų siekiant kontroliuoti akustinę taršą, yra ekonomiškai naudingesnė palyginti su triukšmo poveikio mažinimu;

15. pabrėžia, kad eismo keliamą triukšmą naudinga mažinti pradedant nuo triukšmo šaltinio, nes tai padės sumažinti savivaldybių ir kelius administruojančių įstaigų išlaidas, pirmiausia susijusias su triukšmo užtvarų ir izoliacijos įrengimu;

16. pabrėžia, kad labai svarbu akustinės taršos mažinimo klausimą įtraukti į teritorijų ir miestų planavimo politiką, visų pirma siekiant, kad kelių eismo ir aplinkinėse teritorijose vykdomos veiklos triukšmas būtų mažinamas pradedant nuo jo šaltinio;

17. pabrėžia, kad labai svarbu įtraukti triukšmo mažinimą į konkurencingos ir tausiai išteklius naudojančios transporto sistemos tikslus (apie šią sistemą Komisija kalba savo baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“); taip pat siūlo tvarumo, energijos vartojimo efektyvumo ir oro kokybės srityse taikyti ir vertinti tam tikras priemones, kuriomis siekiama mažinti triukšmą. Kad būtų užtikrintas baltosios knygos įgyvendinimas, Komitetas siūlo parengti veiksmų planą, kuriame būtų nustatyti terminai, priemonės ir vertinimo etapai;

18. Komitetas laikosi nuomonės, kad plataus užmojo ES triukšmo valdymo politika turėtų būti grindžiama bent jau šiomis priemonėmis:

— naujoms transporto priemonėms nustatyti taršos standartus, taikytinus visų tipų transporto priemonėms ir mechanizmams (naudojamiems ant žemės ir po žeme, ant vandens ir po vandeniu, ore ir kt.),

— esamų transporto priemonių atveju imtis veiksmų, kad senos transporto priemonės ir mechanizmai būtų pakeisti mažai triukšmo keliančiais modeliais, o bėginėse transporto priemonėse būtų sumontuota triukšmą mažinanti įranga,

— persvarstyti bandymo metodus. Komitetas rekomenduoja sukurti naujus transporto priemonių ir mechanizmų bandymo metodus, pagal kuriuos būtų galima išmatuoti taršą realiomis sąlygomis,

— kurti ir tobulinti mažai triukšmo keliančias padangas;

19. rekomenduoja transporto sektoriui nustatyti akustinės taršos mažinimo tikslus, galbūt taikant rinkos priemones, pavyzdžiui, įvesti prieigos prie tinklų (kelių, geležinkelių, jūrų ar oro kelių) arba naudojimosi jais mokestį, kad teršėjai sumokėtų už savo keliamą triukšmą;

20. rekomenduoja koordinuoti Direktyvos 70/157/EEB dėl motorinių transporto priemonių triukšmo ir Direktyvos 2001/43/EB dėl padangų triukšmo persvarstymą ir pasiūlymus, susijusius su L kategorijos transporto priemonių, reglamentuojamų Direktyva 97/24/EB, triukšmu, ir drąsiau nustatyti didesnius triukšmo mažinimo tikslus ir prašo imtis priemonių, kad oro uostų apylinkių gyventojams būtų užtikrintas ramus mažiausiai 7 valandų nakties poilsis;

21. teigiamai vertina pastaruosius poslinkius, susijusius su nauja padangų ženklinimo sistema, kuri suteiks vartotojams, transporto priemonių parkų vadovams ir valdžios institucijoms galimybę rinktis mažiausiai triukšmo keliančias padangas; šiomis aplinkybėmis siūlo, kad ženklinimas vartotojams suteiktų galimybę derinti padangų keliamo triukšmo ir sunaudojamų degalų savybes; be to, siūlo šį ženklinimą susieti su aiškiais Europos standartais, skirtais transporto priemonėms, kurios, kartu su tinkamomis kelio dangos technologijomis, galėtų perpus sumažinti (10 dB) triukšmą keliuose; nepaisant to, primena, kad šiaurinėse valstybėse narėse padėtis yra kiek ypatinga, nes čia, pavyzdžiui, žiemą ar esant kitokioms ekstremalioms sąlygoms, eismo saugumo tikslais kritiniu atveju gali būti naudojamos tam tikros padangų rūšys (dygliuotos arba nedygliuotos padangos);

22. nurodo, kad kuriant mažai triukšmo keliančią dangą reikia atsižvelgti į vietos klimato ir oro sąlygas ir gerinti dangos atsparumą naudojamoms apsaugos nuo slydimo priemonėms (druskai, dygliuotoms padangoms);

23. pabrėžia, kad Direktyva 2000/14/EB dėl lauko sąlygomis naudojamos įrangos į aplinką skleidžiamo triukšmo yra itin svarbi priemonė;

24. pripažįsta, kad kaip įmanoma greičiau ir ne vėliau kaip iki 2020 m. būtina pakeisti arba pritaikyti dabartinius geležinkelio riedmenis ir numatyti paskatas naudoti tyliau veikiančius įrenginius. Reikėtų panaudoti rinkos priemones, pavyzdžiui, mokesčius už galimybę naudotis geležinkeliu, kad teršėjai sumokėtų už savo keliamą triukšmą. Jeigu rinkos priemonių nepakaktų, vidutinės trukmės laikotarpiu reikėtų numatyti papildomas priemones, pavyzdžiui, draudimą naudoti riedmenis be mažiausią triukšmą užtikrinančių technologijų. Šiuo požiūriu Regionų komitetas atkreipia dėmesį į ES geležinkelių triukšmo politikos persvarstymą ir į Vokietijoje bei Nyderlanduose jau įgyvendinamus bandomuosius geležinkelių transporto keliamo triukšmo mažinimo projektus;

25. atkreipia dėmesį į tai, kaip svarbu gerinti gyvenimo miesto teritorijose kokybę skatinant tylesnes transporto priemones, įskaitant hibridinius ir elektrinius automobilius, taip pat tylesnį ir ekologiškesnį viešąjį transportą;

26. rekomenduoja imtis miesto planavimo priemonių, pavyzdžiui, tiesti tramvajaus ir kitokio viešojo (taip pat požeminio) transporto linijas, skatinti važiuoti dviračiu ir vaikščioti pėsčiomis, riboti automobilių eismą ir greitį, didinti viešųjų pirkimų ekologiškumą ir suteikti vietos ir regionų valdžios institucijoms reikiamas paskatas ir tinkamą informaciją apie ES finansavimo sistemas;

C. ***Problemos, kurias turės spręsti būsima Aplinkos triukšmo direktyva***

27. ragina persvarstyti direktyvos V priedą, kuriame punktais išdėstyti būtiniausi triukšmo veiksmų planų reikalavimai, ir VI priedą, kuriame nustatoma, kokie duomenys šiuo tikslu siųstini Europos Komisijai, siekiant užtikrinti platesnį ir efektyvesnį direktyvos laikymąsi ir sudaryti galimybę palyginti valstybių narių duomenis;

28. siūlo ES lygmeniu standartizuoti priemones ir metodiką, sudarant geresnes sąlygas rengti triukšmo veiksmų planus ir (arba) juos realiai įgyvendinti, įtraukiant į šį vienos ES agentūros koordinuojamą procesą kiek galima daugiau suinteresuotųjų subjektų, pradedant mokslinių tyrimų institutais ir universitetais, baigiant vietos ir regionų valdžios institucijomis;

29. šiuo atžvilgiu atkreipia dėmesį į tai, kad kai kuriais atvejais už triukšmo mažinimo veiksmų plano rengimą atsakinga tarnyba nėra atsakinga už jo įgyvendinimą, todėl prašo skirti daugiau dėmesio šio klausimo sprendimui;

30. siūlo Komisijai perkelti daugiapakopio valdymo modelį į kitas sritis, taip pat ir triukšmo. Šiuo atveju geras pavyzdys būtų Merų paktas;

31. ragina kuo greičiau užbaigti Bendrųjų Europos triukšmo vertinimo metodų (CNOSSOS-EU, angl. k. *Common Noise Assessment Methods in Europe*) projektą, siekiant sukurti suderintą vertinimo metodiką visiems kelių, geležinkelių ir pramonės triukšmo ir lėktuvų triukšmo žemėlapiams;

32. siūlo Komisijai, nuodugniai įvertinus poveikį vietos ir regionų valdžios institucijoms, nustatyti PSO sveikatos rekomendacijomis paremtas orientacines ir tikslines vertes, įpareigojant valstybes nares imtis veiksmų, kai tik pasiekiamas tam tikras triukšmo lygis;

33. atsargiai vertina Europos triukšmo standartus, jeigu jie atsiejami nuo nuoseklios triukšmo valdymo politikos. Vietos ir regionų valdžios institucijos privalo taikyti šiuos Europos standartus, nors priemonės, kuriomis jos turi remtis, neretai yra nepakankamos. Šiuos imisijos standartus reikia taikyti kartu su bendra Europos triukšmo politika, aiškiai susiejančia išmetamųjų teršalų ir imisijos politiką. Komitetas siūlo imtis šių veiksmų:

— parengti teminę triukšmo mažinimo strategiją, kurioje būtų apibrėžta Europos triukšmo valdymo politika (tvarkaraštis, priemonės, vertinimo terminai),

— suderinti aplinkos triukšmo direktyvos užmojų mastą su Europos triukšmo mažinimo pradedant nuo jo šaltinio priemonėmis,

— sukurti ES išmetamųjų teršalų politiką iki direktyvos peržiūros, kadangi prireiks keleto metų, kad būtų galima pajusti triukšmo mažinimo pradedant nuo jo šaltinio priemonių poveikį,

— peržiūrėti Aplinkos triukšmo direktyvą;

34. atkreipia dėmesį į tai, kad svarbu sugrąžinti Žaliojoje knygoje dėl būsimos triukšmo politikos jau nustatytas orientacines ribines vertes, kurių neliko dabartinėje direktyvoje ir kurios naujausiuose PSO tyrimuose patvirtintos kaip apsaugos tikslai, ir į tai, kad įvairių šaltinių keliamas triukšmas yra kumuliacinio pobūdžio ir, kad planuojant naujus projektus reikėtų remtis ilgalaikiais PSO nustatytais tikslais;

35. rekomenduoja labiau derinti triukšmo ir oro kokybės politiką (ir ES direktyvoje dėl oro kokybės, ir Aplinkos triukšmo direktyvoje numatomi įsipareigojimai, susiję su veiksmų planais), kadangi tai padėtų padidinti bendrų politinių veiksmų efektyvumą;

36. siūlo, išsamiai įvertinus poveikį vietos ir regionų valdžios institucijoms, nustatyti triukšmo poveikio mažinimo tikslus, panašius į tuos, kurie yra nustatyti atmosferos ir klimato taršai, numatant tikslą iki 2023 m. sumažinti žmonių, kurie naktimis kenčia 55 dB triukšmą, skaičių bent 15 proc.;

37. mano, kad ateityje sudarant triukšmo žemėlapius reikėtų pagalvoti apie L_{DVN} rodiklio sumažinimą iki 40 dB, o L_{NAKTIS} – iki 35 dB;

38. prašo išaiškinti kai kurias direktyvos sąvokas, pirmiausia, kas yra „aglomeracija“ ir „tyliosios zonos“;

D. ***Vietos ir regionų valdžios institucijų vaidmuo***

39. atkreipia dėmesį į tai, kaip svarbu suteikti regionų ir vietos valdžios institucijoms finansinę paramą ir techninę pagalbą, taip pat papildomas ES ir nacionalines priemones, kad būtų galima įgyvendinti ES triukšmo valdymo politiką;

40. primena, kaip naudinga būtų sukurti regionų ir vietos valdžios institucijoms visomis kalbomis informaciją teikiantį tinklą, kuriame jos galėtų keistis informacija, patirtimi ir perimti viena iš kitos geriausią praktiką;

41. rekomenduoja labiau ir geriau informuoti vietos ir regionų valdžios institucijas, taip pat pasirūpinti paramos priemonėmis ir patarti, kaip bendruose žemėlapiuose pavaizduoti bendrą skirtingų šaltinių triukšmą. Vadovaujantis subsidiarumo principu, kiekviena vietos valdžios institucija turi pati nuspręsti, kaip geriausia vykdyti informavimo kampanijas;

42. siūlo pradėti regionines ir vietos švietėjiškas ir informavimo kampanijas, skirtas triukšmo problemoms, ir rengti viešas konsultacijas ir klausymus, stengiantis kiek galima geriau supažinti su situacija ir išaiškinti problemą žmonėms;

43. siūlo vietos ir regionų valdžios institucijoms, vietos nevyriausybinėms organizacijoms ir piliečių asociacijoms dažniau užmegzti partnerystę, ypač steigiant prizus ir apdovanojimus – tai atkreiptų dėmesį į visoje ES įgyvendinamas kūrybingas ir ekonomiškas priemones;

E. ***Baigiamosios rekomendacijos***

44. pabrėžia, kad ribinės triukšmo vertės yra būtinos tiek užtikrinant aukštą apsaugos lygį, tiek siekiant užkirsti kelią konkurencijos iškraipymui bendrojoje rinkoje prisidengiant apsaugos nuo triukšmo taisyklėmis. Tačiau, nustatant orientacines ir (arba) tikslines vertes, įgyvendinant direktyvą ir svarstant galimybę pradėti taikyti papildomas priemones už ribinių triukšmo verčių viršijimą, reikia laikytis subsidiarumo principo. Tokias priemones reikėtų įgyvendinti atsižvelgiant į poveikį vietos ir regionų valdžios institucijoms, skirtingas klimato (ir ne tik) sąlygas Europoje;

45. pažymi, koks svarbus yra proporcingumas – papildomas sąnaudas ir administracinę naštą bendrovėms ir valstybės įstaigoms turi atsverti nauda aplinkai.

2012 m. vasario 16 d., Briuselis

Regionų komiteto pirmininkė

Mercedes BRESSO