



EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 1.6.2011
COM(2011) 321 galīgā redakcija

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par Vides trokšņa direktīvas īstenošanu saskaņā ar Direktīvas 2002/49/EK 11. pantu

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par Vides trokšņa direktīvas īstenošanu saskaņā ar Direktīvas 2002/49/EK 11. pantu

1. IEVADS

2002. gada 25. jūnijā pieņēma Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību (turpmāk Vides trokšņa direktīva, VTD). Tas bija solis uz priekšu ES trokšņa politikas izstrādē.

Direktīvas mērķis ir *“formulēt kopēju pieeju, lai prioritārās jomās nepieļautu, novērstu vai samazinātu kaitīgās sekas, ieskaitot kairinājumu, kas rodas, iedarbojoties vides troksnim”*.

Lai to sasniegtu, direktīvā pieprasīts dalībvalstīm veikt virkni pasākumu, jo īpaši:

- (1) noteikt vides trokšņa iedarbību, veicot trokšņa kartēšanu,
- (2) pieņemt rīcības plānus, kuru pamatā ir trokšņa kartēšanā iegūtie rezultāti, un
- (3) nodrošināt, lai informācija par vides troksni ir pieejama sabiedrībai.

Direktīva arī nodrošina pamatu papildu ES pasākumu izstrādei, lai mazinātu troksni, ko izraisa dažādi avoti. Šis ziņojums par īstenošanu ir sagatavots saskaņā ar VTD 11. pantu, kurā Komisijai ir uzdots jo īpaši¹:

- izvērtēt vajadzību pēc papildu ES pasākumiem attiecībā uz vides troksni (11. panta 2. punkts) un
- iekļaut pārskatu par akustiskās vides kvalitāti Eiropas Savienībā, pamatojoties uz dalībvalstu iesniegtajiem datiem (11. panta 3. punkts).

Šā ziņojuma sagatavošanas gaitā Komisija ir saņēmusi datus no EVA² un veikusi virkni atbalsta pētījumu³, kuros atrodama papildu informācija.

2. VIDES TROKSNIS UN TĀ IETEKME

Vides troksnis ir būtiska vides problēma Eiropas Savienībā. Ir pieejams arvien lielāks informācijas apjoms par trokšņa ietekmi uz veselību. Piemēram, Pasaules veselības organizācijas (PVO) un Komisijas Kopīgā pētniecības centra (JRC) jaunākā publikācija⁴

¹ Ziņojums aizkavējās vairāku iemeslu dēļ, jo īpaši tāpēc, ka kavējas īstenošana, nav pietiekami daudz datu un novērtēšanas process ir sarežģīts.

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

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

⁴ PVO-JRC, 2011; Ziņojums par vides trokšņa izraisītu slimību rašanos, <http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environmental-health/noise>

liecina, ka ES dalībvalstīs un citās Rietumeiropas valstīs satiksmes troksnis ik gadu var radīt zaudējumus vairāk nekā 1 miljonu veselīgu dzīves gadu apmērā.

Turklāt PVO Vadlīnijās par troksni Eiropas Savienībā⁵ vides trokšņa ietekme, tostarp kairinājums, atzīta par nopietnu veselības problēmu. PVO Vadlīnijās Eiropai par troksni naktīs⁶ ierosināts ieteicamais trokšņa līmenis nakts laikā – 40 decibeli (dB, L_{night}). Turklāt laikā no 2009. līdz 2011. gadam ES ir finansējusi plašu koordinācijas pasākumu, kurā iesaistīti Eiropas 33 institūti⁷. Neseni pētījumi⁸ rāda, ka vides troksnis ir ievērojams vides risks, kas apdraud sabiedrības veselību, un ka trokšņa iedarbībai Eiropā salīdzinājumā ar citiem stresa izraisītājiem ir tendence palielināties. Urbanizācija, pieaugošais pieprasījums pēc mehāniskiem transportlīdzekļiem un neefektīva pilsētplānošana ir vides trokšņa rašanās galvenie iemesli. Turklāt trokšņa piesārņojums bieži ir saistīts ar pilsētu teritorijām, kur arī gaisa kvalitāte var būt problemātiska.

Trokšņa piesārņojums var kaitināt, traucēt miegu, negatīvi ietekmēt izziņas funkciju skolēniem, radīt fizioloģiskas stresa reakcijas un var izraisīt sirds un asinsvadu problēmas cilvēkiem, kas ir hroniski pakļauti troksnim⁹. Stress var ietekmēt dažu tādu hormonu ražošanu, kas var izraisīt dažādus blakusefektus, tostarp paaugstinātu asinsspiedienu. Ilgākā iedarbības posmā tas savukārt var palielināt sirds un asinsvadu slimību un psihisko traucējumu risku. Lai cīnītos ar šīm negatīvajām ietekmēm uz veselību, PVO piedāvāja vairākas robežvērtības^{5, 6} no 32 (L_{Amax}^{10} , inside) līdz 42 (L_{night} , outside) dB.

Ekonomikas izmaksās saistībā ar trokšņa piesārņojumu ietilpst mājokļu cenu devalvācija, darba ražīguma zudumi, ko rada ietekme uz veselību un piesārņojuma izplatīšanās ietekme. Sociālās izmaksas ir saistītas ar priekšlaicīgu nāvi vai saslimstību (sliktu koncentrēšanās spēju, nogurumu, dzirdes problēmām). Nesen aplēsts, ka sociālo izmaksu summa saistībā ar satiksmes, dzelzceļa un autoceļu radīto troksni Eiropas Savienībā veidoja EUR 40 miljardus gadā, no kuriem 90 % ir saistīti ar vieglajiem automobiļiem un kravas transportlīdzekļiem. Tas bija apmēram 0,4 % no ES kopējā IKP¹¹, ieskaitot veselības aprūpes izmaksas. Kā minēts Komisijas 2011. gada Baltajā grāmatā par transportu, ja nekas netiks darīts, līdz 2050. gadam ar troksni saistītās ārējās transporta izmaksas pieaugs aptuveni līdz EUR 20 miljardiem.

3. TIESĪBU AKTA TRANSPONĒŠANA

VTD bija jātransponē līdz 2004. gada 18. jūlijam. Komisija konstatēja, ka par to nav paziņojušas 14¹² ES dalībvalstis. Visas pārējās dalībvalstis transponēja VTD savos tiesību

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

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

⁷ ENNAH, www.ennah.eu

⁸ Projektā “Vides ietekme uz slimībām Eiropā” troksnis minēts kā otrais ar vidi saistītais stresa izraisītājs. Tas ieviesa vispārējo metodiku, kas paredzēta izmantošanai, lai aprēķinātu darbnespējas skartus dzīves gadus, DALY, kā visbiežāk izmantoto mērauklu; <http://en.opasnet.org/w/Ebode>
⁹ Babisch 2006, 2008; Miedema & Vos 2007; PVO Eiropa 2009, 2010.

¹⁰ L_{Amax} – maksimālais skaņas spiediena līmenis.

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

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

aktos līdz noteiktajam termiņam. Līdz 2007. gada oktobrim tika pabeigtas visas ar nepaziņošanu saistītās lietas.

Tiesību akta transponēšanas vispārējā kvalitāte bija apmierinoša. Komisija konstatēja, ka līdz šim divām dalībvalstīm¹³ bija novērotas nepilnības saistībā ar 4., 5., 6., 7. un 8. panta transponēšanu. Taču neatbilstības novērtēšanas apstiprināšana vēl nav pabeigta. Kad šie sākotnējie konstatējumi tiks apstiprināti, Komisija veiks atbilstīgus tālākos pasākumus.

4. DIREKTĪVAS ĪSTENOŠANA

Dalībvalstīm saskaņā ar VTD ir virkne pienākumu, un tām ir arī Eiropas Komisijai jāziņo noteikta informācija. Tā kā katras prasības ieviešanai ir noteikts savs termiņš, kopumā izveidojās ilgs un regulārs īstenošanas un ziņošanas cikls (skatīt 1. tabulu).

Īstenošanas termiņš	Temats	Atsauce	Atjauninājumi
2005. gada 30. jūnijs	Informācija par galvenajiem autoceļiem, galvenajām dzelzceļa līnijām, galvenajām lidostām un aglomerācijām saskaņā ar augšējām robežvērtībām, ko nosaka dalībvalstis un uz ko attiecas kartēšanas 1. kārta	7. panta 1. punkts	Obligāti ik pēc 5 gadiem
2005. gada 18. jūlijs	Kompetento iestāžu izveide, kas atbild par stratēģiskām trokšņu kartēm, rīcības plāniem un datu vākšanu	4. panta 2. punkts	Iespējami jebkurā laikā
2005. gada 18. jūlijs	Spēkā esošās trokšņa robežvērtības vai plānotā un saistītā informācija	5. panta 4. punkts	Iespējami jebkurā laikā
2007. gada 30. jūnijs	Stratēģiskās trokšņu kartes galvenajiem autoceļiem, dzelzceļa līnijām, lidostām un aglomerācijām saskaņā ar augšējām robežvērtībām	7. panta 1. punkts	
2008. gada 18. jūlijs	Rīcības plāni galvenajiem autoceļiem, dzelzceļa līnijām, lidostām un aglomerācijām	8. panta 1. punkts	Obligāti ik pēc 5 gadiem
2008. gada 31. decembris	Informācija par galvenajiem autoceļiem, galvenajām dzelzceļa līnijām, galvenajām lidostām un aglomerācijām saskaņā ar apakšējām robežvērtībām, ko nosaka dalībvalstis un uz ko attiecas kartēšanas 2. kārta	7. panta 2. punkts	Iespējami jebkurā laikā
2012. gada 30. jūnijs	Stratēģiskās trokšņu kartes galvenajiem autoceļiem, dzelzceļa līnijām, lidostām un aglomerācijām saskaņā ar apakšējām robežvērtībām	7. panta 2. punkts	Obligāti ik pēc 5 gadiem

¹³ LV, PL.

4.1. Pārvaldības iestāžu nozīmēšana

Lielākā daļa dalībvalstu laicīgi ziņoja Komisijai, un visas dalībvalstis bija piešķirušas VTD īstenošanas pilnvaras attiecīgajām pārvaldības iestādēm. VTD pārnozaru raksturs dažās dalībvalstīs ir iemesls vairāku dažādu valdības aģentūru, kā arī privāto struktūru līdzdalībai infrastruktūras pārvaldībā. Vairākas dalībvalstis ziņoja par problēmām, kas saistītas ar iesaistīto iestāžu darbības saskaņošanu gan sākuma posmos, kad notiek datu vākšana, gan vēlākos posmos, kad tiek plānota rīcība un īstenošana.

4.2. Trokšņa indikatori un robežvērtības

Ar VTD 5. pantu tika ieviesti trokšņa indikatori ziņošanas vajadzībām, bet netika noteiktas nekādas juridiski saistošas ES mēroga trokšņa robežvērtības vai mērķi. Dalībvalstīm bija jāpaziņo savā valstī spēkā esošās vai sagatavošanā esošās robežvērtības.

Dalībvalstis ir izmantojušas dažādas pieejas. Vairums¹⁴ ir noteikušas juridiski saistošas trokšņa robežvērtības vai pašlaik tās pārskata¹⁵. Citās¹⁶ ir ieviestas ieteiktās vērtības.

Trokšņu kartes atklāja, ka, neīstenojot pietiekamus pasākumus, trokšņa robežvērtības bieži tiek pārsniegtas. Bija daži pierādījumi, ka trokšņa kontroles vai troksnim pakļauto iedzīvotāju norobežošanas pasākumu īstenošana dažās valstīs nebija saistīta ar to, vai robežvērtība ir saistoša, vai nav.

Vēl viens strīdīgs jautājums bija plašais galējo, sliekšņa un ieteicamo vērtību diapazons. Tikai dažas dalībvalstis¹⁷ īpaši norādīja, ka, nosakot trokšņa robežvērtības, tās ir izmantojušas novērtējumus par ietekmi uz veselību vai ietekmējušās no PVO novērtējumiem par ietekmi uz veselību. Bieži vien atšķirīgās bāzes, jēdzienu un diferenciacijas līmeņu dēļ bija grūti apkopot un salīdzināt atšķirīgos līmeņus dalībvalstīs¹⁸.

4.3. Trokšņa novērtēšana

Kopumā dalībvalstu iesniegtie ziņojumi deva iespēju Komisijai un EVA izveidot informatīvo bāzi, kādas iepriekš ES līmenī nebija. Taču ziņojumu kvalitāte un to nosūtīšanas laiks ievērojami atšķīrās un kavēja atbilstības novērtēšanas gaitu.

VTD nebija ietvertas sīkas norādes par dažādu datu plūsmu paziņošanu. Bija noteiktas tikai minimālās tehniskās prasības (sk. VTD VI pielikumu).

Rezultātā Komisija un EVA izstrādāja VTD ziņošanas mehānismu (*ENDRM*)¹⁹, kas atviegloja un racionalizēja datu vākšanu, kvalitātes kontroli un atbilstības novērtēšanu. 2007. gadā Trokšņa komiteja piekrita brīvprātīgi izmantot *ENDRM*. Vēlāka piesaiste EVA tīklam "Reportnet"²⁰ vēl papildus uzlaboja *ENDRM* efektivitāti.

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 FI, IE, SE, UK.

¹⁷ EE, LU, PT, SL un Beļģijas Briseles valdība.

¹⁸ EVA Tehniskais ziņojums Nr. 11/2010 un ziņojums par pētījumu (sk. 2. zemsvītras piezīmi), lai iegūtu sīkāku informāciju.

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

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

4.3.1. Galvenās aglomerācijas, autoceļi, dzelzceļi un lidostas

Līdz 2005. gadam dalībvalstīm bija jāinformē Komisija par galveno autoceļu, galveno dzelzceļu, galveno lidostu un aglomerāciju augšējām robežvērtībām²¹. Pirmais atjauninājums bija jāveic līdz 2008. gada 30. jūnijam attiecībā uz apakšējām robežvērtībām²². No 2010. gada un turpmāk reizi piecos gados dalībvalstīm ir jāatjaunina abu robežvērtību saraksts.

Ziņošanas gaitā iegūtā pieredze pakāpeniski noveda pie savlaicīgāku, salīdzināmāku un labāk izmantojamu ziņojumu iesniegšanas. Ja pēdējās dalībvalsts ziņojums, kas bija jāiesniedz 2005. gadā, tika iesniegts gandrīz divus gadus vēlāk, tad 2010. gadā kavēšanās samazinājās līdz pieciem mēnešiem. 2010. gadā 18 dalībvalstis ziņoja savlaicīgi, astoņas kavējās. Tikai Itālija vēl nav iesniegusi savu ziņojumu.

4.3.2. Trokšņa stratēģiskās kartes

Līdz 2007. gada 30. jūnijam dalībvalstīm bija jā sagatavo stratēģiskās trokšņu kartes (7. panta 1. punkts). Šāda prasība jāizpilda arī līdz 2012. gada 30. jūnijam un pēc tam par katru piecu gadu periodu. Saskaņā ar 7. panta 1. punktu šādas trokšņu kartes ir jā sagatavo par visiem iepriekšējā kalendārajā gadā noteiktajiem galvenajiem autoceļiem, dzelzceļiem, lidostām un aglomerācijām (sk. 4.3.1. punktu)²³.

Stratēģiskās trokšņu kartes paredzētas kompetentajām iestādēm, lai noteiktu rīcības plānošanas prioritātes, un Komisijai, lai novērtētu troksnim pakļauto cilvēku skaitu.

Divpadsmit dalībvalstis²⁴ iesniedza visus obligātos datus par visiem avotiem, vienpadsmit²⁵ iesniedza datus par visiem avotiem ar dažām nelielām nepilnībām un trīs²⁶ iesniedza datus par dažiem avotiem. Tikai Malta nav nosūtījusi ziņojumu Komisijai (līdz šim brīdim), un Komisija šajā gadījumā ir uzsākusi pienākumu neizpildes procedūru.

Novērtējums attiecībā uz trokšņa kartēšanas pirmo kārtu liecina, ka aptuveni 40 miljoni cilvēku Eiropas Savienībā ir pakļauti troksnim virs 50 dB, ko nakts laikā rada aglomerāciju autoceļi (skatīt 2. tabulu). Vairāk nekā 25 miljoni cilvēku ir pakļauti troksnim tajā pašā līmenī no galvenajiem autoceļiem ārpus aglomerācijām. Sagaidāms, ka šie skaitļi turpmāk būs jāpārskata un jāpalielina, saņemot un/vai novērtējot vairāk trokšņu karšu.

²¹ Augšējās robežvērtības: Galvenie autoceļi > 6 miljoni transportlīdzekļu gadā; galvenie dzelzceļi > 60 000 vilcienu gadā; galvenās lidostas > 50 000 pacelšanās/nolaišanās gadā; galvenās aglomerācijas > 250 000 iedzīvotāju.

²² Apakšējās robežvērtības: galvenie autoceļi > 3 miljoni transportlīdzekļu gadā; galvenie dzelzceļi > 30 000 vilcienu gadā; un galvenās aglomerācijas > 100 000 iedzīvotāju.

²³ Piezīme, 7. pants paredz, ka, sagatavojot pirmo stratēģisko trokšņu karti, ir jāpārskata galveno aglomerāciju, autoceļu, dzelzceļu un lidostu saraksts ar 2005. gada datiem, t.i., jāņem vērā jaunākā situācija 2006. gadā. Tāpat trokšņa kartēšanas turpmākajos posmos ir jāatjaunina Komisijai jau iesniegto sarakstu dati, lai izvairītos no tā, ka netiek iekļauti kādi karstie punkti, kuros starplaikā ir pārsniegta robežvērtība.

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.

2. tabula. Kopsavilkums par kopējo cilvēku skaitu, kas pakļauti vides troksnim, pamatojoties uz datiem, kurus saskaņā ar trokšņa kartēšanas pirmo kārtu iesniegušas dalībvalstis

Joma	To cilvēku skaits, kas pakļauti troksnim virs $L_{den}^{27} > 55$ dB [miljoni]	To cilvēku skaits, kas pakļauti troksnim virs $L_{night} > 50$ dB [miljoni]
Aglomerācijās (163 aglomerācijās ES > 250 000 iedzīvotāju)		
Visi autoceļi	55,8	40,1
Visi dzelzceļi	6,3	4,5
Visas lidostas	3,3	1,8
Ražošanas teritorijas	0,8	0,5
Galvenie infrastruktūras objekti ārpus aglomerācijām		
Galvenie autoceļi	34	25,4
Galvenie dzelzceļi	5,4	4,5
Galvenās lidostas	1	0,3

Komisija apskatīja arī administratīvo slogu un trokšņu karšu izveidošanai nepieciešamās izmaksas. Visdārgāk izmaksāja datu ieguve par trokšņa avotiem, topogrāfiju, apbūvi un iedzīvotājiem. Trokšņa kartēšanas izmaksas svārstās no EUR 0,33 līdz EUR 1,16 uz iedzīvotāju, vidējās izmaksas ir EUR 0,84 uz iedzīvotāju.²⁸

4.3.3. Saskaņotas novērtēšanas metodes kartēšanai

Saskaņā ar VTD 6. pantu Komisija tika pilnvarota izveidot kopējas trokšņa vērtēšanas metodes, lai noteiktu trokšņa rādītājus. Taču direktīva neparedzēja nekādu termiņu vai grafiku. Direktīvā noteikts, ka līdz brīdim, kad pieejamas saskaņotas metodes, ir jāizmanto pagaidu metodes, bet dalībvalstīm bija iespēja izmantot arī pašām savas metodes.

Komisija veica ar dažādām metodēm iegūto rezultātu salīdzināmības pakāpes novērtēšanu. Novērtējumā tika secināts, ka valstu novērtēšanas metodes atšķiras no 13 dalībvalstīs izmantotajām pagaidu metodēm. Rezultātā Komisija 2008. gadā sāka darbu pie saskaņotu novērtēšanas metožu (CNOSSOS-EU) (sk. 0) izstrādes.

²⁷ L_{den} – dienas-vakara-nakts trokšņa rādītājs.

²⁸ Eiropas Komisija – Pētījums par trokšņa kartēšanas un rīcības plānošanas izmaksām; P-44581-W, 2000.

4.3.4. Rīcības plāni

Saskaņā ar 8. pantu dalībvalstis nodrošina, ka kompetentās iestādes izstrādā rīcības plānus, kas paredzēti ar troksni saistīta piesārņojuma un ietekmes pārvaldīšanai, vajadzības gadījumā ietverot trokšņa samazināšanu. Plānos iekļautos pasākumus izvēlējās kompetentās iestādes, ja tās atbilda minimālajām V pielikumā noteiktajām prasībām.

Līdz šim 20 dalībvalstis ir iesniegušas kopsavilkumus par rīcības plāniem. Piecas dalībvalstis²⁹ iesniedza VTD pieprasītos datus savlaicīgi³⁰. Astoņas³¹ iesniedza ar 6 mēnešu nokavēšanos, un septiņas³² tos nosūtīja vairāk nekā vienu gadu pēc termiņa beigām. Šādas septiņas dalībvalstis vēl līdz šim nav iesniegušas rīcības plānus: DK, FR, EL, HU, IT, MT un SI.

Dalībvalstu iesniegtā informācija bija ļoti dažāda, un dati bija nesistematizēti. Tāpēc rīcības plānu vispārēja analīze izrādījās problemātiski īstenojama un joprojām turpinās.

4.3.5. Klusie rajoni

Klusie rajoni labvēlīgi ietekmē sabiedrības veselību, jo īpaši cilvēkiem, kas dzīvo trokšņainos pilsētu rajonos. Rīcības plānu ietvaros dalībvalstīm tika lūgts iekļaut īpašus pasākumus un izstrādāt rīcības plānus, lai aglomerācijās aizsargātu klusos rajonus pret trokšņa palielināšanos. Taču VTD šo zonu norobežošanu lielā mērā atstāja dalībvalstu ziņā.

Līdz ar to Eiropas Savienībā ir ļoti dažādas pieejas. Kaut arī lielākā daļa dalībvalstu ir iekārtojušas klusos rajonus aglomerācijās, daudzas to vēl nav izdarījušas vietās, kas atrodas laukos.

4.4. Informācija sabiedrībai, apspriešana un datu pārvaldība

Saskaņā ar 8. un 9. pantu dalībvalstis nodrošina, ka notiek sabiedriskā apspriešana par rīcības plāniem un ka plāni ir sabiedrībai pieejami un tiek izplatīti saskaņā ar Direktīvu par vides informācijas pieejamību sabiedrībai³³. Saskaņā ar direktīvas 10. panta 3. punktu Komisija izveido datu bāzi ar informāciju par stratēģiskajām trokšņu kartēm, lai atvieglotu 11. pantā minētā ziņojuma sastādīšanu, kā arī cita veida tehnisko darbu.

Tālab Komisija līdz 2010. gada decembrim darīja sabiedrībai pieejamus visus dalībvalstu iesniegtos ziņojumus.³⁴ Arī EVA "Reportnet" izmantošana atviegloja informācijas pārvaldību un samazināja ziņojumu izvērtēšanai vajadzīgo laiku. Lai gan tas notiek brīvprātīgā kārtā, apmēram 80 % no dalībvalstu ziņojumiem bija publicēti "Reportnet". Turklāt, lai informētu sabiedrību par trokšņa piesārņojumu Eiropā, EVA 2009. gada oktobrī izveidoja Eiropas Trokšņa novērošanas un informācijas dienestu (N.O.I.S.E)³⁵.

²⁹ DE, IE, LT, SE, UK.

³⁰ 18.01.2009.

³¹ CY, CZ, EE, ES, FI, LU, PL, SL.

³² AT, BE, BG, LV, NL, PT, RO.

³³ 2003/4/EK (OV L 41, 14.2.2003., 26.-32. lpp.).

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

³⁵ <http://noise.eionet.europa.eu/>

5. IESPĒJAMĀ RĪCĪBA ĪSTERMIŅĀ UN VIDĒJĀ TERMIŅĀ

VTD deva iespēju trokšņa piesārņojumu sekmīgāk apkarot ES līmenī. Šajā ziņojumā minēti daudzie sasniegumi un atlikušie problēmjautājumi saistībā ar šīs direktīvas īstenošanu.

Sasniegumi ir atzīti ne tikai Komisijas analizē. *Eurocities*³⁶ kādā novērtējumā secināja, ka direktīva “*ir devusi reālu labumu*”.

Vispirms direktīva visās dalībvalstīs ieviesa vides trokšņa pārvaldības sistēmu. Dažas dalībvalstis jau bija izveidojušas šādas sistēmas un ieguvušas pieredzi, kamēr citas šos jautājumus sistemātiski risināja pirmoreiz. Lai gan tradicionāli dalībvalstīs trokšņa kontroles pilnvaras bija vairākām iestādēm dažādos pārvaldības līmeņos, dažas dalībvalstis izmantoja VTD īstenošanu atbilstīgu sadarbības un koordinēšanas struktūru izveidei.

Citi sasniegumi bija šādi:

- sekmīgi pavisinājies uz priekšu trokšņa kartēšana un trokšņa piesārņojuma novērtēšana Eiropas Savienībā, kas pirmoreiz ļāva izveidot pārskatu par trokšņa piesārņojuma problēmu apjomu;
- sekmīgs bijis darbs pie stratēģiskās trokšņa kartēšanas salīdzināmības uzlabošanas, tostarp izstrādāti kopīgi rādītājiem un izveidots ES līmeņa trokšņa datu kopums, kāda pirms tam nebija;
- izstrādāti ES mēroga rīcības plāni par troksni, pievēršoties dalībvalstu atklātajiem “karstajiem punktiem”;
- apzināti trūkumi ES tiesību aktos par trokšņa avotiem (piemēram, transportlīdzekļiem, dzelzceļa transportu, lidmašīnām) (sk. 5.2. punktu).

Tajā pašā laikā pēdējos gados ir konstatētas vairākas ar īstenošanu saistītas problēmas un citi trūkumi, kas jānovērš nākotnē. Šīs problēmas ir sagrupētas divās galvenajās jomās atkarībā no iespējamās rīcības, proti, īstenošanas uzlabošana un trokšņa avotus reglamentējošo tiesību aktu turpmāka izstrāde.

5.1. Īstenošanas uzlabošana

VTD īstenošanas pirmā posma analīze atklāja iespējamās jomas, kur vajadzīgi uzlabojumi, kurus tieši un nekavējoties varētu veikt Komisija un dalībvalstis. Tālab Komisija plāno direktīvas 13. pantā minētajai Trokšņa komitejai iesniegt darba programmu, kurā aplūkoti vairāki turpmāk minētie faktori. Vajadzības gadījumā Komisija apsvērs arī tiesisku darbību veikšanu, lai papildinātu turpmāk uzskatīto darbību proaktīvu īstenošanu.

5.1.1. Kartēšanas metožu saskaņotās sistēmas pabeigšana

Neskatoties uz stratēģiskās trokšņa kartēšanas salīdzināmības uzlabojumiem, situācija ir tālu no ideālas. Pašlaik veiktie novērtējumi ir parādījuši, ka joprojām ir grūti iesniegt salīdzināmus rādītājus par to cilvēku skaitu, kas ir pakļauti pārmērīgam trokšņa līmenim. Grūtības cita

³⁶ *Eurocities WG Noise* (2009): <http://workinggroupnoise.web-log.nl/>

starpā ir saistītas ar atšķirīgo datu vākšanas veidu, kvalitāti un pieejamību, kā arī izmantotajām novērtēšanas metodēm. Tas rada rezultātu neviendabīgumu ES dalībvalstīs. Saskaņojot metodes(-žu) sistēmu, kas pietiekamā mērā atspoguļotu nozares specifiku, galu galā tiks panākts nepieciešamais salīdzināmības līmenis.

2008. gadā Komisija (saskaņā ar 6. panta 2. punktu) sāka darbu pie saskaņotu metožu izstrādes trokšņa iedarbības novērtēšanai. Projekts ar nosaukumu “CNOSSOS-EU” (Kopējās trokšņa novērtēšanas metodes Eiropā), ko vada Kopīgais pētniecības centrs, nodrošinās tehnisko bāzi Komisijas īstenošanas lēmuma sagatavošanai. Komisija lēš, ka, ja tehnisko darbu izdotos pabeigt 2011. gadā, tad VTD II pielikuma pārskatīšana, iespējams, varētu notikt 2012. gada sākumā (pēc tam, kad 2011. gadā būs saņemts komitejas atzinums). Saskaņotā metodoloģiskā sistēma varētu koncentrēties uz stratēģisko kartēšanu, un tajā būtu rūpīgi jāsabalansē nepieciešamība veikt saskaņošanu, ņemot vērā proporcionalitāti, un nozares īpatnības, piemēram, saistībā ar prasībām, kuras attiecas uz datiem. Šā lēmuma ietvaros Komisija plāno piedāvāt apvienotu Komisijas, EVA un dalībvalstu darba programmu “CNOSSOS-EU” īstenošanai 2012.-2015. gadā, lai tas varētu sākt darboties trešajā pārskata ciklā 2017. gadā.

5.1.2. ES īstenošanas vadlīniju izstrāde

Daudzi aspekti direktīvā nav sīki aprakstīti vai atstāj noteiktu iespēju dažādi interpretācijai un īstenošanai. Daudzas dalībvalstis ierosināja šos jautājumus risināt ar īpašiem pasākumiem, kas palīdzētu īstenot un nodrošināt atbilstību ES līmenī, piemēram, izstrādāt vadlīnijas, organizēt informācijas apmaiņu par paraugpraksēm vai īpašus seminārus un mācību kursus. Šādā veidā varētu risināt šādus jautājumus: kartēšanas metodes un labākā kartēšanas prakse, prognostiskās vērtības trokšņu kartēm, devas-iedarbības attiecība, vairākkārtējas iedarbības aprēķināšana, rīcības plānu sastādīšana un sliekšņa vai mērķa vērtības.

Attiecībā uz rīcības plāniem daudzas dalībvalstis uzskata, ka V pielikumā izklāstītās minimālās prasības nav pietiekamas, lai palīdzētu sagatavot šos plānus. Tas jo īpaši attiecas uz kluso rajonu noteikšanu (sk. 4.3.5. punktu).

Darba programmas ietvaros paredzētās īstenošanas darbības varētu palīdzēt arī uzlabot sadarbības un saskaņošanas mehānismus dalībvalstu starpā.

5.1.3. Gaisa kvalitātes un trokšņa pārvaldības sinerģijas uzlabošana

Gaisa kvalitātes un trokšņa pārvaldības ciešākas saskaņošanas un integrēšanas iespēja ir ierosināta bieži. Direktīvas par gaisa kvalitāti (2008/50/EK) un agrāko tiesību aktu īstenošanai jāīsteno līdzīgi, piemēram, jāvāc dati aglomerācijās, jāuzlabo novērtēšanas metodes, jāpagatavo rīcības plāni, jāinformē sabiedrība un jāziņo Komisijai. Dažas dalībvalstis ir ziņojušas par pozitīvu pieredzi, integrēti īstenojot gaisa kvalitātes un trokšņa tiesību aktus, piemēram, integrēti plānojot pasākumus attiecībā uz autoceļu karstajiem punktiem, kuros ir trokšņa un gaisa piesārņojuma radītas problēmas. Lai veicinātu sinerģiju un uzkrātu pieredzi, šie aspekti būtu jāizpēta sīkāk.

5.1.4. Ar ziņošanu saistīto grūtību novēršana

Direktīvā ir paredzēts pienākums vairākkārt ik pēc noteikta laika iesniegt ziņojumu, kas dažkārt rada lieku administratīvo slogu, taču nedod nekādu ES rīcības pievienoto vērtību. Ziņošanas racionalizēšanu un elektronisko ziņošanas procedūru varētu vēl optimizēt un

noteikt par obligātu. Citi trūkumi, uz kuriem ir norādījušas vairākas dalībvalstis, bija saistīti ar prasībām par ievaddatiem, tostarp datu saskaņošanu, vākšanu un pieejamību, datu trūkumu un norādījumiem par kvalitātes prasībām, problēmām ar novērtējuma punktu izvietojuma augstumu. Īstenošanas pasākumi saskaņā ar INSPIRE direktīvu³⁷ (piemēram, par kopīgu trokšņa datu infrastruktūru) var novest pie turpmāku tuvināšanas pasākumu apsveršanas.

5.2. Trokšņa avotus reglamentējošie tiesību akti

Ar vides troksni saistītās problēmas ES līmenī tiek risinātas, izmantojot plašu instrumentu klāstu, tostarp noteikumus par tirgus piekļuves prasībām dažiem transportlīdzekļiem un iekārtām, dzelzceļa savstarpējas izmantojamības specifikācijas³⁸ un noteikumus par ekspluatācijas ierobežojumiem lidostās. Papildus dažādiem pasākumiem un ES tiesību aktu uzlabojumiem šajā jomā pēdējo desmit gadu laikā³⁹ Komisija apsver, kā pilnveidot šos pasākumus, lai Eiropas Savienībā samazinātu trokšņa ietekmi un piesārņojumu. Komisijas darba programmā 2011. gadam attiecībā uz troksni tika iekļautas vairākas svarīgas iniciatīvas, proti:

- **Baltā grāmata par transportu**⁴⁰, kas piedāvā ceļvedi līdz 2050. gadam, lai starp daudziem citiem mērķiem veicinātu transporta radītā trokšņa piesārņojuma samazināšanu (piemēram, “transportlīdzekļu trokšņa emisijas līmeņu standartu” izstrāde);
- Direktīvas 2002/30/EK par **lidostu troksni** pārskatīšana, sagatavojot lidostām veltīto tiesību aktu kopumu, lai uzlabotu trokšņa kartēšanu, pamatojoties uz starptautiski atzītu metodi un datiem, un virzītos uz rentablu trokšņa mazināšanas pasākumu pieņemšanu, ņemot vērā starptautiski atzītus standartus, lai labāk saskaņotu lidostu trokšņa direktīvu un VTD. Tajā tiks atjaunināta arī trokšņainu lidaparātu (“minimālajām prasībām atbilstoši lidaparāti”) definīcija atbilstīgi pašreizējam lidaparātu parka sastāvam;
- **mehānisko transportlīdzekļu** ar vismaz četriem riteņiem **radītā trokšņa** nākamā pārskatīšana, pamatojoties uz uzlabotu testēšanas procedūru, kas ļaus izvērtēt iespējas ieviest stingrākus ierobežojumus, kas nodrošinātu to, ka tirgū patiešām nonāk klusāki transportlīdzekļi. Tas varētu būt priekšlikums regulai par mehāniskiem transportlīdzekļiem pieļaujamo trokšņu līmeni un atgāzu izplūdes sistēmu. Šīs iniciatīvas galvenais mērķis ir samazināt mehānisko transportlīdzekļu satiksmes radītā trokšņa negatīvo ietekmi uz Eiropas iedzīvotājiem;
- **Ārpustelpu trokšņa direktīvas**⁴¹ pārskatīšanas gaitā tiks izvērtēts, uz kādām iekārtām direktīva attiecas, un pārskatītas prasības attiecībā uz troksni, ņemot vērā

³⁷ OV L 108, 25.4.2007., 1.-14. lpp.

³⁸ Komisijas Lēmums 2006/66/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz parasto dzelzceļu sistēmas apakšsistēmu ritošais sastāvs - troksnis.

³⁹ Proti, ES dzelzceļa radītā trokšņa politikas pārskatīšana, pamatojoties uz 2008. gada paziņojumu „Dzelzceļa radītā trokšņa mazināšanas pasākumi attiecībā uz esošo transportlīdzekļu parku”, un sekojošie Komisijas priekšlikumi, piemēram, Direktīva 2001/43/EK par riepu radīto troksni un priekšlikumi saistībā ar L kategorijas transportlīdzekļu radīto troksni, ko reglamentē Direktīva 97/24/EK.

⁴⁰ COM(2011) 144 galīgā redakcija.

⁴¹ Direktīva 2000/14/EK par troksni no iekārtām, kas paredzētas izmantošanai ārpus telpām.

pašreizējās modernās tehnoloģijas. Tajā pašā laikā tiks vienkāršotas atbilstīgās pārvaldības prasības.

Turklāt Komisija plāno turpināt analizēt citus iespējamus pasākumus trokšņa piesārņojuma samazināšanai ES mērogā, piemēram, ceļu segumus ar zemu trokšņa līmeni, un vajadzības gadījumā nāks klajā ar priekšlikumiem.

5.3. Jautājumi turpmākai apsvēšanai

Pārskatīšanas ietvaros sagatavošanas darbs skāra arī tos jautājumus, kas būtu jārisina, lai izveidotu efektīvus un iedarbīgus ES mēroga tiesību aktus par vides troksni. Proti:

- **sliekšņa vai mērķa vērtības.** Dalībvalstīm ir dažādas pieejas un dažāda vēriena mērķi; tas kavē turpmāku konvergenci, lai iedibinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus iekšējā tirgū, kā arī paredz ievērojami atšķirīgu aizsardzības līmeni iedzīvotājiem Eiropas Savienībā (sk. 4.2. punktu). Neraugoties uz to, obligāto trokšņa robežvērtību/mērķa vērtību noteikšana ES līmenī skartu subsidiaritātes jautājumus, ierobežojot valsts un pašvaldību iestāžu iespējas pielāgot aizsardzības līmeni un rīcības plānus/pasākumus savām īpašajiem apstākļiem. Citas iespējas varētu būt ES trokšņa sliekšņa vērtību, minimālo prasību noteikšana vai ES ieteikumi. Šīs pieejas varētu kalpot kā minimālais sliekšnis, lai uzsāktu rīcību saistībā ar troksni, bet neliegtu dalībvalstīm vajadzības gadījumā noteikt stingrākas prasības;
- **trokšņa indikatori.** Pašreizējā direktīvā dalībvalstīm tiek pieprasīts izmantot norādītos trokšņa indikatorus L_{den} un L_{night} un ziņot par attiecīgi 55 dB un 50 dB vai skaļāka trokšņa iedarbību uz iedzīvotājiem (sk. 4.2. punktu). Tomēr pašreizējā ziņošanas sistēmā nav ņemts vērā tas, ka ievērojama ES iedzīvotāju daļa ir pakļauta zemāka līmeņa trokšņa radītam piesārņojumam, kas arī varētu kaitīgi ietekmēt veselību (sk. 2. punktu). Saskaņā ar PVO jaunākajiem ieteikumiem, lai iegūtu daudz reālāku novērtējumu par trokšņa piesārņojuma ietekmi Eiropas Savienībā, L_{night} vērtību rādītāji, par kuriem jāziņo, būtu jāsamazina līdz 40 dB, L_{night} ;
- **izpilde.** Direktīvai trūkst skaidras izpildes sistēmas, kurā rīcības plāni būtu tieši saistīti ar trokšņa līmeņu pārsniegšanu un iespējamām sankcijām. Pat gadījumos, kad dalībvalstīm valsts līmenī ir noteiktas juridiski saistošas robežvērtības, novērtējot trokšņu kartes, atklājās, ka bieži vien trokšņa robežvērtības tika pārsniegtas bez jebkādām sekām. Varētu apsvērt, kā precizēt rīcības plānu mērķus, saturu un izpildi, paturot prātā, ka jāievēro subsidiaritātes un proporcionalitātes principi;
- **tehniskās definīcijas, prasības un jēdzieni.** Tika konstatēts, ka ir jāveic vairāki tehniski uzlabojumi, tostarp ir jāprecizē definīcijas un pienākumi saistībā ar aglomerācijām, klusajiem rajoniem, galvenajiem autoceļiem, rūpniecisko troksni un rīcības plāniem. Turklāt joprojām bažas radīja jautājums par mērīšanas punktiem, tostarp par dažādo mērījumu augstumu, kas dažās dalībvalstīs izraisīja bažas to īpašo būvkonstrukciju dēļ. Visbeidzot, turpinot precizēšanu un saskaņošanu, būs iespējams precīzāk paziņot vērtības un novērtējuma rezultātus;

- **administratīvais slogs un tiesisko aspektu saskaņošana.** Pastāv iespējas racionalizēt un atvieglot ziņošanas grafiku. Par dažiem ziņošanas objektiem⁴² tika ziņots vairākkārt. VTD nebija pietiekami skaidri noteikts, ka novērtēšanas sistēmas dažādie posmi (trokšņa kartēšana un rīcības plānošana) balstās viens uz otru. Turklāt tika ziņots, ka īsais laiks starp stratēģisko trokšņa kartēšanu un rīcības plānu pabeigšanu bija viens no galvenajiem šķēršļiem, lai veiktu atbilstīgu sabiedrisko apspriešanu. Visbeidzot, attiecīgie VTD noteikumi vajadzības gadījumā būtu jāsaskaņo ar deleģēto tiesību aktu un īstenošanas pasākumu jauno sistēmu (Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 290. un 291. pants).

6. SECINĀJUMI

Vides troksnis joprojām ir nozīmīga problēma Eiropas Savienībā, un tam ir būtiska ietekme uz veselību. Pamatojoties uz pieejamo informāciju par trokšņa ietekmi uz veselību, šķiet, ka ir jāapsver turpmāka rīcība, kā samazināt to cilvēku skaitu, kurus negatīvi ietekmē trokšņa līmenis.

VTD īstenošanā pavisam nesen ir sācies aktīvs posms saistībā ar trokšņa kartēšanu un rīcības plānošanu. Šis pirmais ziņojums par īstenošanu atklāj ievērojamus sasniegumus, bet arī vairākas grūtības un jomas, kurās jāveic uzlabojumi. Taču viss VTD potenciāls vēl nav apgūts. Rīcības plāni tikai tagad tiek īstenoti un bieži (vēl) nav radījuši paredzētās sekas.

Kā aprakstīts šajā ziņojumā, Komisija apsvērs, kā panākt uzlabojumus un īstenot iespējamus pasākumus īstenošanu trokšņa avotu samazināšanai. Turklāt tiek gatavota novērtēšanas metodoloģijas sistēmas saskaņošana. Pārskatīšanas ietvaros sagatavošanas darbs (sk. 5.3. punktu) bija saistīts arī ar tādiem faktoriem kā rādītāji un pastiprināti izpildes mehānismi, kuriem būtu jāpievēršas nākotnē, lai iegūtu efektīvus un iedarbīgus tiesību aktus attiecībā uz vides troksni.

Šis ziņojums būs pamats turpmākām diskusijām ar dalībvalstīm un citām ieinteresētajām personām, lai izpētītu iespējas, kā uzlabot troksni reglamentējošo tiesību aktu efektivitāti.

Neatkarīgi no šī apspriešanas procesa jāpatur prātā, ka VTD efektivitātes plašāku un reālistiskāku novērtējumu var veikt tikai pēc trokšņa kartēšanas otrās kārtas, kad būs vēl labāka informētība par trokšņa radīto piesārņojumu.

⁴² Piemēram, par aglomerācijām, galvenajiem autoceļiem, galvenajiem dzelzceļiem un lidostām.