



Briselē, 30.3.2017.
COM(2017) 151 final

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

Vides trokšņa direktīvas (turpmāk "Direktīva")¹ 11. pantā ir paredzēts, ka Eiropas Komisijai reizi piecos gados ir jāsaprotamo īstenošanas ziņojums. Saskaņā ar Direktīvas prasībām papildus īstenošanas jautājumam šajā ziņojumā ir jāiekļauj arī pārskats par akustisko vidi, mērķiem un pasākumiem vides trokšņa samazināšanai (tiesību akti, kas attiecas uz trokšņa avotiem), kā arī novērtējums par to, vai ir nepieciešamas turpmākas Kopienas darbības. Šajā otrajā īstenošanas ziņojumā ir sniegts pārskats par situāciju kopš pirmā ziņojuma² publicēšanas un izklāstīts rīcības plāns, kas tika izstrādāts pēc Komisijas Normatīvās atbilstības un izpildes programmas (*REFIT*) ietvaros veiktā Direktīvas izvērtējuma 2016. gadā. Tādējādi šis ziņojums ir skatāms kopā ar attiecīgo pamatojošo pētījumu un dienestu darba dokumentu³.

Trokšņa piesārņojums joprojām ir būtiska vides veselības problēma Eiropā. Zinātniskie pierādījumi liecina, ka ilgstoša eksponētība lielam trokšņa piesārņojumam var radīt ievērojamu negatīvu ietekmi uz cilvēka organisma funkcijām, kuras regulē endokrīnā sistēma un smadzenes, tostarp izraisīt sirds un asinsvadu slimības, miega traucējumus un kairinājumu (diskomforta sajūtu, kas ietekmē vispārējo pašsajūtu). Pasaules Veselības organizācijas (PVO) dati par slimību vidiskajiem cēloņiem liecina, ka trokšņa piesārņojuma izraisīto slimību slogu Eiropā pārspēj vien saslimstība, ko izraisa gaisa piesārņojums.

Vides faktoru izraisītā ietekme un apdraudējums veselībai un labjutībai satrauc arī iedzīvotājus⁴, un Eiropas Savienībai ir uzdevums pasargāt iedzīvotājus no šādas ietekmes un apdraudējuma, tostarp arī palielinot ES pilsētu ilgtspējību. Panākt, lai vides trokšņa nelabvēlīgā ietekme skartu mazāku cilvēku skaitu, ir mērķis, par kura sasniegšanu ir jāsniedz pārskats saskaņā ar Direktīvas 11. panta 2. punktu un kurš ir paredzēts 7. vides rīcības programmā⁵. Šā mērķa sasniegšanai ir nepieciešami novatoriski risinājumi, un darbs pie tā sekmēs virzību uz Komisijas vispārējo prioritāti Nr. 1: Jaunu impulsu nodarbinātībai, izaugsmei un ieguldījumiem.

ES līmenī būtiskākais likumdošanas instruments iedzīvotāju pasargāšanai no pārmērīga trokšņa piesārņojuma, ko izraisa autoceļi, dzelzceļi un lidostu satiksme, kā arī lielas rūpnieciskas iekārtas, ir Direktīva 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību. Tās mērķis ir divējāds: 1) formulēt kopēju pieeju, lai nepieļautu, novērstu vai samazinātu

¹ OV L 189, 18.7.2002.

² COM(2011) 321 galīgā redakcija.

³ Visi ziņojumi ir pieejami adresē http://ec.europa.eu/environment/noise/evaluation_en.htm.

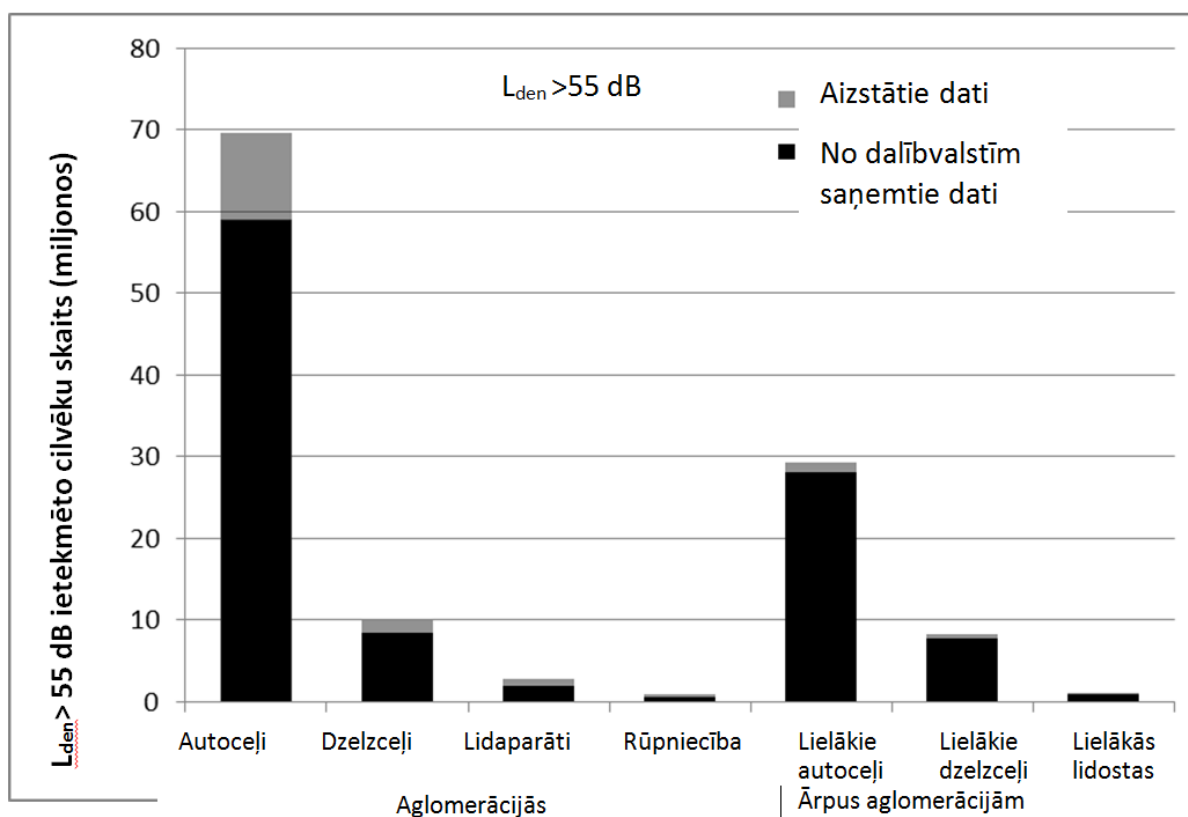
⁴ "Urban Europe: Statistics on Cities, Towns and Suburbs", Eurostat, 2016., 135. lpp.; informācija pieejama adresē [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Proportion_of_people_who_are_satisfied_with_the_level_of_noise_in_their_city_2015_\(%C2%B9\)_\(%25\)_Cities16.png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/File:Proportion_of_people_who_are_satisfied_with_the_level_of_noise_in_their_city_2015_(%C2%B9)_(%25)_Cities16.png)

⁵ Programmā tiek aicināts panākt ievērojamu trokšņa piesārņojuma samazinājumu un gādāt, lai līdz 2020. gadam trokšņa piesārņojums ES tiktu būtiski samazināts un tā līmenis pietuvotos PVO ieteiktajiem līmeņiem.

kaitīgās sekas, kas rodas, iedarbojoties vides troksnim; un 2) nodrošināt pamatu pasākumu izstrādei, ar kuriem mazina troksni, ko izraisa galvenie trokšņa avoti.

2. Akustiskās vides kvalitāte ES un tās ietekme uz sabiedrības veselību

Eiropas Vides aģentūra ir izvērtējusi Eiropas Savienības dalībvalstu iedzīvotāju eksponētību troksnim, pētījumā ietverot 467 aglomerācijas (kur tika ņemta vērā autoceļu, dzelzceļu, lidostu un rūpniecisku iekārtu ietekme), 86 lielākās lidostas, kā arī 186 600 km lielāko autoceļu un 44 320 km lielāko dzelzceļa līniju ārpus aglomerācijām. Tā kā no dalībvalstīm saņemtie dati joprojām ir nepilnīgi, trūkstošie dati ir aizstāti, izmantojot īpašu aprēķinu metodiku⁶. 1. attēlā apkopoti rezultāti, nodalot datus gan par situāciju aglomerācijās, gan ārpus tām⁷.



1. attēls. Cilvēku skaits, kas 28 ES dalībvalstīs 2012. gadā bija eksponēti vides troksnim > 55 dB L_{den} aglomerācijās un ārpus tām.

Autoceļu satiksme gan aglomerācijās, gan ārpus tām joprojām ir galvenais trokšņa avots, kas ietekmē cilvēkus, pārsniedzot Direktīvā noteiktos ziņojumos iekļaujamos līmeņus, un tiek lēsts, ka kopumā (gan aglomerācijās, gan ārpus tām) aptuveni 100 miljoni cilvēku (ap 70 miljoniem aglomerācijās un 30 miljoniem ārpus tām) ir eksponēti tādām autoceļu satiksmes troksnim, kas pārsniedz 55 dB L_{den} . Dzelzceļi ir otrs nozīmīgākais trokšņa avots,

⁶ Trūkstošo datu aizstāšana ir veikta, pamatojoties uz metodiku, kura publicēta ziņojumā “Noise in Europe 2014”, kas pieejams adresē <http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>

⁷ Direktīvā ir paredzēta prasība veikt atsevišķu trokšņa kartēšanu aglomerācijās un ārpus tām.

kam līmenī virs 55 dB L_{den} eksponēti vairāk nekā 18 miljoni cilvēku (ap 10 miljoniem aglomerācijās un ap 8 miljoniem ārpus aglomerācijām); nākamais ir lidaparātu radītais troksnis, kam līmenī virs 55 dB L_{den} eksponēti aptuveni 4 miljoni cilvēku (ap 3 miljoniem cilvēku aglomerācijās un ap 1 miljonu cilvēku ārpus tām). Rūpniecības radītajam troksnim, kura līmenis pārsniedz 55 dB L_{den} , pilsētu teritorijās eksponēti aptuveni 1 miljons cilvēku.

Šie ekspozīcijas dati liecina⁸, ka 14,1 miljonam pieaugušo vides troksnis rada nopietnu kairinājumu un 5,9 miljoniem pieaugušo — ievērojamus miega traucējumus, savukārt 69 000 cilvēku vides trokšņa dēļ ir nonākuši slimnīcās un 15 900 ir priekšlaicīgi miruši.

Šie dati ir apkopoti tikai par aglomerācijām, autoceļiem, dzelzceļiem un lidostām, uz kurām attiecas Direktīva. Tādējādi trokšņa kopējā iedarbība un ietekme uz veselību ir vēl lielāka.

3. Direktīvas īstenošana

Dalībvalstis ir panākušas virzību Direktīvas īstenošanā, taču dažādās dalībvalstīs tā ievērojami atšķiras atkarībā no dalībvalstu mērķu vērienīguma, īstenošanai atvēlētajiem resursiem un tā, vai īstenošana ir uzticēta centralizētām vai vietējām, decentralizētām iestādēm. Kopsavilkumā:

Transponēšana visu 28 dalībvalstu tiesību aktos ir veikta atbilstoši, vai nu pieņemot jaunu īstenošanas regulējumu, vai pielāgojot jau esošos tiesību aktus.

Netika konstatētas būtiskas problēmas to **lielāko autoceļu, lielāko dzelzceļa līniju, lielāko lidostu un aglomerāciju izraudzīšanā**, uz kurām attiecas Direktīva. Tomēr dažās dalībvalstīs joprojām pastāv praktiskas problēmas starp valstu iestādēm un vietējām iestādēm saistībā ar trokšņu karšu veidošanu.

Direktīvā nav paredzētas ES līmeņa **robežvērtības** konkrētiem trokšņa avotiem, tomēr dalībvalstis pēc pašu vēlēšanās drīkst ieviest nacionālās robežvērtības. Šādas vērtības ir noteiktas 21 dalībvalstī, savukārt vēl četrās dalībvalstīs ir ieviesti nesaistoši mērķi. Tomēr pagaidām nav daudz pierādījumu to efektīvai izpildei.

Stratēģisko trokšņu karšu izstrādei dalībvalstīs ir izmantoti **indikator**i, kas paredzēti saskaņā ar Direktīvu. Tomēr īpašos gadījumos dalībvalstis drīkst izmantot arī citus nacionālos trokšņa indikatorus, kā to paredz Direktīvas 5. panta 2. punkts.

Dažādās pārskata kārtās un valstīs iegūtie dati nav salīdzināmi, jo dalībvalstis trokšņa novērtēšanai joprojām drīkst izmantot pielāgotas nacionālās metodes. Situāciju ievērojami uzlabos nesen izstrādātās **kopīgās metodes**⁹, ar kurām no 2018. gada, kad to izmantošana kļūs obligāta, būs iespējams iegūt salīdzināmus datus.

⁸ Aprēķini veikti, izmantojot to pašu metodiku/ekspozīcijas un reakcijas sakarību, kas piemērota ziņojumā "Noise in Europe 2014", pieejams adresē <http://www.eea.europa.eu/publications/noise-in-europe-2014>

⁹ Komisijas 2015. gada 19. maija Direktīva (ES) 2015/996, ar ko nosaka kopīgas trokšņa novērtēšanas metodes saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/49/EK, OV L 168, 1.7.2015.

Vēl nav iesniegts vairāk nekā 20 % nepieciešamo trokšņu karšu un aptuveni 50 % rīcības plānu par pašreizējo piecu gadu ziņošanas ciklu. Tādējādi Direktīvas īstenošana ir ievērojami aizkavējusies, jo dalībvalstīm šie dati bija jāiesniedz attiecīgi līdz 2012. un 2013. gadam. Apkopojums par iesniegto datu pilnīgumu ir redzams 1. tabulā.

1. tabula. Sniegtās informācijas pilnīgums pašreizējā trokšņa kartēšanas un rīcības plānošanas kārtā

Iesniedzamie dati	Aglomerācijās				Ārpus aglomerācijām		
	Autoceļu troksnis	Dzelzceļu troksnis	Lidaparāt u troksnis	Rūpniecības troksnis	Lielākie autoceļi	Lielākās dzelzceļa līnijas	Lielākās lidostas
Pabeigtās trokšņu kartes ¹⁰	78 %	75 %	52 %	69 %	79 % ¹¹	73 % ¹²	75 %
Pabeigtie rīcības plāni ¹³	49 %				47 % (vidēji)	41 % (vidēji)	43 %

Avots: Ziņojums par pakalpojumu līgumu, pieejams adresē:

http://ec.europa.eu/environment/noise/evaluation_en.htm

Tā kā dalībvalstis ir izstrādājušas gandrīz 80 % no nepieciešamajām **trokšņu kartēm** un nodrošinājušas to pieejamību dažādos tīmekļa informācijas portālos, Direktīvas īstenošana ir tiešā veidā uzlabojusi izpratni par trokšņa radīto problēmu apmēru Eiropas Savienībā. Lai arī šie dati ir pieejami, iedzīvotāji ne vienmēr ir informēti par situāciju saistībā ar troksni un tā radīto ietekmi uz veselību.

Attiecībā uz rīcības plānošanu dalībvalstīs valda atšķirīgas pieejas. Par to liecina apzināto trokšņa samazināšanas pasākumu veidi, līdzsvars starp izdevumus ietekmējošiem un neietekmējošiem pasākumiem, kā arī tas, vai plāni ir tikai stratēģiski vai vērsti arī uz darbību. Turklāt kavēšanās **rīcības plānu** izstrādē norāda uz to, ka daudzās dalībvalstīs nav veikti pasākumi cīņai ar trokšņa piesārņojumu. Iemesli tam var būt dažādi — piemēram, aglomerācijās par rīcības plānu izstrādi atbildīgajām iestādēm var nebūt stratēģisko vai ar budžetu saistīto lēmumu pieņemšanas pilnvaru, lai noteiktu, vai rīcības plānā iekļautie pasākumi ir reālistiski un izpildāmi un vai tos ir iespējams finansēt.

Tāpat atšķiras ar dalībvalstīs izstrādājamo rīcības plānu projektiem saistītā **apspriešanas** procesa kvalitāte un kvantitāte. NVO, kas ir piedalījušās apspriešanā, norāda, ka, lai gan rīcības plānos bieži vien ir iekļauts apspriešanā saņemto viedokļu apkopojums, ne vienmēr ir skaidrs, kā šie viedokļi ir ņemti vērā plānos.

Ievērojamā **īstenošanas kavēšanās** primāri ir skaidrojama ar zemo šā jautājuma prioritāti nacionālajā/vietējā līmenī, kad tiek lemts par ierobežoto cilvēkresursu un finanšu resursu piešķiršanu. Īpaši attiecībā uz trokšņa kartēšanu problēmas ir sagādājis centralizētu un konsekventu ievades datu trūkums, efektīvas koordinācijas trūkums starp dažādajām par

¹⁰ Līdz 2015. gada jūnijam.

¹¹ 22 no 28 valstīm.

¹² 19 no 26 valstīm — divās valstīs 2010. gadā nebija liela mēroga dzelzceļa līniju.

¹³ Līdz 2015. gada novembrim.

Direktīvas īstenošanu atbildīgajām kompetentajām iestādēm, kā arī rezultātā iegūto trokšņu karšu salīdzināmības trūkums dažādās jurisdikcijās. Rīcības plānošanā kavējumus izraisīja trokšņa kartēšanas aizkavēšanās (rīcības plānu pamatā ir jābūt trokšņu kartēm), kā arī īsais laiks, kas bija ieplānots starp trokšņu karšu izstrādes termiņu un termiņu rīcības plānu sagatavošanai (12 mēneši). Kopumā dati liecina, ka īpašas grūtības panākt, lai iestādes savlaicīgi īstenotu Direktīvā paredzētos pasākumus, radās dalībvalstīm, kurās īstenošanai tiek piemērota izteikti decentralizēta pieeja.

Kaut arī daudzas dalībvalstis ir panākušas virzību **klusu rajonu** definīciju izstrādē (aglomerācijām un laukiem), kā arī šo rajonu atlases kritēriju formulēšanā, klusie rajoni līdz šim ir izraudzīti tikai 13 dalībvalstīs. Tas, iespējams, ir skaidrojams ar valstu bažām par šā procesa atgriezeniskumu nākotnē un neskaidrībām par to, vai teritorijām, kas izraudzītas par klusajiem rajoniem, varētu tikt piemēroti juridiski ierobežojumi. Tomēr valstīs, kas ir klusos rajonus izraudzījušās, šādu rajonu skaits laikā no pirmās līdz otrajai pārskata kārtai (2007.–2012.) ir ievērojami pieaudzis. Lai sekmētu kluso rajonu izraudzīšanos, dalībvalstis ir lūgušas Komisijai izstrādāt turpmākus praktiskus norādījumus.

Būtiskas **grūtības īstenošanā** radīja Direktīvas darbības jomas paplašināšana (sk. 2. tabulu), kas ievērojami palielināja to vienību skaitu, par kurām jāizstrādā trokšņu kartes un rīcības plāni (piemēram, Direktīvas darbības jomā iekļauto aglomerāciju skaits pieauga no 176 līdz 467). Izmaiņas darbības jomā apgrūtina arī dažādās kārtās iesniegto datu pilnīguma salīdzināšanu.

2. tabula. Vides trokšņa direktīvas darbības jomā iekļauto vienību skaits pārskata pirmajā un otrajā kārtā

Vienības veids	1. pārskata kārtā (2005.–2009.)	2. pārskata kārtā (2010.–2014.) un turpmākās kārtas
Aglomerācijas	176 (> 250 000 iedzīvotāju)	467 (> 100 000 iedzīvotāju)
Lielākās lidostas	73 (> 50 000 pārvietošanās ¹⁴ gadā)	92 (lielākas gaisa satiksmes intensitātes dēļ) (> 50 000 pārvietošanās gadā)
Lielākie autoceļi (km)	67 488 (pa kuru gadā brauc vairāk nekā 6 milj. automašīnu)	154 738 (pa kuru gadā brauc vairāk nekā 3 milj. automašīnu)
Lielākās dzelzceļa līnijas (km)	31 576 (pa kuru gadā brauc vairāk nekā 60 000 vilcienu sastāvu)	72 341 (pa kuru gadā brauc vairāk nekā 30 000 vilcienu sastāvu)

4. Direktīvas izvērtējums

Komisija 2013. gadā ierosināja izvērtēt¹⁵ Direktīvu Normatīvās atbilstības un izpildes programmas (*REFIT*) ietvaros, kas ir daļa no Komisijas labāka regulējuma programmas¹⁶.

¹⁴ Direktīvas 3. panta p) punktā pārvietošanās ir definēta kā lidaparāta pacelšanās vai nosēšanās.

¹⁵ COM(2013) 685 final.

¹⁶ http://ec.europa.eu/priorities/democratic-change/better-regulation_en

Saskaņā ar vispārīgajiem norādījumiem par labāku regulējumu¹⁷ šajā izvērtējumā tika pētīts, vai Direktīva atbilda un joprojām atbilst paredzētā uzdevuma risināšanai, vienlaikus sniedzot ES pievienoto vērtību salīdzinājumā ar dalībvalstu atsevišķu rīcību. Turklāt izvērtējumā tika noskaidrots, vai Direktīva to paveic efektīvā un iedarbīgā veidā un vai tās noteikumi ir saskaņoti ar citiem ES tiesību aktiem. Izvērtējumā tika arī analizēta Direktīvas ietekme uz MVU, kā arī iespējas vienkāršot un mazināt administratīvo slogu.

Izvērtējums aptver laika posmu no Vides trokšņa direktīvas pieņemšanas (2002. g.) līdz šim laikam. Tas aptver tikai Vides trokšņa direktīvu, tomēr tajā ir ņemta vērā arī Direktīvas un tādu ES tiesību aktu mijiedarbība, kuri regulē trokšņa emisijas avotus (piemēram, regulē trokšņa emisiju no mehāniskiem transportlīdzekļiem), vienlaikus sīki neiedziļinoties šajos tiesību aktos.

Izvērtējuma metodika ietvēra dokumentu izpēti, tostarp tika pētīti dati no dalībvalstu ziņojumiem un citi būtiski ES un nacionālie dokumenti, kā arī jaunākā zinātniskā literatūra. Tika izvērtētas Direktīvas īstenošanas administratīvās izmaksas un veikta izmaksu un ieguvumu analīze. Izvērtējuma gaitā notika arī plaša un visaptveroša apspriešanās ar kompetentajām iestādēm un ieinteresētajām personām no visām dalībvalstīm, veicot tiešsaistes aptaujas, padziļinātas intervijas, rīkojot semināru un tiešsaistes sabiedrisku apspriešanu.

Pati Direktīva un abi tās mērķi joprojām ļoti lielā mērā atbilst apzinātajām ES politikas veidošanas vajadzībām¹⁸. Trokšņa piesārņojums joprojām ir būtiska vides veselības problēma Eiropā. Ieinteresēto personu vērtējumā šīs problēmas risināšanai vēl aizvien ir nepieciešama vienota pieeja trokšņa pārvaldībai. Turklāt ir svarīgi ES līmenī apkopot saskaņotus datus, lai radītu kvalitatīvu faktu materiālu bāzi turpmākai ES tiesību aktu izstrādei saistībā ar trokšņa avotiem, jo vietējie trokšņa pārvaldības pasākumi var nebūt efektīvi, ja netiks papildus kontrolēts troksnis, ko rada galvenie trokšņa avoti.

Attiecībā uz saskaņotību Direktīva kopumā ir uzskatāma par iekšēji saskaņotu, kaut arī ieinteresētās personas ir norādījušas uz dažām neskaidrībām. Turklāt ir pierādījies, ka Direktīva ir ārēji saskaņota ar citiem attiecīgajiem ES tiesību aktiem (kas regulē vides jomu un trokšņa avotus) un ir uzskatāma par to papildinājumu. Kaut arī Direktīvas transponēšanas agrīnajos posmos radās praktiskas problēmas, tika atzīts, ka nacionālie tiesību akti trokšņa kontroles jomā bija gandrīz pilnīgā saskaņā ar Direktīvu.

Ir panākta zināma virzība ceļā uz Direktīvas pirmā mērķa sasniegšanu, tomēr šī virzība vēl nav atspoguļojusies praktiskos rezultātos, kam par iemeslu ir ilgā kavēšanās ar vienotas metodikas normatīvo pieņemšanu un ieilgusi īstenošana dalībvalstīs. Attiecībā uz otru mērķa sasniegšanā panākto virzību ir jānorāda, ka Direktīvas dēļ aizvien lielāka uzmanība ES līmenī tiek pievērsta trokšņa kaitīgajai ietekmei uz veselību. Tomēr ES vēl nav izmantojusi Direktīvas īstenošanā iegūtos datus par iedzīvotāju eksponētību troksnim, lai izstrādātu

¹⁷ http://ec.europa.eu/info/law/law-making-process/better-regulation-why-and-how_lv

¹⁸ Atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienību konsolidētajai versijai (OV C 326, 26.10.2012.), Eiropas Komisijas Zaļajai grāmatai "Nākotnes politika attiecībā uz troksni" (COM(96)540 galīgā redakcija) un Savienības vispārējai rīcības programmai vides jomā līdz 2020. gadam (OJ L 354, 28.12.2013).

tiesību aktus par trokšņa avotiem. Izvērtējot Direktīvas kopējo ietekmi uz trokšņa piesārņojumu, ir jāsecina, ka vairums trokšņa problēmas risināšanai paredzēto pasākumu rezultātus sāks sniegt ilgākā laika posmā, jo trokšņa mazināšanas pasākumu īstenošanai ir nepieciešams ilgs laiks (piemēram, vairāk nekā 20 gadu), tāpēc pašlaik vēl nav iespējams pilnībā spriest par Direktīvas ietekmi uz trokšņa piesārņojumu.

Trokšņa kartēšanas un rīcības plānošanas norise piecu gadu ciklos šķiet atbilstīga, taču viena gada starplaiks starp karšu pabeigšanu un ar tām saistīto rīcības plānu pieņemšanu ir uzskatāms par pārāk īsu. Pārskata mehānisms ir efektīvs, jo rada iespēju dalībvalstīm savlaicīgi iesniegt pārskata datus, taču to varētu vēl uzlabot.

Gadījumos, kad ir pieņemti rīcības plāni, tostarp arī pasākumi trokšņa pārvaldībai, Direktīvas īstenošanas rezultātā ir panākta izdevīga izmaksu un ieguvumu attiecība 1:29, kas noteikta atbilstīgi izmaksu un ieguvumu analīzes ticamākajam scenārijam. Īstenošanas administratīvās izmaksas ir nelielas un uz vienu iedzīvotāju no kopējā iedzīvotāju skaita (mediānas vērtības) vienā pārskata kārtā (t. i., ik pēc pieciem gadiem) sasniedz EUR 0,15 trokšņu karšu gadījumā un EUR 0,03 rīcības plānu gadījumā. Ņemot vērā to, ka ES kopējais iedzīvotāju skaits ir 508 miljoni, administratīvās izmaksas Direktīvas pilnīgai īstenošanai visās dalībvalstīs ir ļoti zemas un sasniedz aptuveni EUR 91 miljonu ik piecus gadus vai aptuveni EUR 18 miljonus gadā. Ir maz iespēju vēl vairāk samazināt Direktīvas īstenošanas administratīvās izmaksas. Direktīva neietekmē MVU.

Direktīva var potenciāli radīt ES pievienoto vērtību, izveidojot visā ES vienlīdzīgus apstākļus, kuros var konkurēt transporta infrastruktūras uzņēmumi, un veicinot lielāku izpratni par trokšņa piesārņojumu, kā arī labāk pamatotu ES politikas veidošanu, jo tā var nodrošināt salīdzināmus datus par trokšņa ekspozīciju ES līmenī. Neraugoties uz šo būtisko potenciālu, Direktīvai īstenošanas kavēšanās dēļ līdz šim nav izdevies dot tādu ES pievienoto vērtību, kādu tā spētu radīt.

Attiecībā uz vienkāršošanas iespējām izvērtējumā tika konstatēts, ka Direktīvas prasības ir samērā vienkāršas un sarežģījumi rodas galvenokārt tajā, kā dalībvalstis ir īstenojušas Direktīvi atbilstīgi subsidiaritātes principam (piemēram, deleģējot atbildību par īstenošanu vairākiem dažādiem pārvaldības līmeņiem un tādējādi nonākot pie sarežģītas kompetenču pārdales attiecīgajā dalībvalstī). Tādējādi vienkāršošanas potenciāls ir drīzāk dalībvalstu īstenošanas līmenī, nevis Direktīvas juridiskā teksta līmenī. Dažās dalībvalstīs nesen veiktā to tiesību aktu pārskatīšana, ar ko transponē Direktīvu, liecina par to, ka arī dalībvalstis apzinās šo problēmu.

5. Trokšņa avotus reglamentējošie tiesību akti

Kopš pirmā Īstenošanas ziņojuma publicēšanas 2011. gadā¹⁹ ES ir pieņēmusi četras regulas, proti, Regulu (ES) Nr. 540/2014 par mehānisko transportlīdzekļu skaņas līmeni²⁰, Regulu (ES) Nr. 168/2013 par divu riteņu vai trīs riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu

¹⁹ COM(2011) 321 galīgā redakcija.

²⁰ OV L 158/131, 27.5.2014., 131. lpp.

apstiprināšanu un tirgus uzraudzību²¹, Komisijas Regulu (ES) Nr. 1304/2014 par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz apakšsistēmu “ritošais sastāvs – troksnis”²² un Regulu (ES) Nr. 598/2014 par noteikumu un procedūru noteikšanu attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu, kas saistīti ar troksni, ieviešanu Savienības lidostās, izmantojot līdzsvarotu pieeju²³. Attiecībā uz dzelzceļu radīto troksni Komisija ir publicējusi arī dienestu darba dokumentu “Dzelzceļa kravu pārvadājumu radītā trokšņa mazināšana”²⁴, kurā dalībvalstīm prasīts pēc iespējas plašāk izmantot visus pieejamos instrumentus un finanšu līdzekļus. Komisija arī pētīja iespēju apvienot Direktīvu 2000/14/EK par trokšņa emisiju no iekārtām, kas paredzētas izmantošanai ārpus telpām²⁵, ar Direktīvu 2006/42/EK par mašīnām²⁶, tomēr secināja, ka direktīvām ir jāpaliek nošķirtām.

6. Ieteikumi un turpmākā rīcība

Direktīvas un tās īstenošanas izvērtējums liecina, ka vairākās jomās ir jāīstenojas, lai mazinātu trokšņa ietekmi uz iedzīvotāju veselību Savienībā, sekmētu Direktīvas mērķu sasniegšanu un tādējādi tuvinātos PVO ieteiktajiem līmeņiem.

(1) Kavēšanās Direktīvas īstenošanā ir uzsvērtā ES vides politikas īstenošanas pārskatā²⁷. Šajā pārskatā arī ir norādīts, ka dalībvalstīm ir jānovērš īstenošanas nepilnības. Lai to sekmētu, Komisija ne vien turpinās uzlabot īstenošanu, piemērojot mērķtiecīgus izpildes pasākumus, bet arī sniegs zinātniski pamatotus norādījumus dalībvalstīm, jo īpaši attiecībā uz kaitīgas ietekmes novērtēšanu, izmantojot devas un atbildes reakcijas sakarību. Komisija tāpat sadarbosies ar dalībvalstīm nolūkā uzlabot ziņošanas mehānismu saistībā ar uzraudzības un ziņošanas pienākumu “veselīguma pārbaudēm” vides politikas jomā.

(2) Tā kā sarežģījumi Direktīvas īstenošanā galvenokārt rodas no tā, kā dalībvalstis ir īstenojušas Direktīvu atbilstīgi subsidiaritātes principam, Komisija aicina dalībvalstis vēlreiz apsvērt savu īstenošanas kārtību, tostarp attiecībā uz kluso rajonu izraudzīšanos.

(3) ES tiesību akti, kas regulē trokšņa avotus, aizvien ir izmaksu ziņā efektīvākais trokšņa problēmas risināšanas līdzeklis²⁸. Uzlabojot Direktīvas īstenošanu un tā rezultātā iegūstot pilnīgu datubāzi par trokšņa ekspozīciju Savienībā, būs iespējams izdarīt pamatotākas politikas izvēles attiecībā uz trokšņa mazināšanas pasākumiem transporta jomā. Komisija ir apņēmusies pilnībā izmantot šo iespēju, turpmāk lemjot par iepriekšminēto tiesību instrumentu pārskatīšanu.

(4) Izvērtējumā ir konstatētas tikai nedaudzas nepilnības pašā Direktīvā, piemēram, Direktīvas ierobežotā darbības joma (formulēt kopēju pieeju, lai nepieļautu, novērstu vai samazinātu

²¹ OV L 60/52, 2.3.2013., 52. lpp.

²² OV L 356/421, 12.12.2014., 421. lpp.

²³ OV L 173/65, 12.6.2014., 65. lpp.

²⁴ SWD(2015) 300 final.

²⁵ OV L 162/1, 3.7.2000., 1. lpp.

²⁶ OV L 157/24, 9.6.2006., 24. lpp.

²⁷ COM(2017) 63 final.

²⁸ “Traffic Noise Reduction in Europe”, 2007, pieejams adresē http://www.cedelft.eu/publicatie/traffic_noise_reduction_in_europe/821

kaitīgās sekas, kas rodas, iedarbojoties troksnim, nevis mazināt vides trokšņa nelabvēlīgo ietekmi uz veselību), nepieciešamība pēc nelieliem precizējumiem dažās definīcijās, kā arī nepieciešamība pielāgot Direktīvu nesējām regulējuma izmaiņām, kas ES līmenī ieviestas kopš Direktīvas pieņemšanas (piemēram, Lisabonas līgumam). Turklāt jauni zinātniskie dati liecina, ka veselībai kaitīgs var būt zemāks trokšņa līmenis nekā tas, uz ko pašlaik attiecas Direktīva, un Komisijai tas ir jāņem vērā saskaņā ar Direktīvas 11. panta 4. punktu. Tāpēc Komisija iesaistīsies dialogā ar ieinteresētajām personām, lai izvērtētu, kā vislabāk risināt šos jautājumus, bez vajadzības neierobežojot dalībvalstu iespējas noteikt, cik augsta līmeņa mērķus tās vēlas sasniegt un kāda būs to pieeja.

(5) Ekspozīciju pārmērīgi lielam troksnim iespējams novērst arī ar pilsētplānošanas politiku, kā ierosināts 7. vides rīcības programmā. Kaut arī šī joma ir dalībvalstu kompetencē, Komisija veicinās un mudinās uz tādām darbībām, kas vērstas uz pārmērīga trokšņa mazināšanu pilsētu teritorijās, piemēram, sekmējot labas prakses apmaiņu, kā arī atbalstot ar šo jautājumu saistīto pētniecību un inovācijas.

(6) Izvērtējums liecina, ka pasākumi trokšņa problēmas tiešai risināšanai rada lielas sākotnējās izmaksas un ir nepieciešams ilgs laika posms, lai atgūtu finanšu investīcijas. Tomēr tie ir ļoti efektīvi, ja to izmaksas skata sabiedrībai sniegtā labuma kontekstā. Tāpēc dalībvalstis tiek aicinātas īstenot trokšņa mazināšanas pasākumus atbilstīgi rīcības plāniem, ko tās izstrādājušas saskaņā ar šo Direktīvu, kad vien iespējams, piesaistot arī privātās investīcijas.

(7) Atsevišķos gadījumos dalībvalstis varētu izmantot mērķtiecīgu ES līdzfinansējumu, piemēram, no Kohēzijas fonda un Eiropas Reģionālās attīstības fonda, lai sekmētu trokšņa mazināšanas pasākumu īstenošanu gadījumos, kad tie ir daļa no visaptverošiem centieniem uzlabot pilsētvidi vai izstrādāt un uzlabot videi nekaitīgas (tostarp zema trokšņa līmeņa) transporta sistēmas. Ir pieejams arī Eiropas infrastruktūras savienības instrumenta atbalsts.

(8) Trūkst izpratnes par ilgtermiņa sekām, ko cilvēka veselībai rada pārāk liels transportlīdzekļu izraisīts troksnis, tāpēc trokšņa mazināšanas pasākumiem netiek piešķirta pietiekami augsta prioritāte un, pēc nepieciešamības, budžets. Šā iemesla dēļ dalībvalstīm būtu jāuzlabo iedzīvotāju, kā arī vietējo un reģionālo politikas veidotāju informētība par šādu nelabvēlīgu ietekmi.