



EUROPOS KOMISIJA

Briuselis, 2011.6.1
KOM(2011) 321 galutinis

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

**dėl Aplinkos triukšmo direktyvos įgyvendinimo pagal Direktyvos 2002/49/EB
11 straipsnį**

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

dėl Aplinkos triukšmo direktyvos įgyvendinimo pagal Direktyvos 2002/49/EB 11 straipsnį

1. ĮVADAS

2002 m. birželio 25 d. buvo priimta Europos Parlamento Tarybos direktyva 2002/49/EB dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo (toliau Aplinkos triukšmo direktyva – ATD). Tai buvo dar vienas svarbus žingsnis vystant ES triukšmo politiką.

Direktyvos tikslas – apibūdinti bendras procedūras, kuriomis siekiama atitinkamai pagal numatytus prioritetus išvengti, sumažinti, ar apsaugoti nuo aplinkos triukšmo kenksmingo poveikio, įskaitant dirginimą, pasekmių.

Šio tikslo įgyvendinimo tikslais direktyvoje reikalaujama, kad valstybės narės atliktų keletą veiksmų, visų pirma:

- (1) pagal triukšmo kartografavimo rezultatus nustatytą aplinkos triukšmą atitinkamose vietovėse,
- (2) remdamosi triukšmo kartografavimo rezultatais, priimtų veiksmų planus, ir
- (3) užtikrintų, kad informacija apie aplinkos triukšmą būtų skelbiama visuomenei.

Direktyva taip pat sukuriama pagrindas naujoms ES priemonėms triukšmui iš skirtingų šaltinių mažinti. Ši įgyvendinimo ataskaita parengta pagal ATD 11 straipsnį, kuriame reikalaujama, kad Komisija visų pirma¹:

- įvertintų tolesnių ES veiksmų aplinkos triukšmo srityje poreikį (11 straipsnio 2 dalis), ir
- atliktų akustinės aplinkos kokybės Europos Sąjungoje apžvalgą remdamasi valstybių narių pateiktais duomenimis (11 straipsnio 3 dalis).

Komisijai šią ataskaitą padėjo rengti Europos aplinkos agentūra (EAA)²; Komisija atliko keletą pagrindžiančių tyrimų³, kuriuose galima rasti papildomos informacijos.

2. APLINKOS TRIUKŠMAS IR JO POVEIKIS

Aplinkos triukšmas yra didelė aplinkos problema visoje ES. Sukaupiama vis daugiau informacijos apie triukšmo poveikį sveikatai. Pavyzdžiui, naujausiame Pasaulio sveikatos

¹ Buvo vėluojama pateikti ataskaitą dėl įvairių priežasčių, visų pirma dėl to, kad buvo vėluojama įgyvendinti direktyvą, trūko duomenų, o vertinimo procesas buvo sudėtingas.

² <http://www.eea.europa.eu/themes/noise>

³ <http://www.milieu.be/noise/index.html>

organizacijos (PSO) ir Komisijos Jungtinio tyrimų centro leidinyje⁴ teigiama, kad dėl eismo sukeliama triukšmo ES valstybėse narėse ir kitose Vakarų Europos šalyse kasmet gali būti prarandama daugiau kaip 1 mln. sveikų gyvenimo metų.

Be to, PSO rekomendacijose dėl triukšmo ES⁵ pripažino aplinkos triukšmo poveikį, įskaitant dirginimą, esant didele sveikatos problema. PSO Nakties triukšmo rekomendacijose Europai⁶ rekomenduojamas orientacinis nakties triukšmo lygis yra 40 decibelų (dB, L_{naktis}). Be to, ES 2009–2011 m. finansavo didelės apimties koordinavimo priemonę, kurioje dalyvavo 33 Europos institutai⁷. Naujausiuose tyrimuose⁸ nurodoma, kad aplinkos triukšmas yra svarbus aplinkos pavojus, keliantis grėsmę visuomenės sveikatai, ir kad triukšmo poveikis Europoje, palyginti su kitais stresą keliančiais veiksniais, didėja. Urbanizacija, didėjantis variklinių transporto priemonių poreikis ir neefektyvus miestų planavimas yra pagrindinės priežastys, dėl kurių žmonės patiria aplinkos triukšmą. Be to, akustinė tarša yra dažnai susijusi su tomis miestų vietovėmis, kur oro kokybė taip pat gali būti problematiška.

Triukšmas gali erzinti, trikdyti miegą, daryti poveikį mokyklinio amžiaus vaikų kognityvinei funkcijai, sukelti psichologinio streso reakcijas ir sukelti širdies bei kraujagyslių problemų nuolat triukšmo veikiamiems asmenims⁹. Stresas gali paskatinti gamintis tam tikrus hormonus, o tai gali sukelti įvairią tarpinį poveikį, įskaitant padidėjusį kraujospūdį. Ilgainiui šis minėtas poveikis gali savo ruožtu padidinti širdies ir kraujagyslių ligų ir psichikos sutrikimų riziką. PPO pasiūlė keletą ribinių triukšmo lygių^{5, 6}, kurių intervalas nuo 32 (L_{Amax}^{10} , viduje) iki 42 (L_{naktis} , lauke), ir kuriuos taikant būtų sprendžiamas minėtas neigiamas poveikis sveikatai.

Paminėtinos akustinės taršos sukeltos ekonominės išlaidos yra namų kainų nuvertėjimas, produktyvumo sumažėjimas dėl sveikatai daromo poveikio ir pasiskirstymo poveikis. Išlaidos socialinėje srityje yra susijusios su ankstyva mirtimi arba ligotumu (bloga koncentracija, nuovargiu, klausos problemomis). Neseniai apskaičiuota, kad Europos Sąjungos socialinės eismo, geležinkelių ir keliuose sukeliama triukšmo išlaidos sudaro 40 mln. EUR per metus, iš kurių 90 proc. tenka lengviesiems automobiliams ir sunkiasvorėms transporto priemonėms. Tai sudaro apie 0,4 proc. viso ES BVP¹¹, įskaitant sveikatos priežiūros išlaidas. Remiantis 2011 m. Komisijos transporto politikai skirta baltąja knyga, jei nebus imtasi papildomų veiksmų, iki 2050 m. su triukšmu susijusios transporto išorės išlaidos padidės apytiksliai 20 mlrd. EUR.

⁴ 2011 m. bendras PSO ir JTC leidinys; Ataskaita apie „Aplinkos triukšmo sukeliama ligų našta“ (*Burden of disease from environmental noise*), <http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environmental-health/noise>

⁵ PSO, 1999 m.; <http://whqlibdoc.who.int/hq/1999/a68672.pdf>

⁶ PSO, 2009, <http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environmental-health/noise/publications>

⁷ Europos triukšmo ir sveikatos tinklas, www.ennah.eu.

⁸ Europos ligos naštos projekte triukšmas buvo nurodytas antruoju stresą sukeliančiu aplinkos veiksniu. Projekte pristatyta bendra sumažinto įgalumo gyvenimo metų panaudojimo metodika DALY (sutr. pagal angl. *Disability-adjusted life years*), kuri yra dažniausiai taikoma priemonė; <http://en.opasnet.org/w/Ebode>

⁹ Babisch, 2006m., 2008 m.; Miedema ir Vos, 2007 m.; PSO Europa 2009 m., 2010 m.

¹⁰ L_{Amax} – maksimalus garso spaudimo lygis.

¹¹ EK, Delftas, 2007 m., http://www.transportenvironment.org/docs/Publications/2008/2008-02_traffic_noise_ce_delft_report.pdf

3. TEISĖS AKTŲ PERKĖLIMAS

Aplinkos triukšmo direktyva turėjo būti perkelta iki 2004 m. liepos 18 d. Komisija nustatė, kad apie direktyvos perkėlimą nepranešė 14 ES¹² valstybių narių. Visos kitos valstybės narės perkėlė ATD į nacionalinę teisę iki nurodyto termino. Iki 2007 m. spalio mėn. visos bylos dėl nepranešimo apie direktyvos perkėlimą buvo baigtos.

Bendra teisinio perkėlimo kokybė buvo patenkinama. Komisija nustatė, kad iki šiol dvi valstybės narės¹³ netinkamai perkėlė 4, 5, 6, 7 ir 8 straipsnius. Tačiau neatitikimo vertinimas dar nėra patvirtintas. Jei pradiniai faktai bus patvirtinti, Komisija imsis atitinkamų veiksmų.

4. DIREKTYVOS ĮGYVENDINIMAS

Valstybės narės turi keletą pagal ATD priimtų įsipareigojimų; jos taip pat turi pateikti tam tikrą informaciją Europos Komisijai. Kiekvieno reikalavimo įgyvendinimo terminai kartu sudaro plataus užmojo periodišką įgyvendinimo ir ataskaitų teikimo ciklą (žr. 1 lentelę).

Įgyvendinimo terminas	Dalykas	Nuoroda	Peržiūra
2005 m. birželio 30 d.	Informacija apie pagrindinius kelius, geležinkelius, oro uostus ir aglomeracijas pagal valstybės narės nustatytą viršutinę ribą, susijusią su pirmu triukšmo kartografavimo etapu	7 str. 1 dalis	Privaloma kas 5 metai
2005 m. liepos 18 d.	Kompetentingų institucijų, atsakingų už strateginių triukšmo žemėlapių ir veiksmų plano sudarymą, duomenų rinkimą, įsteigimas	4 str. 2 dalis	Galima bet kada
2005 m. liepos 18 d.	Taikomos arba planuojamos taikyti triukšmo ribinės vertės ir susijusi informacija	5 str. 4 dalis	Galima bet kada
2007 m. birželio 30 d.	Strateginiai pagrindinių kelių, geležinkelių, oro uostų ir aglomeracijų triukšmo žemėlapiai pagal viršutinės triukšmo ribines vertes	7 str. 1 dalis	
2008 m. liepos 18 d.	Veiksmų planai, susiję su pagrindiniais keliais, geležinkeliais, oro uostais ir aglomeracijomis	8 str. 1 dalis	Privaloma kas 5 metai
2008 m. gruodžio 31 d.	Su antru triukšmo kartografavimo etapu susijusi informacija apie pagrindinius kelius, geležinkelius, oro uostus ir aglomeracijas pagal valstybės narės nustatytas žemutines ribines vertes	7 str. 2 dalis	Galima bet kada
2012 m. birželio 30 d.	Strateginiai pagrindinių kelių, geležinkelių, oro uostų ir aglomeracijų triukšmo žemėlapiai pagal žemutines triukšmo ribines vertes	7 str. 2 dalis	Privaloma kas 5 metai

¹² AT, BE, CZ, DE, EL, FI, FR, IE, IT, LU, PT, SE, SL, UK.

¹³ LV, PL.

4.1. Administracinių įstaigų skyrimas

Dauguma valstybių narių informavo Komisiją laiku; visos valstybės narės atitinkamoms administracinėms įstaigoms suteikė įgaliojimus įgyvendinti ATD. Dėl to, kad ATD taikymo sritis apima daugelį politikos sričių, kai kuriose valstybėse narėse infrastruktūros valdyme dalyvavo keletas vyriausybinių agentūrų ir privačių subjektų. Kelios valstybės narės pranešė apie problemas, susijusias su dalyvaujančių įstaigų koordinavimu pirminiuose duomenų rinkimo etapuose ir vėlesniuose veiksmų ir įgyvendinimo planavimo etapuose.

4.2. Triukšmo rodikliai ir ribinės vertės

ATD 5 straipsnyje nustatyti triukšmo rodikliai ataskaitų teikimo tikslais, tačiau nebuvo nustatyta jokių visoje ES teisiškai įpareigojančių ribinių verčių ar tikslų. Buvo reikalaujama, kad valstybės narės praneštų galiojančias arba rengiamas nacionalines ribines vertes.

Valstybės narės pasirinko įvairius metodus. Dauguma¹⁴ nustatė teisiškai įpareigojančias triukšmo ribines vertes arba šiuo metu jas peržiūri¹⁵. Kitos¹⁶ taiko orientacines ribines vertes.

Remiantis triukšmo žemėlapiais, paaiškėjo, kad triukšmo ribinės vertės buvo dažnai viršijamos, nes buvo įgyvendinta nepakankamai priemonių. Yra įrodymų, kad kai kuriose šalyse įgyvendinant triukšmo kontrolės arba gyventojų apsaugos nuo keliamo triukšmo priemones nebuvo atsižvelgiama į tai, ar triukšmo ribinė vertė buvo privaloma, ar ne.

Kita problema buvo susijusi su dideliais ribinių, kritinių ir orientacinių verčių intervalais. Tik kelios valstybės narės¹⁷ konkrečiai nurodė, kad jos, nustatydamos triukšmo ribines vertes, naudojami sveikatos rodikliais pagrįstais vertinimais arba rėmėsi tokio pobūdžio PSO vertinimais. Dėl to, kad dažnai naudojamas pagrindas, sąvokos ir diferencijavimo lygiai buvo skirtingi, skirtingus valstybių narių¹⁸ triukšmo lygius buvo sunku apibendrinti ir palyginti.

4.3. Triukšmo vertinimas

Apskritai, valstybių narių ataskaitos leido Komisijai ir EAA sukurti iki šiol neturėtą ES lygmeniu informacijos bazę. Tačiau ataskaitų kokybė ir jų pateikimo laikas labai skyrėsi, todėl atitikties vertinimo procesas buvo sunkus.

ATD direktyvoje nenurodyta, kaip reikėtų pateikti skirtingus duomenų šrautus. Nustatyti tik mažiausi privalomi techniniai reikalavimai (plg. su ATD VI priedu).

Todėl Komisija ir EAA sukūrė ATD įgyvendinimo ataskaitos pateikimo metodą¹⁹, kurį taikant duomenų rinkimas tapo lengvesnis ir labiau organizuotas, palengvėjo jų kokybės tikrinimas ir atitikties reikalavimams vertinimas. 2007 m. Triukšmo mažinimo komitetas sutiko naudoti ATD įgyvendinimo ataskaitos pateikimo metodą savanoriškais pagrindais.

¹⁴ AT, BG, BE, CZ, DK, EE, ES, FR, DE, EL, IT, LV, LT, LU, NL, PL, PT, SL, SI

¹⁵ LT, LV, RO.

¹⁶ IT, IE, SE, UK.

¹⁷ EE, LU, PT, SL ir Belgijos Briuselio administracija.

¹⁸ Daugiau informacijos rasite EAA techninėje ataskaitoje Nr. 11/2010 ir tyrimų ataskaitoje (plg. su 2 išnaša).

¹⁹ http://eea.eionet.europa.eu/Public/irc/eionet-circle/eione_noise/library

Sukūrus papildomą jungtį prie EAA „Reportnet“ tinklo²⁰, ATD įgyvendinimo ataskaitos pateikimo metodas tapo dar veiksmingesnis.

4.3.1. Didžiausios aglomeracijos, pagrindiniai keliai, geležinkeliai ir oro uostai

Buvo reikalaujama, kad valstybės narės iki 2005 m. pateiktų Komisijai informaciją apie jų teritorijose esančius pagrindinius kelių, geležinkelių, oro uostus ir didžiausias aglomeracijas pagal viršutinę triukšmo ribinę vertę²¹. Pirmą kartą atnaujinta informacija turėjo būti pateikta iki 2008m. birželio 30 d.; ji turėjo būti susijusi su žemutine ribine verte²². Buvo reikalaujama, kad 2010 m. ir vėliau kas penkerius metus valstybės narės atnaujintų sąrašus pagal abi ribines vertes.

Rengiant ataskaitas įgyta patirtis padėjo pamažu pagerinti ataskaitų pateikimo laiką, ataskaitas tapo lengviau palyginti ir tvarkyti. 2005 m. paskutinė ataskaitą pateikusi valstybė narė vėlavo beveik dvejus metus, o 2010 m. vėlavimo trukmė sutrumpėjo iki penkių mėnesių. 2010 m. 18 valstybių narių ataskaitas pateikė laiku, vėlavo – aštuonios. Tik Italija iki šiol nepateikė ataskaitos.

4.3.2. Strateginiai triukšmo žemėlapiai

Buvo reikalaujama, kad valstybės narės ne vėliau kaip iki 2007m. birželio 30 d. pateiktų strateginius triukšmo žemėlapius (7 straipsnio 1 dalis). Šie reikalavimai vėl taikomi 2012 m. birželio 30 d. ataskaitos pateikimo terminui ir visiems vėlesniems ataskaitų pateikimo kas penkeri metai terminams. Tokie triukšmo žemėlapiai turėtų būti parengti pagal 7 straipsnio 1 dalį dėl visų pagrindinių kelių, geležinkelių, oro uostų ir didžiausių aglomeracijų, nustatytų ankstesniais kalendoriniais metais (plg. su 4.3.1 dalimi)²³.

Strateginius triukšmo žemėlapius turi naudoti kompetentingos valdžios institucijos, siekdamos nustatyti veiksmų planavimo prioritetus, ir Komisija, siekdama įvertinti triukšmo poveikį patiriančių asmenų skaičių.

Dvylika valstybių narių²⁴ pateikė visus privalomus duomenis pagal visus triukšmo šaltinius, vienuolika VN²⁵ – pagal visus triukšmo šaltinius, tačiau buvo šiek tiek nedidelių trūkumų, o trys VN²⁶ pateikė duomenis tik pagal kai kuriuos triukšmo šaltinius. Ataskaitos Komisijai iki šiol nepateikė tik Malta. Komisija jos atžvilgiu pradėjo pažeidimų nagrinėjimo procedūrą.

²⁰ <http://www.eionet.europa.eu/reportnet>

²¹ Viršutinės ribinės vertės: pagrindiniai keliai > 6 m transporto priemonių skaičius per metus; pagrindiniai geležinkeliai > 60 000 traukinių per metus; pagrindiniai oro uostai > 50 000 reisų per metus; didžiausios aglomeracijos >250 000 gyventojų.

²² Žemutinės ribinės vertės: pagrindiniai keliai > 3 m transporto priemonių skaičius per metus; pagrindiniai geležinkeliai > 30 000 traukinių per metus; ir didžiausios aglomeracijos > 100 000 gyventojų.

²³ Pastaba. 7 straipsnyje nurodyta, kad 2005 m. nurodytų didžiausių aglomeracijų, pagrindinių kelių, geležinkelių ir oro uostų sąrašas turi būti atnaujintas rengiant pirmąjį strateginį triukšmo žemėlapi, t. y. turi būti atsižvelgta į naujausią situaciją 2006 m. Lygiai taip pat vėlesniuose triukšmo žemėlapių sudarymo etapuose būtina atnaujinti Komisijai jau pateiktus sąrašus, kad nebūtų praleisti pagrindiniai „karšti taškai“, kuriuose triukšmo ribinė vertė per tą laiką buvo viršyta.

²⁴ BG, CZ, EE, HU, IE, LT, LV, LU, PL, PT, SI, UK.

²⁵ AT, BE, CY, DK, FI, DE, NL, RO, ES, SE, SK.

²⁶ FR, EL, IT.

Vertinant pirmo etapo triukšmo kartografavimą, galima daryti išvadą, kad apie 40 mln. ES gyventojų aglomeracijose nakties metu yra veikiami keliuose sukeliama didesnio kaip 50 dB triukšmo (žr. 2 lentelę). Daugiau kaip 25 mln. asmenų yra veikiami tokio lygio pagrindiniuose keliuose sukeliama triukšmo ne aglomeracijose. Manoma, kad šie skaičiai didės, nes gaunami ir (arba) įvertinami vis nauji žemėlapiai.

2 lentelė. Bendras asmenų, patiriančių aplinkos sukeltą triukšmą, skaičius, remiantis valstybių narių pateiktais duomenimis, susijusiais su pirmu triukšmo kartografavimo etapu

Vieta	Asmenų, patiriančių didesnę nei $L_{dvn}^{27} > 55$ dB, skaičius [mln.]	Asmenų, patiriančių didesnę nei $L_{naktis} > 50$ dB, skaičius [mln.]
Aglomeracijose 163 ES aglomeracijos > 250 000 gyventojų		
Visi keliai	55,8	40,1
Visi geležinkeliai	6,3	4,5
Visi oro uostai	3,3	1,8
Pramonės zonos	0,8	0,5
Didžiausiose aglomeracijose; ne aglomeracijose		
Pagrindiniai keliai	34	25,4
Pagrindiniai geležinkeliai	5,4	4,5
Pagrindiniai oro uostai	1	0,3

Komisija taip pat įvertino, kokia yra triukšmo žemėlapių rengimo administracinė našta ir išlaidos. Daugiausiai pastangų reikalaujančios užduotys yra duomenų apie triukšmo šaltinius, topografiją, aplink esančius pastatus, ir gyventojus gavimas. Triukšmo kartografavimo išlaidos yra nuo 0,33 iki 1,16 EUR gyventojui, o vidutiniškai – 0,84 EUR gyventojui²⁸.

²⁷ L_{dvn} – dienos, vakaro-nakties triukšmo rodiklis.

²⁸ Europos Komisijos Triukšmo žemėlapių sudarymo ir veiksnių planavimo išlaidų tyrimas; P-44581-W, 2000 m.

4.3.3. *Suderinti kartografavimo vertinimo metodai*

Remiantis ATD 6 straipsniu, Komisija buvo įgaliota nustatyti bendruosius triukšmo įvertinimo metodus triukšmo rodikliams nustatyti. Tačiau tuo tikslu direktyvoje nebuvo nustatytas nei terminas, nei tvarkaraštis. Tol, kol nėra suderintų metodų, direktyvoje nustatyti tarpiniu laikotarpiu naudotini metodai, nors valstybės narės turėjo galimybę naudoti savo metodus.

Komisija įsipareigojo įvertinti pagal skirtingus metodus gautų rezultatų palyginamumą. Vertinimo išvada: nacionaliniai vertinimo metodai skiriasi nuo tarpiniu laikotarpiu naudotino metodo trylikoje valstybių narių. Atsižvelgdama į tai, 2008 m. Komisija pradėjo kurti suderintus vertinimo metodus (CNOSSOS-EU) (plg. su 0 dalimi).

4.3.4. *Veiksmų planai*

Remdamosi 8 straipsniu, valstybės narės turi užtikrinti, kad kompetentingos valdžios institucijos sudarė akustinės taršos ir susijusio poveikio valdymo veiksmų planus, įskaitant triukšmo mažinimą, jei tai reikalinga. Kompetentingos valdžios institucijos galėjo pasirinkti, kokias priemones įtraukti į planą, su sąlyga, kad priemonės atitinka mažiausius privalomus V priede nurodytus reikalavimus.

Iki šiol veiksmų planų apžvalgas pateikė 20 valstybių narių. Penkios valstybės narės²⁹ pateikė AT direktyvoje reikalaujamus duomenis laiku³⁰. Aštuonios³¹ VN pavėlavo pateikti duomenis 6 mėnesius, o septynios VN³² atsiuntė duomenis praėjus daugiau kaip metams nuo termino pabaigos. Iki šiol veiksmų planų nepateikė septynios valstybės narės: DK, FR, EL, HU, IT, MT ir SI.

Valstybių narių pateikta informacija buvo labai įvairi, o duomenys – nenuoseklūs. Todėl buvo sunku išsamiai išnagrinėti veiksmo planus, ir jų nagrinėjimas dar tebevyksta.

4.3.5. *Tyliosios zonos*

Tyliosios zonos yra naudingos visuomenės sveikatai, visų pirma triukšmingose miesto zonose gyvenantiems asmenims. Veiksmų planų dalį sudaro reikalavimas valstybėms narėms įdiegti specialias priemones ir sudaryti veiksmų planus aglomeracijų tyliosioms zonoms apsaugoti nuo triukšmo padidėjimo. Tačiau AT direktyvoje šių zonų ribų nustatymas iš esmės paliekamas valstybių narių nuožiūrai.

Šios laisvės pasekmė – labai skirtingi ES taikomi metodai. Nors dauguma valstybių narių nustatė aglomeracijų tyliąsias zonas, daugelis to dar nepadarė tyliosiose gamtos zonose.

4.4. **Visuomenės informavimas, konsultavimasis su ja ir duomenų tvarkymas**

Remdamosi 8 ir 9 straipsniais, valstybės narės turi užtikrinti, kad buvo konsultuojamasi su visuomene dėl veiksmų planų, ir kad planai buvo pateikti visuomenei ir platinami pagal

²⁹ DE, IE, LT, SE, UK.

³⁰ 2009 1 18.

³¹ CY, CZ, EE, ES, FI, LU, PL, SL.

³² AT, BE, BG, LV, NL, PT, RO.

Direktyvą dėl visuomenės galimybės susipažinti su informacija apie aplinką³³. Remdamasi direktyvos 10 straipsnio 3 dalimi, Komisija turi sudaryti strateginių triukšmo žemėlapių informacijos duomenų bazę, kad būtų lengviau sudaryti 11 straipsnyje nurodytą ataskaitą ir atlikti kitus techninius darbus.

Šiuo tikslu Komisija paskelbė³⁴ visas iki 2010 m. gruodžio mėn. valstybių narių pateiktas ataskaitas. Naudojant EAA „Reportnet“ tinklą tapo lengviau tvarkyti informaciją ir buvo galima sutrumpinti ataskaitų peržiūros laiką. Nors dabar ataskaitas skelbti nėra privaloma, „Reportnet“ tinkle buvo paskelbta apie 80 proc. valstybių narių ataskaitų. Be to, 2009 m. spalį EAA, siekdama informuoti visuomenę apie akustinę taršą, įsteigė Europos triukšmo stebėjimo ir informacijos tarnybą N.O.I.S.E.³⁵.

5. GALIMI VEIKSMAI TRUMPUOJU IR VIDUTINĖS TRUKMĖS LAIKOTARPIU

ATD leido padaryti pažangą sprendžiant akustinės taršos klausimus ES lygmeniu. Šioje ataskaitoje nustatyti šios direktyvos įgyvendinimo pasiekimai ir spęstini uždaviniai.

Pasiekimai įvardinti ne tik Komisijos tyrimuose. *Eurocities*³⁶ vertinimo išvadoje teigiama, kad direktyva „suteikė apčiuopiamą naudą“.

Pirmiausia, įgyvendinant direktyvą, visose valstybėse narėse buvo įdiegta aplinkos triukšmo valdymo sistema. Kai kurios valstybės narės jau yra sukūrusios tokias sistemas ir įgijusios patirties, o kitos sistemingai spęsti šiuos klausimus ėmėsi pirmą kartą. Nors tradiciškai triukšmo valdymo kompetencija priklausė kelioms valstybių narių valdžios institucijoms ir keliems administracijos lygmenims, kai kurios valstybės narės pasinaudojo AT direktyva atitinkamoms bendradarbiavimo ir koordinavimo struktūroms įdiegti.

Kiti pasiekimai buvo šie:

- pažanga kartografuojant triukšmą ir vertinant ES akustinę taršą leido pirmą kartą nustatyti bendrą akustinės taršos problemų mastą;
- dar labiau pagerintas triukšmo strateginio kartografavimo palyginamumas; nustatyti bendrieji rodikliai ir išsamūs triukšmo duomenys ES lygmeniu – seniau viso to nebuvo;
- sudaryti visą ES apimantys triukšmo šalinimo veiksmų planai, kuriais siekiama spęsti triukšmo problemą valstybių narių nustatytuose „karštuose taškuose“;
- nustatytos ES teisės aktų spragos, susijusios su triukšmo šaltiniais (pavyzdžiui, transporto priemonėmis, geležinkeliais, orlaiviais), (plg. su 5.2 dalimi).

Taip pat paskutiniaisiais metais nustatyta keletas įgyvendinimo problemų ir kitų trūkumų, kuriuos būtina spęsti ateityje. Šie uždaviniai buvo suskirstyti į dvi galimų tolimesnių veiksmų sritis, konkrečiai į teisės aktų įgyvendinimo gerinimą ir į triukšmo šaltinius reglamentuojančių teisės aktų kūrimą.

³³ 2003/4/EB (OL L 41, 2003 214, p. 26–32).

³⁴ http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d_2002_49/library

³⁵ <http://noise.eionet.europa.eu/>

³⁶ *Eurocities* Triukšmo darbo grupė, 2009 m. <http://workinggroupnoise.web-log.nl/>

5.1. Įgyvendinimo gerinimas

Išnagrinėjus ATD įgyvendinimo pirmą etapą, nustatytos kelios sritys, kurias Komisija ir valstybės narės galėtų tiesiogiai ir iškart pagerinti. Tuo tikslu Komisija ketina direktyvos 13 straipsnyje nurodytam Triukšmo komitetui pateikti darbo programą, taip pat keletą kitų toliau nurodytų idėjų. Prireikus, Komisija taip pat apsvarstys galimybę imtis teisinių veiksmų toliau nurodytai įgyvendinimo veiklai pagerinti.

5.1.1. Suderintos kartografavimo metodų sistemos sukūrimas

Nors triukšmo strateginis kartografavimas pagerėjo, padėtis dar yra toli gražu ne ideali. Dar tebevykdomais vertinimais nustatyta, kad yra sunku nustatyti ir palyginti, kiek žmonių susiduria su aukštu triukšmo lygiu. Sunkumai, *inter alia*, kyla dėl skirtingų duomenų rinkimo būdų, dėl duomenų kokybės ir prienamumo, ir dėl taikomų vertinimo metodų. Dėl to ES valstybių narių rezultatai yra nevienodi. Metodo (-ų) suderinimo sistema, tinkamai atspindinti sektorių ypatumus, galiausiai padės pasiekti reikalingą palyginamumo lygį.

2008 m. pirmosios Komisijos pastangos buvo suderintų triukšmo poveikio įvertinimo metodų kūrimas (pagal 6 straipsnio 2 dalį). Jungtinio tyrimų centro įgyvendinamas projektas „CNOSSOS-EU“ (angliško pavadinimo *Common Noise Assessment Methods in Europe* (Bendrieji Europos triukšmo vertinimo metodai) santrumpa) suteiks techninį pagrindą Komisijos įgyvendinimo sprendimui parengti. Jei 2011 m. pavyks užbaigti techninį darbą, Komisija planuoja, kad ATD II priedą bus galima peržiūrėti 2012 m. pradžioje (Komitetui paskelbus nuomonę 2011 m.). Suderintoje metodikos sistemoje daugiausiai dėmesio būtų skiriama strateginiam kartografavimui; joje būtų atidžiai atsižvelgiama į suderinimo pagal proporcingumą ir sektorių ypatumus poreikius, pavyzdžiui, nustatant reikalavimus duomenims. Rengdama šį sprendimą, Komisija ketina pasiūlyti bendrą Komisijos, EAA ir valstybių narių darbo programą „CNOSSOS-EU“ projektui įgyvendinti 2012–2015 m., kad jis duotų rezultatų trečiajam ataskaitos teikimo ciklui 2017 m.

5.1.2. ES įgyvendinimo rekomendacijų kūrimas

Direktyvoje daug aspektų nėra išsamiai nustatyti arba joje suteikiama skirtingo interpretavimo ir įgyvendinimo laisvės. Daugelis valstybių narių siūlė šiuos klausimus spręsti tiksliniais veiksmais, padedančiais įgyvendinti direktyvą ir jos lakytis ES lygmeniu, pavyzdžiui, sukūriant rekomendacijas, keičiantis informacija apie gerąją patirtį arba organizuojant specialius seminarus ir mokymo kursus. Nustatytos šios tikslinių veiksmų temos: kartografavimo metodai ir geriausia kartografavimo patirtis, triukšmo žemėlapių orientacinės vertės, dozės-atsako santykis, daugkartinio poveikio apskaičiavimas, veiksmų planų sudarymas, ir kritinės arba tikslinės vertės.

Valstybių narių nuomone, rengiant veiksmų planus, V priede nustatytų mažiausių privalomų reikalavimų nepakanka. Tai visų pirma susiję su tyliųjų zonų nustatymu (plg. su 4.3.5 dalimi).

Įgyvendinimo veikla, kuri, kaip numatyta, turėtų sudaryti darbo programos dalį, turėtų taip pat pagerinti valstybių narių bendradarbiavimo ir koordinavimo struktūras.

5.1.3. Oro kokybės ir triukšmo valdymo sąveikos pagerinimas

Dažnai buvo siūloma glaudžiau koordinuoti ir integruoti oro kokybės ir triukšmo valdymą. Įgyvendinant Aplinkos oro kokybės direktyvą (2008/50/EB) ir ankstesnius susijusius teisės

aktus, reikalingi panašūs elementai, t. y. aglomeracijų duomenų rinkimas, vertinimo metodų gerinimas, veiksmų planų rengimas, visuomenės informavimas ir ataskaitų teikimas Komisijai. Kai kurios valstybės narės pranešė apie teigiamą patirtį, įgytą integruotai įgyvendinat oro kokybės ir triukšmo teisės aktus, t.y. integruotai planuojant veiksmus, visų pirma kelių „karštuosiuose taškuose“, kuriuose yra triukšmo ir užterštumo problemų. Šios galimybės turėtų būti toliau išnagrinėtos su tikslu skatinti sąveikas ir atitinkamą patirtį.

5.1.4. Ataskaitų teikimo supaprastinimas

Direktyvoje numatyta keletas ciklinio ataskaitų teikimo reikalavimų, kurie tam tikrais atvejais sukuria papildomą administracinę naštą ir nebūtinai padidina ES veiksmų vertę. Ataskaitų teikimo ir elektroninio ataskaitų teikimo procesai turėtų būti dar labiau suvienodinti, o jų naudojimas turėtų tapti privalomu. Kiti kelių valstybių narių paminėti trūkumai buvo, visų pirma, susiję su įvesties duomenų reikalavimais, įskaitant duomenų koordinavimo, rinkimo ir prieinamumo reikalavimus, duomenų trūkumu, rekomendacijomis dėl kokybės reikalavimų, problemomis dėl vertinimo aukščių. Pagal INSPIRE direktyvą³⁷ vykdoma įgyvendinimo veikla (pavyzdžiui, susijusi su bendra triukšmo duomenų infrastruktūra) gali paskatinti siekti dar didesnio suvienodinimo.

5.2. Teisės aktai, kuriais reglamentuojami triukšmo šaltiniai

ES lygmeniu akustinis triukšmas reguliuojamas įvairiomis priemonėmis, įskaitant nuostatas dėl patekimo rinkai reikalavimų, taikomų tam tikroms transporto priemonėms ir įrangai, geležinkelių sąveikos specifikacijas³⁸, ir veiklos apribojimų oro uostuose taisyklės. Nors per paskutinį dešimtmetį priimta įvairių šios srities ES teisės aktų ir jie tobulinti³⁹, Komisija, siekdama sumažinti triukšmo poveikį ir akustinę taršą Europos Sąjungoje, planuoja toliau vystyti šias priemones. Į Komisijos 2011 m. darbo programą buvo įtraukta keletas svarbių, su triukšmu susijusių iniciatyvų, visų pirma:

- **Transporto baltoji knyga**⁴⁰, kurioje pateikiamos gairės kaip iki 2050 m., be daugelio kitų tikslų, prisidėti ir prie transporto akustinio triukšmo sumažinimo (pavyzdžiui, sukurti „transporto priemonių triukšmo lygio standartus“);
- Direktyvos 2002/30/EB dėl oro uostų triukšmo peržiūra, kuri yra oro uostų srities teisės aktų paketo dalis, ir kurią taikant bus pagerintas triukšmo kartografavimas taikant tarptautiniu lygmeniu pripažįstamą metodą ir duomenis, ir bus skatinama priimti ekonomiškai efektyvią triukšmo mažinimo priemonę, atsižvelgiant į tarptautiniu lygmeniu suderintus standartus, kad būtų galima suderinti oro uostų direktyvą ir ATD. Atliekant peržiūrą, taip pat bus atnaujinta triukšmingo orlaivio (ribinio triukšmingumo orlaivio) apibrėžtis – tai bus daroma atsižvelgiant į dabartinę orlaivių parko sudėtį.

³⁷ OL L 108, 2007 4 25, p. 1–14.

³⁸ Komisijos sprendimas 2006/66/EB dėl transeuropinių paprastųjų geležinkelių posistemio „Riedmenys: triukšmas“ techninių sąveikos specifikacijų

³⁹ Visų pirma, įvykdyta ES Geležinkelių triukšmo politikos peržiūra, remiantis 2008 m. Komunikatu dėl geležinkelių transporto keliamo triukšmo mažinimo priemonės, skirtos esamam riedmenų parkui ir vėliau pateikti Komisijos pasiūlymai, konkrečiai, Direktyva 2001/43/EB dėl padangų triukšmo ir pasiūlymai dėl L kategorijos transporto priemonių triukšmo, reglamentuojamo Direktyva 97/24/EB.

⁴⁰ COM(2011) 144 galutinis.

- Kitą kartą peržiūrint **variklinių transporto priemonių** su ne mažiau kaip keturiais ratais triukšmą reglamentuojančius teisės aktus, remiantis pagerinta patikros procedūra, bus įvertintos galimybės sugriežtinti reikalavimus, nes taip būtų galima užtikrinti, kad rinkai bus teikiamos mažiau triukšmo keliančios transporto priemonės. Tai gali reikšti pasiūlymą dėl reglamento, susijusio su leistinu variklinių transporto priemonių garso lygiu ir dujų išmetimo sistema. Pagrindinis iniciatyvos tikslas – sumažinti neigiamą variklinių transporto priemonių eismo keliamo garso poveikį Europos piliečiams.
- Peržiūrint **Lauko triukšmo direktyvą**⁴¹, bus įvertinta nurodytos įrangos taikymo sritis ir peržiūrėti triukšmo reikalavimai siekiant atsižvelgti į dabartinę naujausią technologiją. Tuo pačiu bus supaprastinti susiję administraciniai reikalavimai.

Be to, Komisija ketina toliau nagrinėti kitas potencialias akustinės taršos sumažinimo ES lygmeniu priemones, pavyzdžiui, mažai triukšmo keliančių kelio dangų naudojimą, ir prireikus pateiks atitinkamus pasiūlymus.

5.3. Toliau svarstylini klausimai

Atliekant parengiamąjį darbą, kuris sudarė šios peržiūros dalį, buvo taip pat nagrinėjami elementai, kuriuos galbūt reikėtų pagerinti siekiant, kad ES teisės aktai dėl aplinkos triukšmo būtų efektyvūs ir veiksmingi. Visų pirma tai buvo:

- **Orientacinės arba tikslinės vertės.** Valstybės narės įdiegė daug įvairių metodų ir užsibrėžė skirtingų užmojų, todėl tai trukdo toliau vienodinti vidaus rinkos sąlygas, o ES piliečių apsaugos lygiai labai skiriasi (plg. su 4.2 dalimi). Tačiau privalomų orientacinių arba tikslinių verčių nustatymas ES lygmeniu turėtų įtakos subsidiarumui, nes būtų apribota nacionalinių ir vietos valdžios institucijų laisvė pritaikyti apsaugos lygį ir veiksmų planus ir (arba) priemones pagal konkrečią situaciją. Kitos galimybės būtų ES triukšmo orientacinių verčių, mažiausių privalomų reikalavimų arba ES rekomendacijų nustatymas. Šie metodai galėtų būti laikomi mažiausia riba, kuri paskatintų imtis triukšmo mažinimo veiksmų, tačiau tai neužkirstų kelio valstybėms narėms, prireikus, nustatyti griežtesnius reikalavimus.
- **Triukšmo rodikliai.** Dabartinėje direktyvoje reikalaujama, kad valstybės narės naudotų nurodytus triukšmo rodiklius L_{dvn} ir L_{naktis} ir atitinkamai praneštų apie 55 dB ir 50 dB arba didesnę triukšmo poveikį gyventojams (plg. su 4.2 dalimi). Tačiau dabartiniuose ataskaitų teikimo reikalavimuose neatsižvelgiama į tą faktą, kad didelė ES gyventojų dalis patiria žemesnio lygio akustinę taršą, kuri, atrodo, taip pat gali daryti žalingą poveikį sveikatai (plg. su 2 dalimi). Remiantis naujausiomis PSO rekomendacijomis, L_{naktis} rodiklio vertės, apie kurias privaloma pranešti, turėtų būti sumažintos iki 40 dB L_{naktis} , kad būtų galima gauti daug tikroviškesnį akustinės taršos poveikio Europos Sąjungoje įvertinimą.
- **Vykdyimo užtikrinimas.** Direktyvoje nenustatyta aiški jos vykdymo užtikrinimo tvarka, pagal kurią veiksmų planai būtų tiesiogiai susieti su triukšmo lygiu

⁴¹ Direktyva 2000/14/EB dėl lauko sąlygomis naudojamos įrangos keliamo triukšmo.

viršijimu ir galimomis baudomis. Net tais atvejais, kai valstybės narės yra nustačiusios nacionaliniu lygmeniu teisiškai įpareigojančias ribines vertes, vertinant triukšmo žemėlapius, nustatyta, kad triukšmo ribinės vertės yra dažnai pažeidžiamos, ir dėl to pažeidėjas nepatiria jokių pasekmių. Galima būtų apsvarstyti aiškesnį tikslų ir turinio išdėstymą ir veiksmų planų vykdymo užtikrinimą, bet tuo pačiu nepažeidžiant subsidiarumo ir proporcingumo principų.

- **Techninės apibrėžtys, reikalavimai ir sąvokos.** Nustatyta keletas galimų techninių patobulinimų, įskaitant su aglomeracijomis, tylos zonomis, pagrindiniais keliais, pramonės triukšmu ir veiksmų planais susijusių apibrėžčių bei reikalavimų aiškesnį išdėstymą. Be to, matavimo taškų klausimas toliau kelia susirūpinimą, kaip ir lankstumas pasirenkant matavimo aukštį – tai sukėlė problemų kai kuriose valstybėse narėse dėl joms būdingos statinių sandaros. Galiausiai, būtų naudinga aiškiau išdėstyti arba dar labiau suvienodinti verčių ir vertinimo rezultatų pateikimą.
- **Administracinė našta ir teisinių aspektų suderinimas.** Reikėtų suvienodinti ir supaprastinti ataskaitų teikimo tvarkaraštį. Kai kurie reikalaujami pranešti duomenys⁴² buvo pateikti kelis kartus. Taip pat AT direktyvoje nebuvo visiškai aišku, kad skirtingi vertinimo struktūros etapai (triukšmo kartografavimo ir veiksmų planavimo) turėjo vykti vienas po kito. Be to, buvo nurodyta, kad viena iš pagrindinių kliūčių, trukdančių tinkamai organizuoti konsultacijas su visuomene, buvo trumpas laikotarpis tarp triukšmo strateginio kartografavimo ir veiksmų plano užbaigimo. Galiausiai, atitinkamas ATD nuostatas reikėtų suderinti su naująja deleguotųjų teisės aktų ir įgyvendinimo priemonių sistema (Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 ir 291 straipsniai).

6. IŠVADOS

Aplinkos triukšmas išlieka didele ES problema, darančia didelį poveikį sveikatai. Remiantis gauta informacija apie triukšmo poveikį sveikatai, atrodo, kad reikėtų imtis papildomų veiksmų siekiant, kad žalingo lygio triukšmą patirtų mažesnis žmonių skaičius.

Įgyvendinant ATD tik neseniai pradėta aktyviai kartografuoti triukšmą ir planuoti veiksmus. Pirmoje įgyvendinimo ataskaitoje nurodyti ne tik reikšmingi pasiekimai, bet ir keletas sunkumų bei sritys, kuriose reiktų atlikti patobulinimų. Tačiau dar neišnaudotos visos ATD teikiamos galimybės. Tik dabar pradėta įgyvendinti veiksmų planus, ir numatyto poveikio dažniausiai nebuvo (iki šiol).

Komisija apsvarstys galimybę imtis tolesnių šioje ataskaitoje nurodytų veiksmų, susijusių su įgyvendinimo patobulinimais ir galimų triukšmo šaltinių sumažinimo priemonių. Be to, rengiamas vertinimo metodikų derinimas. Atliekant parengiamąjį darbą, kuris sudarė šios peržiūros dalį (plg. su 5.3 dalimi), buvo taip pat svarstomos galimybės ateityje nustatyti rodiklius ir sugriežtinti teisės akto vykdymo užtikrinimo mechanizmus siekiant efektyvių ir veiksmingų teisės aktų dėl aplinkos triukšmo.

⁴² Pavyzdžiui, aglomeracijos, pagrindiniai keliai, geležinkeliai ir oro uostai.

Remiantis šia ataskaita toliau bus diskutuojama su valstybėmis narėmis ir kitais suinteresuotaisiais subjektais, kad būtų išnagrinėtos galimybės, kaip padaryti triukšmo mažinimo teisės aktus veiksmingesniais.

Nepaisant šio konsultacijų proceso, reikėtų neužmiršti, kad išsamesnis ir tikroviškesnis ATD veiksmingumo įvertinimas gali būti atliktas tik po antro triukšmo kartografavimo etapo, kai turėsime dar daugiau žinių apie akustinę taršą.