

**Reģionu komitejas atzinums “Vides trokšņa direktīva – turpmākā virzība”**

(2012/C 113/08)

## REĢIONU KOMITEJA

- atzinīgi vērtē reālos ieguvumus, ko sniedz direktīva, taču pauž nožēlu, ka nedz VTD, nedz ziņojumā par tās īstenošanu nav sniegtas konkrētas norādes par vietējām un reģionālajām pašvaldībām, un uzsver, ka tām ir būtiska nozīme pārmērīga trokšņa novēršanā;
- norāda, ka troksnis pirmām kārtām ir vietēja mēroga problēma, bet tās risinājums galvenokārt jārod Eiropas līmenī. Tāpēc Komiteja aicina ES izstrādāt vērienīgu politiku trokšņa emisiju novēršanai, paredzot pasākumus, ar kuriem Eiropa varēs novērst trokšņa cēloņus;
- ierosina Komisijai, kad rūpīgi novērtēta ietekme uz vietējām un reģionālajām pašvaldībām, noteikt sliekšņa vērtības, pamatojoties uz PVO ieteikumiem;
- uzsver nepieciešamību nodrošināt saikni un papildināmību starp dažādajiem tiesību instrumentiem, kas reglamentē materiālus saistībā ar troksni tā rašanās vietā, un novērst juridiskās nepilnības, konkrēti attiecībā uz transportlīdzekļiem un jo īpaši automobiļiem, autoceļiem, dzelzceļiem un lidostām, izstrādājot visaptverošu tiesisko regulējumu;
- uzsver, ka ir svarīgi nodrošināt reģionālajām un vietējām pašvaldībām finansiālu atbalstu un tehniskās vadlīnijas attiecībā uz ES politikas īstenošanu trokšņa samazināšanas jomās, kā arī ir svarīgi ES un valstu līmenī pieņemt attiecīgus atbalsta pasākumus;
- aicina iekļaut trokšņa un trokšņa piesārņojuma problēmas visās attiecīgajās politikas sadaļās un iniciatīvās, jo īpaši turpmākajā Septītajā ES vides rīcības programmā un otrajā ES Vides un veselības rīcības plānā, kā arī ilgtspējīga transporta iniciatīvās ES reģionālās attīstības programmu ietvaros un teritorijas plānošanas politikā;
- iesaka Komisijai plašāk ieviest daudzlīmeņu pārvaldības koncepciju arī citās jomās, piemēram, trokšņa apkarošanā. Par atskaites punktu šajā ziņā varētu būt Pilsētu mēru pakts.

<b>Ziņotājs</b>	José MACÁRIO CORREIA kgs (PT/PPE), Faro mērs
<b>Atsauces dokuments</b>	Komisijas ziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei par Vides trokšņa direktīvas īstenošanu saskaņā ar Direktīvas 2002/49/EK 11. pantu  COM(2011) 321 galīgā redakcija

## 1. IETEIKUMI POLITIKAS JOMĀ

### REĢIONU KOMITEJA

#### A. Vispārīgas piezīmes

1. uzsver, ka ir svarīgi apkarot trokšņa piesārņojumu un veidot Eiropas trokšņa politiku saskaņā ar 2002. gada 25. jūnijā pieņemto Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/49/EK, kas pazīstama kā Vides trokšņa direktīva (VTD);

2. atzinīgi vērtē reālos ieguvumus, ko sniedz saskaņā ar direktīvu izstrādātās trokšņu kartes, kopīgo rādītāju noteikšana, ES iedzīvotāju pakļaušanas trokšņa iedarbībai novērtēšana un iestāžu, kas ir kompetentas izstrādāt rīcības plānus, izveidošana;

3. atzinīgi vērtē Komisijas ziņojumu par direktīvas īstenošanu kā labu sākumpunktu VTD nepieciešamajai pārskatīšanai;

4. pauž nožēlu, ka dažas dalībvalstis nav noteiktajā termiņā iesniegušas pieprasītās trokšņu kartes un ka attiecībā uz Maltu bija jāuzsāk pārkāpuma procedūra;

5. pauž nožēlu, ka nedz VTD, nedz ziņojumā par tās īstenošanu nav sniegtas konkrētas norādes par vietējām un reģionālajām pašvaldībām, un uzsver, ka tām ir būtiska nozīme pārmērīga trokšņa novēršanā; Komiteja tāpēc vēlētos, ka to pilnībā iesaista turpmākās politikas izstrādē;

6. norāda, ka troksnis pirmām kārtām ir vietēja mēroga problēma, bet tās risinājums galvenokārt jārod Eiropas līmenī. Tāpēc Komiteja aicina ES izstrādāt vērienīgu politiku trokšņa emisiju novēršanai, paredzot pasākumus, ar kuriem Eiropa varēs novērst trokšņa cēloņus;

7. atkārtoti norāda uz nepieciešamību noteikt mērķus, lai apkarotu troksni vidē, kas iedarbojas uz cilvēkiem, jo īpaši apbūvētos rajonos, publiskos parkos vai citos klusos rajonos aglomerācijā, klusos rajonos, kas atrodas laukos, blakus skolām, slimnīcām un citām no trokšņa aizsargājamām ēkām un zonām;

8. norāda, ka Komisijas sniegtajā uzskaitījumā, kurā aplūkota trokšņa ietekme uz veselību, nav skaidri atspoguļotas vienas no visbiežākajām trokšņa iedarbības sekām — trokšņi ausīs un hiperakūzija (patoloģiska skaņu jutība), kuru cēlonis parasti ir

dzirdes pasliktināšanās, ko izraisījis augsts trokšņa līmenis. No trokšņiem ausīs un/vai hiperakūzijas cieš vismaz 10 % iedzīvotāju, un augsta trokšņa līmeņa dēļ šī problēma arvien biežāk skar jauniešus. Tāpēc ir ārkārtīgi svarīgi informēt sabiedrību par problēmām, ko veselībai vai radīt troksnis;

9. norāda, ka attiecīgajā jomā jau pieņemto un vēl gaidāmo ES iniciatīvu uzskaitījumā nav minēti pasākumi skaļā trokšņa mazināšanai atsevišķās sabiedriskās vietās, piemēram, diskotēkās;

10. uzsver nepieciešamību ņemt vērā Pasaules Veselības organizācijas (PVO) jaunākos datus par trokšņa vērtībām un joslām, ko piemēro trokšņa kartēm, atbilstoši kurām vērtību rādītāji, par kuriem jāziņo, būtu jāsamazina līdz 40 dB, kā arī jāiekļauj autoceļu, dzelzceļa un gaisa satiksmes trokšņa sociālās izmaksas; Komiteja aicina iestrādāt PVO jaunākos datus trokšņa iedarbības un izmaksu liknēs, ko izmanto transporta trokšņa radīto sociālo izmaksu aprēķināšanā;

11. aicina iekļaut trokšņa un trokšņa piesārņojuma problēmas visās attiecīgajās politikas sadaļās un iniciatīvās, jo īpaši turpmākajā Septītajā ES vides rīcības programmā un otrajā ES Vides un veselības rīcības plānā, kā arī ilgtspējīga transporta iniciatīvās ES reģionālās attīstības programmu ietvaros un teritorijas plānošanas politikā;

#### B. Trokšņa cēloņu novēršana

12. uzsver nepieciešamību nodrošināt saikni un papildināmību starp dažādajiem tiesību instrumentiem, kas reglamentē materiālus saistībā ar troksni tā rašanās vietā, un novērst juridiskās nepilnības, konkrēti attiecībā uz transportlīdzekļiem un jo īpaši automobiļiem, autoceļiem, dzelzceļiem un lidostām, izstrādājot visaptverošu tiesisko regulējumu;

13. atzīst, ka ir svarīgi novērst vairākas nepilnības pašreizējā direktīvā un uzskata, ka ir jāizstrādā salīdzinošas metodoloģijas trokšņa mērījumiem un jāizmanto attiecīgie tīkli trokšņa mērīšanai un novērošanai, iekļaujot standartizācijas kritērijus, robežvērtības un mērķvērtības, ziņošanas un novērtēšanas metodes un īstenošanu;

14. norāda uz nepieciešamību pievērsties trokšņa cēloņiem un norāda uz tādu izmaksu efektivitāti, kas veltītas trokšņa novēršanai, izmantojot tehnikas sasniegumus un emisijas robežvērtības trokšņa piesārņojuma kontrolei, lai samazinātu tā ietekmi;

15. uzsver priekšrocības, ko sniedz satiksmes trokšņa avotu samazināšana kā veids, lai samazinātu par autoceļiem atbildīgo iestāžu izdevumus, īpaši saistībā ar prettrokšņa sienu un izolācijas uzstādīšanu);

16. norāda, ka teritorijas plānošanas un pilsētu plānošanas politikā ir svarīgi iekļaut trokšņa piesārņojuma ierobežojumus, īpaši tādēļ, lai troksni, kuru rada autoceļu satiksme un darbība kaimiņzonās, ierobežotu izcelsmes avotā;

17. uzsver, ka ir svarīgi trokšņa samazināšanu iekļaut kā vienu no konkurētspējīgas un resursefektīvas transporta sistēmas mērķiem, kas iezīmēti Komisijas Baltajā grāmatā “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” un saistībā ar trokšņa samazināšanu piemērot un izvērtēt dažus pasākumus, kas atbilst ilgtspējas, energoefektivitātes un gaisa kvalitātes kritērijiem. Baltās grāmatas īstenošanas nolūkā Komiteja ierosina izstrādāt rīcības plānu, kurā būtu paredzēts kalendārais grafiks, pasākumi un izvērtēšanas termiņi;

18. uzskata, ka vērienīgā ES politikā trokšņa piesārņojuma jomā jāiekļauj šādi pasākumi:

- jaunajiem transportlīdzekļiem: ieviest emisijas standartus visa veida transportlīdzekļiem un aprīkojumam (ko izmanto virszemē, pazemē, uz ūdens un zem ūdens, gaisā u.c.),
- esošajiem transportlīdzekļiem: veikt pasākumus, lai aizstātu novecojušus transportlīdzekļus un aprīkojumu ar tādējiem, kas rada mazāku troksni, un sliežu transportlīdzekļus aprīkot ar tehnoloģijām, kas aizsargā pret troksni,
- izmēģinājumiem paredzēto metožu reforma: Komiteja iesaka izstrādāt transportlīdzekļu un aprīkojuma testēšanas procedūras, kurās tiktu pārbaudīts emisiju līmenis reālā situācijā (konkrētos apstākļos),
- izstrādāt un uzlabot riepas ar zemu trokšņa līmeni;

19. prasa, lai transporta nozare pieņemtu trokšņa piesārņojuma samazināšanas mērķus, iespējams, izmantojot tirgus instrumentus, piemēram, maksu par piekļuvi (autoceļu, dzelzceļa, ūdens vai gaisa satiksmes) tīklam vai tā izmantošanu, lai piesārņotāji segtu ar viņu radīto troksni saistītos izdevumus;

20. iesaka veidot saskaņotu stratēģiju un izvirzīt tālejošākus mērķus, pārskatot Direktīvu 70/157/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu pieļaujamo trokšņu līmeni, Direktīvu 2001/43/EK par riepu radīto troksni un priekšlikumus saistībā ar L kategorijas transportlīdzekļu radīto troksni, ko reglamentē Direktīva 97/24/EK, un prasa veikt pasākumus, lai lidostu apkārtnes iedzīvotājiem garantētu naktsmieru, kas ilgst ne mazāk kā 7 stundas;

21. atzinīgi vērtē nesenās pārmaiņas attiecībā uz riepu jauno marķēšanas sistēmu, kas patērētājiem, autoparku vadītājiem un

publiskajām iestādēm dos iespēju izvēlēties riepas ar vislabākajiem trokšņa parametriem; šajā sakarā ierosina, ka marķējumam būtu jānodrošina patērētājiem iespēja, izvēloties attiecīgās riepas, ņemt vērā gan to trokšņa parametrus, gan degvielas taupības rādītājus; ierosina arī, ka šādam marķējumam jābūt saistītam ar precīziem Eiropas standartiem attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas vienlaikus ar attiecīgu ceļu seguma tehnoloģiju izmantošanu varētu samazināt autoceļu trokšņa līmeni uz pusi (10 dB), taču norāda uz noteiktām īpatnībām ziemeļu dalībvalstīs attiecībā uz riepu lietošanu, piemēram, ziemas vai citos ekstremālos apstākļos tiek izmantotas noteikta veida riepas ar vai bez radzēm, lai nodrošinātu satiksmes drošību īpašos apstākļos;

22. atzīmē, ka klusā ceļu seguma materiālu izstrādē būtu jāņem vērā vietējie klimatiskie un meteoroloģiskie apstākļi, kā arī uzlabojumi attiecībā uz ceļu seguma izturību pret slīdes novēršanas pasākumiem (sāls kaisīšanu, radzotu riepu lietošanu);

23. uzsver, ka Direktīva 2000/14/EK par trokšņa emisiju vidē no iekārtām, kas paredzētas izmantošanai ārpus telpām, ir ļoti svarīga;

24. atzīst nepieciešamību pēc iespējas ātrāk un vēlākais līdz 2020. gadam aizstāt vai pielāgot esošo ritošo sastāvu, kā arī nodrošināt stimulus klusāka aprīkojuma lietošanai. Uz tirgus principiem balstīti instrumenti, piemēram, sliežu ceļu piekļuves maksas būtu jāizmanto, lai nodrošinātu, ka piesārņotāji sedz trokšņa izmaksas, ko tie rada. Ja uz tirgus principiem balstīti instrumenti nedarbojas efektīvi, vidējā termiņā būtu jāapsver papildu pasākumi, piemēram, aizliegums izmantot ritošo sastāvu, kas nav aprīkots ar tādām tehnoloģijām, kuras rada vismazāk trokšņa. Šai sakarā Komiteja īpaši vēlas atgādināt par ES dzelzceļa radītā trokšņa politikas pārskatīšanu, uzsverot jau uzsāktos izmēģinājumu projektus, kuri darbojas Vācijā un Nīderlandē;

25. vērs uzmanību uz to, cik svarīga nozīme ir uzlabojumiem pilsētu teritorijās, veicinot klusākus transporta veidus, tostarp hibrīdo un elektrisko automobiļu izmantošanu, ka arī klusāku un ilgtspējīgāku sabiedrisko transportu;

26. iesaka pieņemt pilsētplānošanas pasākumus, piemēram, tramvaju un citu sabiedrisko transportlīdzekļu, tostarp pazemes transporta sistēmu izmantošanu, centienus veicināt braukšanu ar velosipēdu un iešanu kājām, autosatiksmes un transportlīdzekļu ātruma ierobežošanu, kā arī videi draudzīgu publisko iepirkumu, un nodrošināt vietējām un reģionālajām pašvaldībām pareizos stimulus un atbilstošu informāciju par ES finansējuma mehānismiem;

### C. Nākamās VTD uzdevumi

27. aicina pārskatīt direktīvas V pielikumu, kurā noteiktas minimālās prasības attiecībā uz rīcības plāniem ievilkumu formā, kā arī VI pielikumu, kurā definēts, kāda informācija ir jānosūta Eiropas Komisijai šim nolūkam, lai nodrošināt plašāku un efektīvāku šās direktīvas īstenošanu un uzlabotu salīdzināmību dalībvalstu starpā;

28. iesaka ieviest instrumentu un metožu standartizāciju ES līmenī, atvieglojot trokšņa novēršanas rīcības plānu izstrādi un/vai faktisko īstenošanu, kā arī iesaistot plašu ieinteresēto personu loku — gan pētniecības institūtos un augstskolas, gan vietējās un reģionālās pašvaldības — vienotas ES aģentūras īstenošanā koordinācijas sistēmā;

29. šajā sakarā norāda, ka dažos gadījumos par trokšņa samazināšanas rīcības plānu sagatavošanu atbildīgās kompetentās iestādes nav atbildīgas par šo plānu īstenošanu, un aicina pievērst vairāk uzmanības šai problēmai;

30. iesaka Komisijai plašāk ieviest daudzlīmeņu pārvaldības koncepciju arī citās jomās, piemēram, trokšņa apkarošanā. Par atskaites punktu šajā ziņā varētu būt Pilsētu mēru pakts;

31. aicina ātri pabeigt projektu *CNOSSOS-EU* (Kopējās trokšņa novērtēšanas metodes Eiropā), ar mērķi ieviest saskaņotu novērtēšanas metodi visām trokšņa kartēm attiecībā uz autotransporta, dzelzceļa un rūpniecisko troksni un arī lidaparātu radīto troksni;

32. ierosina Komisijai pēc ietekmes uz vietējām un reģionālajām pašvaldībām rūpīga novērtējuma noteikt robežvērtības un mērķvērtības, pamatojoties uz PVO ieteikumiem un paredzot dalībvalstīm pienākumu rīkoties, tiklīdz kā ir sasniegts noteikts trokšņa līmenis;

33. atturīgi vērtē Eiropas emisijas standartu noteikšanu trokšņa piesārņojuma jomā, ja tie nav saistīti ar visaptverošu trokšņa emisijas politiku. Tos jāpiemēro vietējām un reģionālajām pašvaldībām, bet šajā līmenī pieejamie līdzekļi bieži nav pietiekami šā mērķa īstenošanai. Šādiem emisijas standartiem jābūt jābūt daļai no vispārējās ES trokšņa mazināšanas politikas, kurā emisiju ierobežošanas politika un emisiju ierobežošanas politika ir tieši saistītas. Komiteja ierosina veikt šādus pasākumus:

— sagatavot tematisku trokšņa stratēģiju, kurā būtu definēta ES politika trokšņa jomā (kurā būtu ietverts kalendārais grafiks, pasākumi, izvērtēšanas termiņi);

— vides trokšņa direktīvā noteikto mērķu apmēru pieskaņot ES pasākumiem par trokšņa samazināšanu tā rašanās vietā;

— izstrādāt ES politiku emisiju jomā un veikt to pirms direktīvas pārskatīšanas. Tikai pēc vairākiem gadiem varēs izvērtēt trokšņa cēloņu samazināšanas pasākumu rezultātus;

— pārskatīt vides trokšņa direktīvu;

34. uzsver, ka ir svarīgi atjaunot Zaļajā grāmatā par nākotnes politiku cīņai pret troksni ierosinātās mērķvērtības, kas ir palikušas ārpus pašreizējās direktīvas un kas saskaņā ar jaunākajiem

PVO pētījumiem ir apstiprinātas kā aizsardzībā pret troksni sasniedzamie mērķi; atzīmē, ka troksnis no dažādiem avotiem summējas un ka PVO ilgtermiņa mērķi jāņem par pamatu jaunu projektu plānošanā;

35. iesaka pastiprināt sinerģiju starp troksni un gaisa kvalitātes politiku (gan ES gaisa kvalitātes direktīvā, gan ES vides trokšņa direktīvā paredzētās prasības par rīcības plāniem), tādējādi sekmējot efektīvāku rīcību kopējās politikas ietvaros;

36. ierosina pēc ietekmes uz vietējām un reģionālajām pašvaldībām rūpīga novērtējuma noteikt mērķus, lai samazinātu trokšņa iedarbību, tāpat kā atmosfēras un klimata piesārņojuma jomā, tostarp, nosakot mērķi līdz 2023. gadam samazināt 55 dB trokšņa ietekmei naktī pakļauto cilvēku skaitu vismaz par 15 %;

37. uzskata par lietderīgu apsvērt  $L_{DEN}$  samazināšanu līdz 40 dB un  $L_{NIGHT}$  samazināšanu līdz 35 dB, izstrādājot turpmākās trokšņu kartes;

38. aicina precizēt dažus jēdzienus, kas ietverti šajā direktīvā, īpaši jēdzienus “aglomerācija” un “klusie rajoni”;

#### D. Vietējo un reģionālo pašvaldību loma

39. uzsver, ka ir svarīgi nodrošināt reģionālajām un vietējām pašvaldībām finansiālu atbalstu un tehniskās vadlīnijas attiecībā uz ES politikas īstenošanu trokšņa samazināšanas jomās, kā arī ir svarīgi ES un valstu līmenī pieņemt attiecīgus atbalsta pasākumus;

40. atkārtoti uzsver, ka ir svarīgi veidot tīklu, kura ietvaros reģionālās un vietējās pašvaldības var apmainīties ar informāciju un pieredzi un pārņemt paraugpraksi, nodrošinot aktuālu informāciju, kas pieejama visās valodās;

41. iesaka sniegt plašāku un kvalitatīvāku informāciju vietējām un reģionālajām pašvaldībām, kā arī atbalsta instrumentus un vizualizācijas vadlīnijas kombinētās kartēs attiecībā uz kumulatīvu troksni no dažādiem avotiem. Balstoties uz subsidiaritātes principu, katrai pašvaldībai jābūt tiesīgai noteikt, kā vislabāk īstenot informācijas kampaņas;

42. ierosina reģionālā un vietējā līmenī uzsākt izglītošanas un informēšanas kampaņas par troksni un rīkot sabiedriskās apspriešanas un uzklaušīšanas sanāksmes, lai sekmētu padziļinātu izpratni par situāciju un skaidrotu šos jautājumus iedzīvotājiem;

43. iesaka veicināt partnerības starp vietējām un reģionālajām pašvaldībām un vietējām NVO un iedzīvotāju apvienībām, jo īpaši, piešķirot balvas un godalgas un tādējādi popularizējot visā ES īstenotus radošus vai rentablus pasākumus;

**E. Nobeiguma ieteikumi**

44. uzsver, ka trokšņa robežvērtības ir vajadzīgas, lai ne tikai nodrošinātu augstu aizsardzības līmeni, bet arī, lai novērstu konkurences izkropļojumus vienotajā tirgū, pamatojoties uz noteikumiem par aizsardzību pret troksni. Tomēr robežvērtību un mērķvērtību noteikšanā, direktīvas īstenošanā un apsvērumos par papildu pasākumiem trokšņa robežvērtību pārsniegšanas gadījumā ir jāievēro subsidiaritātes princips,

lai ņemtu vērā minēto pasākumu ietekmi uz vietējām un reģionālajām pašvaldībām, kā arī kultūras daudzveidību Eiropā;

45. uzsver, ka ir svarīgi ievērot proporcionalitāti attiecībā uz papildu izmaksu un administratīvā sloga radīšanu uzņēmumiem un publiskās pārvaldes iestādēm; minētās izmaksas jāvērtē, ņemot vērā ieguvumus vides aizsardzības jomā.

Briselē, 2012. gada 16. februārī

*Reģionu komitejas  
priekšsēdētāja*  
Mercedes BRESSO