

Alueiden komitean lausunto aiheesta ”Ympäristömeludirektiivi: Tuleva kehitys”

(2012/C 113/08)

ALUEIDEN KOMITEA

- on tyytyväinen direktiivistä saatuihin todellisiin hyötyihin mutta pitää valitettavana, ettei direktiivissä eikä sen täytäntöönpanoa koskevassa kertomuksessa viitata erikseen alue- ja paikallisviranomaisiin eikä niiden ratkaisevaan rooliin liiallisen melun torjunnassa.
- toteaa, että melusaaste on ensi kädessä paikallinen ongelma, johon kuitenkin tarvitaan unionitason ratkaisu. Tässä yhteydessä komitea kehottaa luomaan kunnianhimoisen äänipäästöjä koskevan politiikan, jonka mukaisesti ongelmaan puututaan sen alkulähteillä toteutettavin toimin.
- ehdottaa, että komissio määrittää toiminta- tai tavoitearvot WHO:n terveystieteiden pohjalta, kunhan ensin on arvioitu perusteellisesti paikallis- ja alueviranomaisiin kohdistuvat vaikutukset.
- korostaa, että melun lähteisiin liittyviä tekijöitä sääntelevien lainsäädäntövälineiden välille on luotava yhteyksiä ja täydentävyyttä ja lainsäädännön puutteet on korjattava laatimalla lainsäädäntöpuutteet, joilla on yhteinen runko. Tämä koskee erityisesti ajoneuvoja ja etenkin henkilöautoja ja kuorma-autoja, maanteitä, rautateitä ja lentokenttiä.
- korostaa alue- ja paikallisviranomaisille annettavan rahoitustuen ja teknisen opastuksen merkitystä, koska niiden täytyy soveltaa melusaastetta koskevaa EU:n politiikkaa. Lisäksi tarvitaan unionin ja jäsenvaltioiden täydentäviä toimia.
- kehottaa ottamaan melua ja melusaastetta koskevat seikat huomioon kaikissa asiaankuuluuissa poliittisissa prosesseissa ja aloitteissa, erityisesti EU:n tulevassa seitsemännessä ympäristöalan toimintaohjelmassa, EU:n toisessa ympäristö- ja terveysalan toimintasuunnitelmassa sekä EU:n aluekehitysohjelmien piiriin kuuluvissa kestävään liikenteeseen tähtäävissä aloitteissa ja aluesuunnittelupolitiikoissa.
- suosittelee komissiolle monitasoisen hallinnon käsitteen laajentamista muille aloille, muun muassa melukysymyksiin, kaupunginjohtajien ilmastopöytäkirjan mukaisesti.

Esittelijä	José MACÁRIO CORREIA (PT, PPE), Faron kaupunginjohtaja
Viiteasiakirja	Komission kertomus Euroopan parlamentille ja neuvostolle ympäristömeludirektiivin täytäntöönpanosta direktiivin 2002/49/EY 11 artiklan mukaisesti KOM(2011) 321 lopullinen

1. POLIITTISET SUOSITUKSET

ALUEIDEN KOMITEA

A. Yleistä

1. toteaa, että on tärkeää torjua melusaastetta ja kehittää unionin meluntorjuntapolitiikkaa, joka otettiin käyttöön 25. kesäkuuta 2002 hyväksytyyn Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/49/EY eli ympäristömeludirektiivin myötä.

2. on tyytyväinen direktiivistä saatuihin todellisiin hyötyihin, joihin kuuluvat melukartoitusten laatiminen, yhteisten indikaattoreiden asettaminen, EU:n väestön melulle altistumisen arvioiminen ja toimivaltaisten elinten määrittely toimintasuunnitelmien laatimiseksi.

3. on tyytyväinen komission kertomukseen direktiivin täytäntöönpanosta, sillä se tarjoaa hyvän lähtökohdan ympäristömeludirektiivin välttämättömälle tarkistamiselle.

4. pahoittelee, että eräät jäsenvaltiot eivät ole esittäneet melukartoituksia vaaditussa määräajassa ja että Maltaa vastaan on jouduttu käynnistämään rikkomismenettely.

5. pitää valitettavana, ettei direktiivissä eikä sen täytäntöönpanoa koskevassa kertomuksessa viitata erikseen alue- ja paikallisviranomaisiin, ja korostaa niiden ratkaisevaa roolia liiallisen melun torjunnassa. AK toivoo siksi voivansa osallistu täysimääräisesti tulevien toimintalinjojen kehittämiseen.

6. toteaa, että melusaaste on ensi kädessä paikallinen ongelma, johon kuitenkin tarvitaan unionitason ratkaisu. Tässä yhteydessä komitea kehottaa luomaan kunnianhimoisen äänipäästöjä koskevan politiikan, jonka mukaisesti ongelmaan puututaan sen alkulähteillä toteutettavin toimin.

7. toteaa jälleen kerran, että on asetettava tavoitteet rakennuksessa ympäristössä, yleisissä puistoissa tai muissa taajamien ja maaseudun hiljaisissa paikoissa, koulujen ja sairaaloiden läheisyydessä sekä muissa melulle alttiissa rakennuksissa ja alttiilla alueilla esiintyvän melun vähentämiseksi.

8. panee merkille, ettei komissio melun terveyshaittoja luetellessaan mainitse selvästi yhtä melulle altistumisen yleisintä vaikutusta: korvien soimista (tinnitus) ja ääniyliherkkyyttä (hyperakusia), joiden syynä on usein kuulon heikentyminen korkeille melutasoille altistumisen seurauksena. Ainakin 10 prosenttia väestöstä kärsii korvien soimisesta ja/tai ääniyliherkkyydestä,

ja ilmiö on lisääntymässä nuorten keskuudessa korkeiden melutasojen seurauksena. Sen vuoksi on erittäin tärkeää tiedottaa suurelle yleisölle melulle altistumisen aiheuttamista terveysongelmista.

9. panee merkille, ettei tätä alaa koskevien EU:n aikaisempien ja tulevien aloitteiden luettelossa mainita toimenpiteitä korkean melutason rajoittamiseksi eräissä julkisissa paikoissa, kuten diskoissa.

10. korostaa, että on otettava huomioon Maailman terveysjärjestön (WHO) tuoreet tiedot, jotka koskevat melukartoituksessa käytettäviä arvoja/taajuusalueita ja joiden mukaan meluindikaattorin L_{night} raportointiraja on alennettava L_{night} 40 dB:iin. On myös huomioitava maantie-, rautatie- ja lentoliikenteen aiheuttaman melun sosiaaliset kustannukset. Komitea kehottaa ottamaan WHO:n tuoreimmat tiedot huomioon myös altistus-kustannus-käyryssä, joiden perusteella lasketaan liikennemelun sosiaaliset kustannukset.

11. kehottaa ottamaan melua ja melusaastetta koskevat seikat huomioon kaikissa asiaankuuluvissa poliittisissa prosesseissa ja aloitteissa, erityisesti EU:n tulevassa seitsemännessä ympäristöalan toimintaohjelmassa, EU:n toisessa ympäristö- ja terveysalan toimintasuunnitelmassa sekä EU:n aluekehitysohjelmien piiriin kuuluvissa kestävään liikenteeseen tähtäävissä aloitteissa ja aluesuunnittelupolitiikoissa.

B. Melun lähteiden vähentäminen

12. korostaa, että melun lähteisiin liittyviä tekijöitä sääntelävien lainsäädäntövälineiden välille on luotava yhteyksiä ja täydentävyyttä ja lainsäädännön puutteet on korjattava laatimalla lainsäädäntöpuitteet, joilla on yhteinen runko. Tämä koskee erityisesti ajoneuvoja ja etenkin henkilöautoja ja kuorma-autoja, maanteitä, rautateitä ja lentokenttiä.

13. myöntää, että tietyt nykyisen direktiivin puutteet on paikattava kiireesti, ja katsoo, että melun mittaamista, toiminta- tai tavoitearvoja, raportointi- ja arviointimenettelyjä ja direktiivin noudattamisen valvontaa varten on aiheellista kehittää vertailukelpoisia menetelmiä sekä hyödyntää akustisessa mittauksessa ja tarkkailussa verkostoja standardisoimiskriteereineen.

14. painottaa, että melun lähteitä on vähennettävä ja että melun ehkäisemisellä on taloudellisia etuja, kun turvaututaan uuteen tekniikkaan ja noudatetaan melusaasteen valvonnan asettuja melupäästörajoja sen sijaan, että pyritään minimoimaan melun vaikutukset.

15. tähdentää etuja, jotka liittyvät liikennemelun vähentämiseen lähteellä. Se supistaa alue- ja paikallisviranomaisille ja tieliikenneviranomaisille aiheutuvia kustannuksia erityisesti melues-teiden rakentamisen ja melueristyksen osalta.

16. korostaa, että on tärkeää ottaa melusaasteen vähentäminen huomioon alue- ja kaupunkisuunnittelupolitiikoissa erityisesti maantielikenteen aiheuttaman melun ja ympäristömelun rajoittamiseksi alkulähteellä.

17. toteaa olevan tärkeää, että melun vähentäminen lisätään komission valkoisessa kirjassaan ”Yhtenäistä Euroopan liikenne- aluetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” esittämän kilpailukykyisen ja resurssitehokkaan liikennejärjestelmän tavoitteisiin ja että samalla sovelletaan lisäksi toimia kestävän kehityksen, energiatehokkuuden ja ilmanlaadun alalla ja arvioidaan niitä melun vähentämisen näkökulmasta. Komitea ehdottaa sen lisäksi, että valkoisessa kirjassa esitetyn toteuttamiseksi laaditaan toimintasuunnitelma aikatauluineen, toimenpiteineen ja arviointiajan- kohtineen.

18. katsoo, että kunnianhimoisen eurooppalaisen melupääst- öjä koskevan politiikan tulee sisältää vähintään seuraavat toi- menpiteet:

— uusia ajoneuvoja koskevat päästönormit kaikkien ajoneuvo- ja konetyyppien osalta (joita käytetään maalla, maan alla, vesistöillä, veden alla, ilmassa jne.)

— käytössä olevia ajoneuvoja koskevat toimenpiteet vanhojen ajoneuvojen ja koneiden korvaamiseksi meluttomammilla malleilla ja raideliikennekaluston varustaminen jälkikäteen meluntorjuntatekniikalla

— testausmenetelmien uudistaminen. Komitea suosittaa, että ajoneuvoja ja koneita varten kehitetään testausmenetelmiä, joilla havainnoidaan päästöjä aidoissa käyttöolosuhteissa (*real life conditions*).

— vähämeluisten autonrenkaiden (edelleen)kehittäminen.

19. kehottaa liikennealaa asettamaan melusaasteen vähentä- mistavoitteita mahdollisesti siten, että otetaan käyttöön taloudel- lisiä välineitä, esimerkiksi maksuja (tie-, rautatie-, vesitie- tai ilmailu)verkostoon pääsystä tai sen käyttämisestä, jotta saastut- tajat maksaisivat tuottamastaan melusta aiheutuvat kustannuk- set.

20. suosittaa, että käytetään yhdenmukaista strategiaa ja en- tistä kunnianhimoisempia melun vähentämistavoitteita tarkistet- taessa moottoriajoneuvojen melua koskevaa direktiiviiä 70/157/EY, rengasmelua koskevassa direktiivissä 2001/43/EY sekä ehdotuksissa, jotka liittyvät direktiivillä 97/24/EY säännel- lyistä L-luokan ajoneuvoista peräisin olevaan meluun. Lisäksi komitea kehottaa toteuttamaan toimenpiteitä, jotta lentokent- tien lähistöllä asuville voidaan periaatteessa taata vähintään seit- semän tunnin pituinen yörauha.

21. on tyytyväinen viimeaikaiseen kehitykseen renkaiden uu- dessa merkintäjärjestelmässä, joka antaa kuluttajille, ajoneuvo- kantaa hallinnoiville tahoille ja viranomaisille mahdollisuuden valita melun kannalta parhaimmat renkaat. Komitea ehdottaa tässä yhteydessä, että merkintöjen tulisi antaa kuluttajille myös mahdollisuus verrata renkaiden meluominaisuuksia niiden vai- kutukseen polttoaineen kulutukseen ja että merkinnät olisi li- säksi yhdistettävä sellaisten selvien eurooppalaisten standardien asettamiseen ajoneuvoille, jotka yhdessä asianmukaisten tien- päällystystekniikoiden kanssa mahdollistavat maantiemelutason puolittamisen (10 dB). Komitea muistuttaa kuitenkin pohjoisten jäsenvaltioiden erityistilanteesta, jossa liikenneturvallisuuden ta- kaaminen edellyttää mahdollisuutta käyttää tiettyjä rengastyy- pejä – esimerkiksi nastarenkaita tai nastattomia renkaita – talvi- tai muissa ääriolosuhteissa.

22. toteaa, että hiljaisten päällystemateriaalien kehittämisessä tulee ottaa huomioon paikalliset ilmasto- ja sääolosuhteet sekä päällysteen kulutuskestävyyden parantaminen mahdollisen liuk- kaudentorjunnan (suolaus, nastarenkaat) osalta.

23. korostaa, että ulkona käytettävien laitteiden melupäästöjä ympäristöön koskeva direktiivi 2000/14/EY on erittäin tärkeä säädös.

24. myöntää, että on tarpeen korvata tai mukauttaa rautatei- den nykyistä liikkuvaa kalustoa niin nopeasti kuin mahdollista ja viimeistään vuoteen 2020 mennessä ja tarjota kannustimia hiljaisempien laitteiden käytölle. Olisi sovellettava rautateiden käyttömaksujen kaltaisia markkinavälineitä, jotta saastuttajat maksaisivat melun aiheuttamat kustannukset. Keskipitkällä aika- välillä olisi harkittava lisätoimenpiteitä, kuten sellaisen liikkuvan kaluston käytön kieltämistä, jossa ei ole käytetty vähämeluisimpia teknologioita, jos markkinalähtöiset välineet osoittautuvat riittämättömiksi. AK kiinnittää tässä yhteydessä erityisesti huo- miota EU:n rautatiemelupolitiikan tarkistamiseen sekä muistut- taan Saksassa ja Alankomaissa käynnissä olevista, rautatiemelua koskevista pilottihankkeista.

25. huomauttaa, että kaupunkialueilla on ehdottoman tär- keää tehdä parannuksia kannustamalla käyttämään entistä hiljai- sempia liikennevälineitä, kuten hybridi- ja sähköautoja sekä hil- jaisempaa ja kestävän kehityksen periaatteen mukaisempaa jul- kista liikennettä.

26. suosittaa hyväksymään sellaisia kaupunkisuunnittelutoi- mia, esimerkiksi raitioteitä ja muita julkisia liikennevälineitä maanalaiset järjestelmät mukaan luettuina, jotka edistävät jalan- kulkua ja pyöräilyä ja rajoittavat autoliikennettä ja ajonopeutta ja joissa liitetään ympäristökysymykset hankintasopimuksiin ja tarjotaan alue- ja paikallisviranomaisille todellisia kannustimia ja asianmukaista tietoa EU:n rahoitusmekanismeista.

C. Tulevan ympäristömeludirektiivin haasteet

27. kehottaa tarkistamaan direktiivin liitteen V, jossa esite- tään tiivistetyssä muodossa melua koskeviin toimintasuunnitel- miin sovellettavat vähimmäisvaatimukset, sekä liitteen VI, jossa määritellään komissiolle tätä tarkoitusta varten toimitettavat tie- dot. Tavoitteena on lisätä ja parantaa direktiivin noudattamista sekä jäsenvaltioiden tilanteiden vertailukelpoisuutta.

28. ehdottaa, että melua koskevien toimintasuunnitelmien laatimiseen ja/tai toteuttamiseen liittyvät välineet ja menetelmät standardisoidaan ja että osapuolet – tutkimuslaitoksista ja korkeakouluista aina alue- ja paikallisviranomaisiin saakka – osallistuvat laaja-alaisesti toimintaan yhden ja ainoan EU-viraston koordinoinnin alaisuudessa.

29. muistuttaa tässä yhteydessä siitä, että eräissä tapauksissa meluun liittyvän toimintasuunnitelman laatimisesta vastaava taho ei ole vastuussa sen toteuttamisesta, ja kehottaa kiinnittämään tähän ongelmaan nykyistä enemmän huomiota.

30. suosittaa komissiolle monitasoisen hallinnon käsitteen laajentamista muille aloille, muun muassa melukysymyksiin, kaupunginjohtajien ilmastopimuksen esimerkin mukaisesti.

31. kehottaa saattamaan yhdenmukaistettuja arviointimenetelmiä koskevan CNOSSOS-EU-hankkeen (*Common Noise Assessment Methods in Europe*) pikaisesti loppuun, jotta melukartoituksessa voidaan ottaa käyttöön yhdenmukainen arviointimenetelmä maantie- ja rautatieliikenteen, teollisuuden ja lentoliikenteen alalla.

32. ehdottaa komissiolle toiminta- tai tavoitearvojen määrittämistä WHO:n terveystieteiden pohjalta siten, että jäsenvaltiot veloitetaan toimenpiteisiin, kun saavutetaan tietty melutaso. Ensin on kuitenkin arvioitava paikallis- ja alueviranomaisiin kohdistuvat vaikutukset perusteellisesti.

33. suhtautuu melusaastetta koskeviin EU:n immissionormeihin tietyin varauksin, jos niitä käsitellään erillään kattavasta melupäästöpolitiikasta. Näiden EU-normien soveltaminenhan tulee paikallis- ja alueviranomaisille vastuulle, vaikka paikalliset ja aluekohtaiset toimenpiteet eivät useissa tapauksissa ole siihen riittäviä. Niinpä tällaisten immissionormien mahdollinen käyttöönotto tulee kyseeseen ainoastaan sellaisen yleisen eurooppalaisen melupolitiikan puitteissa, jossa selvästi yhdistetään päästöpolitiikka ja immissiopolitiikka. Komitea ehdottaa seuraavia kehitysvaiheita:

— Laaditaan melua koskeva aihekohtainen strategia, jossa määritetään eurooppalainen melupolitiikka (aikatauluineen, toimenpiteineen ja arviointijankohtineen).

— Sovitetaan ympäristömeludirektiivin tavoitetaso yhteen ongelmien alkusyihin pureutuvien melua koskevien EU:n toimenpiteiden tavoitetason kanssa.

— Kehitetään melua koskeva EU:n politiikka ennen direktiivin tarkistamista. Kestäneen joitakin vuosia, ennen kuin ongelman alkusyihin pureutuvat EU:n toimenpiteet alkavat vaikuttaa.

— Tarkistetaan END-direktiivi.

34. toteaa, että on tärkeää ottaa käyttöön tulevaa melupolitiikkaa käsittelevässä vihreässä kirjassa jo esitetyt ohjearvot, jotka eivät sisälly nykyiseen direktiiviin ja jotka on WHO:n

tuoreimmassa tutkimuksessa vahvistettu suojatavoitteiksi. On myös otettava huomioon, että eri lähteistä peräisin olevalla melulla on kasautuva vaikutus ja että uusien hankkeiden suunnittelun olisi perustuttava WHO:n pitkän aikavälin tavoitearvoihin.

35. suosittaa melupolitiikan ja ilmanlaatupolitiikan (sekä EU:n ilmanlaatudirektiiviin että END-direktiiviin sisältyvä toimintasuunnitelmiin liittyviä veloitteita) välisen synergian lisäämistä. Näin voidaan edistää entistä tehokkaampaa yhteistä poliittista toimintaa.

36. ehdottaa tavoitteiden asettamista melulle altistumisen vähentämiseksi samaan tapaan kuin ilmansaasteiden ja ilmaston alalla, kunhan paikallis- ja alueviranomaisiin kohdistuvat vaikutukset ensin arvioidaan huolellisesti. Yhdellä tavoitteella tulisi pyrkiä vähentämään vuoteen 2023 mennessä vähintään 15 prosentilla niiden ihmisten määrää, jotka altistuvat öisin 55 dB:n melulle.

37. pitää aiheellisenä harkita L_{den} -tason laskemista 40 dB:iin ja L_{night} -tason laskemista 35 dB:iin tulevia melukartoituksia laadittaessa.

38. kehottaa selvittämään direktiivin eräitä käsitteitä, muun muassa "taajamia" ja "hiljaisia alueita".

D. Alue- ja paikallisviranomaisien rooli

39. korostaa alue- ja paikallisviranomaisille annettavan rahoitustuen ja teknisen opastuksen merkitystä, koska niiden täytyy soveltaa melusaastetta koskevaa EU:n politiikkaa. Lisäksi tarvitaan unionin ja jäsenvaltioiden täydentäviä toimia.

40. toteaa, että on tärkeää luoda alueiden ja kuntien verkosto tietojen ja kokemusten vaihtamiseksi ja parhaiden käytänteiden ottamiseksi käyttöön. Verkostossa olisi tarjolla ajantasaista tietoa kaikilla kielillä.

41. suosittaa, että jaetaan yhä enemmän ja entistä laadukkaampaa tietoa alueille ja kunnille sekä tarjotaan niille tuki- ja ohjauksivälineitä eri lähteistä peräisin olevan melun kokonaismäärien kuvaamiseksi yhteisissä kartoituksissa. Toissijaisuusperiaatteen mukaisesti kunkin paikallisviranomaisistahon on tiedotuskampanjoita järjestäessään voitava menetellä itse parhaaksi katsomallaan tavalla.

42. ehdottaa melua koskevien valistus- ja tiedotuskampanjoitten toteuttamista alue- ja paikallistasolla sekä julkisten kuulemisten järjestämistä, jotta saataisiin tarkempaa tietoa todellisuudesta ja voitaisiin selkiyttää asioita väestölle.

43. ehdottaa uusien kumppanuuksien luomista alue- ja paikallisviranomaisien sekä valtiovallasta riippumattomien organisaatioiden ja paikkakunta- ja kansalaisten järjestöjen välille muun muassa siten, että jaetaan palkintoja ja tunnustuksia, jotka voivat osaltaan edistää kaikkialla EU:ssa sovellettavien luovien tai taloudellisten ratkaisujen esille tulemistä.

E. Loppusuositukset

44. toteaa painokkaasti, että on määriteltävä melun raja-arvot korkean suojatason varmistamiseksi sekä kilpailuvääristymien välttämiseksi sisämarkkinoilla melusuojayksistä. Määriteltäessä toiminta- ja/tai tavoitearvoja, pantaessa direktiiviä täytäntöön sekä harkittaessa lisätoimenpiteisiin ryhtymistä enimmäismelutasojen ylityessä on kuitenkin oleellista noudattaa toissijaisuusperiaatetta. Samalla on otettava huomioon tällaisten toimenpi-

teiden vaikutukset paikallis- ja alueviranomaisiin sekä toisistaan poikkeavat ilmasto- ja muut olosuhteet eri puolella Eurooppaa.

45. korostaa suhteellisuusperiaatteen merkitystä punnittaessa yrityksille ja viranomaisille aiheutuvien lisäkustannusten ja hallintotaakan ja niiden tuomien ympäristöhyötyjen välistä suhdetta.

Bryssel 16. helmikuuta 2012

*Alueiden komitean
puheenjohtaja*
Mercedes BRESSO
